

18720

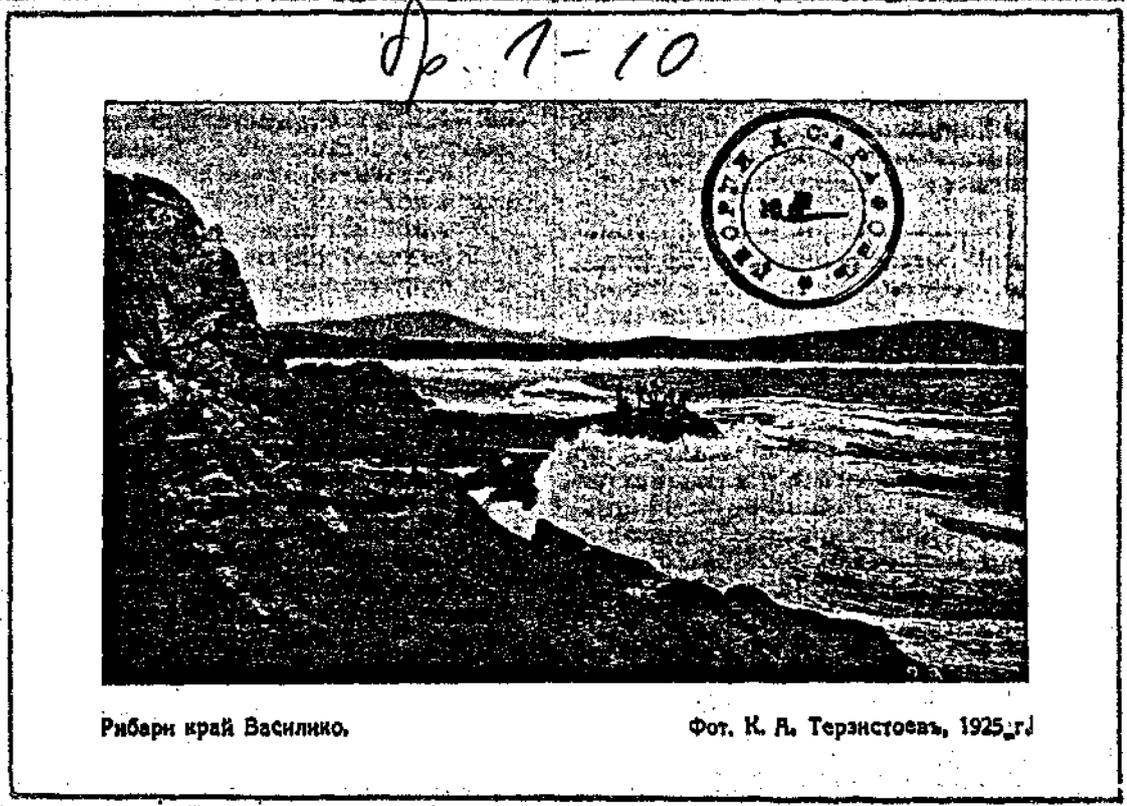
МОРСКИ СГОВОРЪ



Урежда
Книжно-просвѣтния отдѣлъ
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА IV. — БРОЙ 3.
Варна, Мартъ 1927 година.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Рибари край Василико.

Фот. К. А. Терзистоевъ, 1925 г.

Списание „Морски Сговоръ“ е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окръжно № 447 отъ 9. I. 1924 година и отъ Министерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 година.

Р 5308

Вести изъ живота и дейността на Българския Народен Морски Сговоръ.

Пловдивъ. Въ годишното си събрание клонът е избралъ ново управително тѣло, въ съставъ: председателъ Л. Т. Лазаровъ, п. председатели: Ан. Разбойниковъ, Дим. Куртевъ; секретари: Георги Кожухаровъ и Йовко Обрейковъ; касиеръ Лука Тодоровъ; домакинъ Христо Станчевъ; счетоводителъ Ст. Обрейковъ; дописникъ Атанасъ Георгиевъ; ръководители на спортния легионъ Капитанъ Райчевъ и Кирилъ Петровъ.

Клона е решилъ да наеме езерото въ градската градина „Царь Симеонъ“, за да организира въ него воденъ спортъ и да съдействува за създаването на рѣчни бани на р. Марица.

— На 19 януарий „Богоявление“ клонът е осветилъ своето пристанище до моста на Марица и кръстилъ 2 гребни и 9 русалки лодки. По тоя случай клонът е разпродавалъ специални ленти.

— Отъ 17—21 февруарий, клонът е далъ 5 радио-концерта съ сказки отъ инженеръ Буневъ, които сж имали твърде голѣмъ успѣхъ.

Дейнитѣ членове на клонът
Г-ца Донка Г. Шевкенова
— и —
Г-нъ Николай В. Султановъ
сж се сгодили. Честито!

Ямболъ. Избрано е ново управително тѣло въ съставъ: председателъ инженеръ Бочковъ; секр. касиеръ Н. Т. Бояджиевъ; членове: Василъ Бончевъ, П. Илиевъ, Г. Н. Султановъ и запасни членове Ат. Келайовъ и Дим. Поповъ; провѣрителенъ съветъ Пан. Вълчановъ, Моисъ Басанъ, Иванъ Матѣевъ и запасни такива — Л. Убуровъ и Дим. Поповъ.

Г-ца Милка Дананлова
— и —
Г-нъ Стефанъ Пенчевъ
членове на клонът Ямболъ се сгодили.
Нашитѣ честитки и благопожелания.

Плѣвненъ. На 5 февруарий клонът е устроилъ блѣскава „Морска вечеръ“, открита съ прочувствени думи отъ члена на Г. У. Т. Г. Славяновъ. Присѣтствуваха сж освенъ него още и членовѣ на Г. У. Т. г. г. Д. Фичевъ, С. Цаневъ и Л. Христовъ.

Шуменъ. Новото управително тѣло се състои отъ: председателъ Г. Поповъ; подпредс. Д-ръ Н. Блъсковъ, секретаръ Р. Вълчевъ, касиеръ Бл. Маноловъ, членъ Величко Рачевъ; провѣрителенъ съветъ: К. Дюгмеджиевъ, Хр. Симеоновъ, М. Милевъ.

Горня Джумая. На 28 януарий е дадена отлично уредена вечеринка на която специално дошлиятъ отъ София г. Д. Илквѣ, географъ, е говорилъ за „Черно море“.

Попово. Избрано е управително тѣло въ съставъ: председателъ Д. Дюгмеджиевъ; секр.-касиеръ Н. Николовъ; членове: Н. Паламарковъ, Василъ Спотиновъ, Вас. Георгиевъ; запасни членове: Е. Парашкевовъ и П. Тодоровъ.

Бѣла Слатина. Съставът на новообразуваниятъ клонъ е: председателъ инженеръ Хр. Малушевъ, подпредседателъ Мано Облаковъ, секретаръ Тр. Григориевъ; касиеръ Г. Петровъ; съветникъ Н. Петровъ; запасни членове: г-жа Григорова, М. Георгиевъ и провѣрителенъ съветъ: Я. Малиновъ, Д-ръ Милчевъ и П. Димитровъ.

Брѣзникъ. Основанъ е клонът. Временното

настоятелство се състои отъ председателъ г. Симовъ, касиеръ на Б. Н. Б. и секретаръ Вл. Кафеджийски, търговецъ.

Провадия. Члена отъ Г. У. Т. Г. Славяновъ на 20 февруарий т. г. е държалъ беседа на тема: „Нашиятъ черноморски брѣгъ“, придружена съ свѣтливи картини. Беседата е била отлично посетена. Клонът готви семейна среща на своитѣ членове.

София. Клонът организира презъ лѣтото 4 екскурзии: по Дунава отъ Русе до Видинъ; по Черно море — Бургазъ — Варна; до Будапеща и до Атонския манастиръ. Последната ще се състои презъ Великденскитѣ празници.

Брѣзово. На 14 февруарий е починалъ единъ отъ основателитѣ на клонът † Иванъ Славовъ народенъ учителъ въ Брѣзово. Младъ, дѣвенъ, енергиченъ — въ неговото лице клонът и Б. Н. М. С. губи единъ отъ надежднитѣ си членове. Вѣчна му памятъ!

Варна. Въ заседанието си на 28 февруарий т. г., новоизбраното управително тѣло се е конституирало както следва:

Председателъ — Д-ръ Пашевъ, п. предс. М. Котаровъ, секретаръ — Поручикъ Савовъ, касиеръ — Кр. Смиленовъ, ръковод. на спорта — Мичманъ I р. о. з. Пецовъ, съветници — Т. Тодоровъ, Каравановъ, Ж. Чаржкчиевъ, Любом. Костовъ и Панчо Вангеловъ; провѣрителенъ съветъ: Ед. Анчевъ, Н. Пеневъ, Зл. Атанасовъ.

Секретаря на Г. У. Т. Кс. Янковъ презъ м. февруарий е обиколилъ клоноветѣ въ гр. Радомиръ, Горна Джумая, Дупница, Плѣвненъ, Ловечъ, Червенъ Брѣгъ, Бѣла Слатина и Брѣзникъ. Въ последниятъ градъ следъ държаната беседа е основанъ клонъ.

Капитанъ I р. о. з. Стателовъ е турилъ подъ печатъ книгата „Морско международно право“ съ приложение на всички конвенции, декларации и пр. касающа сжщиятъ въпросъ. Книгата ще струва 100—120 лв. Желаящитѣ да си я набавятъ да се отнесатъ до автора ѝ — Варна.

Клоноветѣ които сж пласирали изпратената имъ книга на г. Д-ръ Г. Кашевъ „Рейнъ—Майнъ—Дунавъ“ веднага да се отчетатъ предъ автора ѝ. Желателно е да се прояви по-голѣма енергия за разпространяването на тая тъй хубава книга.

Финансова ревизия на Б. Н. М. С.

Отъ 8—16 февруарий бѣ извършена ревизия на касата на Г. У. Т. отъ специаленъ финансовъ инспекторъ.

Въ съставения за случая актъ, финансовъ инспекторъ констатира, че презъ 1926 год. въ касата е постъпило 468,310 лв. а сж изразходвани 554,976 лв. като преразхода — дефицитъ отъ 86,666 лв., изразходвани за задоволяване неотложнитѣ културни нужди на Б. Н. М. С., е взетъ взаимнообразно отъ фондоветѣ „Черноморски наученъ институтъ“ и „Лѣтни морски колонии“, съгласно протоколното решение № 44 на Г. У. Т. отъ 2.12. 1925 година.

Превизиенъ е кредита по § 5: канцеларски — съ 45°0 лв., материали (значки, флагове, костюми и пр.) и инвентарни предмети — съ 23,904., колекции за музея — съ 3653 лв. и печатане правилници за водния спортъ съ — 2185 лв.

Финансовъ инспекторъ въ заключението си намира, че Г. У. Т. е морално отговорно за допуснатиятъ дефицитъ и респ. за проявената слаба финансова дейность. Материалнитѣ и паричнитѣ книги сж водени въ добъръ редъ.

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

изв. 18920 ред. XIV-4407

Година IV
Брой 3
Мартъ, 1927 год.
гр. Варна.

Годишенъ абонаментъ :
за България . . . 120 лева
за чужбина . . . 150 лева
Отдѣленъ брой 15 лева.

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

Г. Славяновъ.

ДЕЙНАТА ПРОГРАМА НА Б. Н. М. С.

Дейната програма на Б. Н. М. С. е добре известна на членоветъ на сговора и на четцитъ на списанието, въпреки това обаче, налага се единъ прегледъ върху нея, тъй като тя е подложена на последкъ на немилостива критика (брой 1 и 2 на „Сп. на Инженерно-Архитектното Д-ство“ отъ 20. I. 1927 г.), като чрезъ това се е целило да се уязви самата организация на Б. Н. М. С. и на всѣка цена да се възвеличи пристанищната служба. Г-нъ „Д.“*), поставяйки си тази задача, е отишелъ до крайности, които излагатъ и него и списанието, което му е дало приемъ. Той твърди, че дейната програма „се свежда къмъ една единствена**“) цель : създаването на дирекция на мореплаването и морскитъ поминъци“, а това значи, че той или не е прочелъ внимателно програмата, или че съзнателно заблуждава. Дирекцията на мореплаването е вписана въ програмата като първа, но далечъ не като единствена цель ; тя е само първа точка, а освенъ нея има вписани още цели 12 точки, десетъ отъ които нѣматъ нищо общо съ дирекцията на мореплаването. Чрезъ своята дейна програма Б. Н. М. С. си поставя, вънъ отъ дирекцията, още и следнитъ задачи : излаза на Бѣло море ; разрешение на България да има воененъ флотъ ; създаването на рибарски съюзъ ; въвеждане въ училищата предмета морезнание ; оздравяване на крайбрежията ; привличане на младежта къмъ морето ; грижи за морскитъ курорти ; откриване на морелъчебни институти ; разширение на търговскитъ камари за да обхванатъ и мореплаването ; повдигане културата и националното съзнание по крайбрежията ; бѣжанския въпросъ и нѣколко органи-

зационни точки. А нима това сж толкова дребни и безъ значение цели, та г. Д. не ги е забелязалъ? или той смѣта, че това сж точки, поставени само за декорация на първата — ? Ако това допущение е възможно, смѣя да увѣря г-на Д., че той съвсемъ не познава дейността на Б. Н. М. С. и въ таквъ случай бихъ му препоръчалъ годишнитъ отчети на организацията.

Г-нъ Д. твърди, че „морския сговоръ взема подъ свое покровителство дирекцията на мореплаването и шѣлъ да я подкрепи . . .“ Ако тази дирекция се създаде, то тя ще вземе подъ свое покровителство и ще подкрепи морския сговоръ, а не обратното. Почти на всѣкъде подобнитъ на Б. Н. М. С. организации изкуствено сж създадени и подържани отъ съответнитъ централни морски учреждения, а у насъ, за честта на сговора, се върви по обратния пътъ.

По-нататкъ, въ обема на дирекцията сж включени отъ г. Д. и задачи, които дейната програма разглежда съвсемъ независимо отъ нея : засилване на морската просвѣта ; създаване на рибарски съюзъ ; постройка на морски хижи ; изработване отъ държавата на обща курортна политика и пр. пр.* Г-нъ Д. и тукъ не е догледалъ, или пакъ съзнателно заблуждава.

Г-нъ Д. ни увѣрява, че всички по-главни задачи, които Морския Сговоръ е поставилъ въ задълженията на дирекцията, сж си поставили много по-рано, по силата на действующитъ закони, министерствата на желѣзницитъ, замледѣлието, търговията и вътрешнитъ работи. Не знамъ дали това е така, защото ме е интересувала повече действителността, отколкото архивитъ на министерствата, но ако това е вѣрно, то показва само едно, че тия министерства недостатъчно сж изпълнили и малко сж мислили да изпълнятъ тия си

*) Автора на статията „Дейна програма на Българския Народенъ Морски Сговоръ“ въ цитирания брой на инженерното списание.

***) Курсива на всѣкъде е мой.

задачи и следователно, толкова по-необходима става дирекцията на мореплаването. „Бюджетитъ на тия министерства“, продължава г-нъ Д., „сж били най-грижливо претърсени и изучени, като отъ тѣхъ е извадено всичко, което има малко или много съотношение съ мореплаването и морскитѣ поминъци и вписано въ дейната програма на Сговора.“ Ясновидството на г-нъ Д. е наистина забавно, защото съ положителност мога да го увѣря, че нито единъ отъ съставителитѣ на дейната програма никога не се е ровилъ въ държавнитѣ бюджети, нито даже следъ критиката на г-нъ Д., макаръ отъ любопитство... А ако действително има нѣкакво съпадение, то значи, че държавата, макаръ и да е дала средства чрезъ своя бюджетъ, то все пакъ съвсемъ малко е направено за достигането на тия задачи и следователно, пакъ се налага мисълта за дирекцията.

Като приема, че всичко това, което е вписано въ законитѣ и бюджетитѣ на посоченитѣ министерства, и че това се „възприема напълно отъ сговора“ (не е ясно — кое се възприема отъ сговора — вписаното въ законитѣ и бюджетитѣ или че е изпълнено това, което е вписано?), г-нъ Д. отбелязва нѣкакво противоречие, въ което е изпадналъ Морския сговоръ: „възприема напълно създаденото и го поставя начело на своята дейна програма, а отрича компетентността на длъжностнитѣ лица, които сж създали направеното до сега по отношение на корабоплаването по море и Дунава или на свързанитѣ съ него поминъци“. Морския сговоръ не е вписалъ никжде въ своята програма нѣщо, което е вече създадено; ако съставителитѣ на програмата сж допустнали подобенъ абсурдъ, то чудно е какъ биха могли да го допустнатъ 126 делегати въ събора на сговора, представители на всички слоеве на българското общество и интеллигенция, които сж разглеждали и приемали тази дейна програма.

Не е достатъчно само да се твърди, че е направено нѣщо по отношение на корабоплаването по море и Дунава или на свързанитѣ съ него поминъци, а е необходимо да се подкрепи това твърдение и съ данни, защото, ако твърдението на г-нъ Д. е вѣрно, ще излезе, че Морския сговоръ е изпадналъ не само въ противоречие, а и въ едно много смѣшно положение.

Корекцията на нашитѣ рѣки, за приспособлението имъ за корабоплаване, не може да бжде предметъ на самоцелна работа, защото, за сега поне, нужда отъ вътрешни плавателни пжтища не се чувства, нито пъкъ ще се яви такава въ близко бъдаще“, казва г. Д. Но тази корекция на рѣкитѣ и приспособлението имъ за корабоплаване не се иска отъ дейната програма като *самоцелна работа*, а тамъ изрично се споменава, че „тия корекции ще трѣбва да се извършатъ съ огледъ не само да се създадатъ нови и ефтини пжтища и превозъ, но още и съ цель за придобиване ефтина енергия, а сжщо и евентуално оросяване на околнитѣ полета, унищожаване на разлититѣ и заблатяванията — опаснитѣ маларични мѣста“.

Нуждата отъ вътрешни плавателни пжтища не се чувствувала за сега! може би г. Д. не я чувствва или не желае да я почувства, обаче тя е била почувствана напр. за рѣка Марица, още въ 1868 г. отъ турското правителство, а веднага следъ освобождението е била почувствана и отъ италианския делегатъ въ международната комисия за изработване органическия уставъ, който е правилъ специални

проучвания и е представилъ докладъ за нуждитѣ на Южна-България. Съгласенъ съмъ, че сега не се чувства нуждата отъ вътрешни плавателни пжтища, но то е защото не се разбира тѣхното значение. Нима нѣкога, преди да имаме желѣзници, нѣкой чувствуваше нуждата отъ тѣхъ? Но тия които разбираха значението имъ, ги прекараха, въпреки съпротивата на населението и обществото, — днесъ, разбира се, вече всички чувствуватъ нуждата отъ желѣзници и искатъ да имъ се строятъ такива, даже и тамъ, дето едва може да се прокара козя пжтека... А не трѣбва да се забравя, че вътрешнитѣ водни пжтища сж предшествали и предшествуватъ въ цѣлъ свѣтъ не само желѣзнитѣ, а всички видове пжтища.

Корекцията на рѣкитѣ нѣма да се извърши отъ дирекцията на мореплаването, това е работа на м-вото на земледѣлието; но г. Д. ще се съгласи, че ако се извърши корекцията на която и да било рѣка така, че покрай другото да бжде тя и плавателна, то новото средство за съобщение нѣма да остане въ м-вото на земледѣлието, а веднага ще мине тамъ, дето е централизирана службата за корабоплаването и за всички водни пжтища, следователно, която и да бжде тѣзи служба, тя трѣбва да прави своитѣ проучвания и наредъ съ м-вото на земледѣлието да работи за корегирането на рѣкитѣ, които могатъ да станатъ плавателни.

На сжщото министерство (земледѣлието) трѣбвало да се предостави и грижата за риболовството, защото то се грижело за водитѣ, за блатата, за запазване земитѣ отъ наводнения, защото въ неговитѣ задачи влизало „подобренieto изобозъ на почвата и на всичко, което е свързано съ нея и съ държавнитѣ и обществени имоти“! Та какво общо има морето и морското риболовство съ почвата и съ нейното подобрене? или съ блатата и съ наводненията? или пъкъ съ държавнитѣ и обществени имоти? Морето нито е почва, нито е блато, нито предизвиква наводнения, нито пъкъ е държавенъ или общественъ имотъ! Но ще кажете — нали е все вода, безразлично е — въ океанъ ли е или въ паница! . . .

По сжщия начинъ се защитава становището, че за корабостроенieto и за презморската търговия трѣбвало да се грижи м-вото на търговията, промишлеността и труда. Съвършено вѣрно, но до тогава, до когато това се „отнася до общитѣ грижи за насърчение на мѣстната индустрия“ и до „хармонията за насърчение мѣстното производство и на търговията ни, при огледъ общитѣ нужди на страната“. Обаче, специално съ насърчение на корабостроенieto, м-вото на търговията никога не се е занимавало и нѣма да се занимава. Г-нъ Д. може би не знае, че сега се работи въ дирекцията на желѣзницитѣ, а не въ м-вото на търговията, законъ за насърчение корабоплаването и корабостроенieto. Но той сигурно знае, че грижитѣ за насърчение мѣстното производство не сж патентъ само за м-вото на търговията и че такива грижи има напр. и м-вото на земледѣлието, както и обстоятелството, че не всичко, което се отнася до насърчение на търговията, е централизирано въ ржцетѣ на м-вото на търговията, защото тогава не би имало смисълъ отъ самостоятелно м-во на желѣзницитѣ, тъй като тия последнитѣ служатъ преди всичко за развитието на вътрешната търговия, както пъкъ мореплаването служи за развитието на външната търговия.

По-нататъкъ следва познатата и несъстоятелна.

теория, че пристанищата били крайни гари на желѣзницитѣ. Но никой отъ ревностнитѣ защитници на тази теория не ни е казалъ до сега, а не ни го казва и г. Д., защо тази теория се проповѣдва само у насъ, а не е възприета никжде другаде по свѣта, защото никжде нѣма пристанища, които да сж въ ведението на нѣкоя желѣзопѣтна дирекция. Но да приемемъ, че пристанищата сж гари; нека да проведемъ тогава аналогията до край: началницитѣ на гаритѣ у насъ, пѣкъ и въ чужбина, не сж инженери, нито пѣкъ митнически чиновници, защо тогава началницитѣ на нашитѣ пристанища трѣбва да бждатъ инженери или митничари? Ний имаме пристанища-гари, имаме и линиитѣ, които минаватъ край тѣхъ — воднитѣ пѣтища, т. е. морето и Дунава, грижимъ се за „гаритѣ“, но защо не се грижимъ и за тѣхнитѣ „линии“? А защо не ни прави впечатление, че по тия „линии“ и край тия „гари“, на мѣста (морето), вървятъ главно и предимно, а нѣкжде (на Дунава) вървятъ изключително чужди „тренове“? Бихме ли допуснали нѣщо подобно за другитѣ, т. е. за желѣзопѣтнитѣ линии и гари?

Следъ тази, неиздържаша никаква критика, теория, идватъ пакъ познатитѣ грѣмки фрази за многото нѣщо, което направила пристанищната служба и за още по-многото пречки, които не ѝ дали възможностъ да направи въобще, каквото и да било . . . По тоя въпросъ нѣма да споря, защото всички знаятъ, че нашитѣ две пристанища на Черно море сж строени отъ чужди инженери и следъ като сж построени, сж останали почти въ сжщото състояние и до днесъ; че единичкото пристанище, което се построи отъ наши инженери, три пѣти се събаря отъ морскитѣ вълни (Созополското); че това, което днесъ ще се строи въ Василико, то е благодарение на чужди концесионери; че по Дунава нѣма никакви пристанища, а само укрепителни каменни стени; че Варненското пристанище вече петъ години се разширява и разширенията не само не се свършватъ, но ставатъ безсмислени, защото трафика на това пристанище постоянно се намалява, безъ да се взематъ нѣкакви мѣрки за неговото запазване, още по-вече — за неговото засилване; срещу това, тѣснотията въ Бургазското пристанище е станала невъзможна; 200-милионниятъ фондъ за силози, които единички бѣха оправдали пристанищнитѣ разширения въ Варна, все още стои неизползуванъ или по-право използува се, но за съвсемъ други цели. И при наличието на тоя фондъ, все още се говори, че нѣмало средства! А отъ кжде се намиратъ средства за строежа на толкова много желѣзопѣтни линии въ страната, пѣкъ не могатъ да се намиратъ средства за покупката поне на единъ плаващъ подеменъ кранъ за Бургазското пристанище и по нѣколко подвижни желѣзопѣтни електрически крана, и за дветѣ пристанища?

Г-нъ Д. „дори смѣло твърди, че ако има нѣщо направено и по корабоплаването, то се дължи пакъ на пристанищната служба“. И тукъ не мога да се съглася съ г-нъ Д., защото фактитѣ твърде силно бодатъ въ очи, та става нужда и г. Д. да се съинява за направеното; морското ни корабоплаване, вмѣсто да се развива, постепенно регресира, — паракодитѣ ни отъ 6 години, останаха само 3 полугодни и единъ негоденъ, а българскитѣ вътроходи съвсемъ изчезнаха; по Дунава имаше два негодни частни търговски парахода, а сега и тѣхъ нѣма.

Изобщо нашето търговско корабоплаване има печалната слава да стои на последно мѣсто въ свѣта.

Като признава, че трѣбва да се създаде специална служба, която да се грижи за корабоплаването и като отбелязва, че даже тя вече се създавала, г-нъ Д. пише, че „развитието на тази служба, обаче, трѣбва да става постепенно и да вървай следъ развитието на корабоплаването, а не обратното“. Тука бихъ се съгласилъ съ г-на Д., но тогава не само не трѣбва да се създава нова служба, но и тази, която има, трѣбва да се премахне, защото нашето корабоплаване се развива въ отрицателно направление. . . . Но ако трѣбва да се следва този новъ принципъ, дали не би трѣбвало да се прилага той и другаде, напр. дали не би трѣбвало дирекцията на желѣзницитѣ да чака нѣкакъ отъ само себе си да се построятъ нашитѣ желѣзни линии, та тогава да създава съответнитѣ строителни служби?

Въ края на своята статия, г. Д. заключава, че „критикитѣ противъ пристанищната служба сж заинтересовани“ и отсича — „по този въпросъ споръ нѣма.“ А по-долу, следъ като прави единъ малкъ комплиментъ на Морския Сговоръ, съветва го и му напомня, че „той може да бжде много полезенъ, но само при условието, че ще действа незаинтересовано, т. е. че не ще се подаде на прибързанитѣ проекти за дирекции на нѣкоя свои водители, които подъ закрилата на Морския Сговоръ преследватъ цели, нѣмащи нищо общо съ истинския интересъ на родното ни корабоплаване.“

Въ отговоръ на тази искреностъ и откровеностъ, азъ ще помоля г-на Д. да открие на обществото и на членоветѣ на Б. Н. М. С. своето име, за да знаятъ тѣ кой се грижи за истинския интересъ на родното корабоплаване; освенъ това ще го помоля и още едно, — да открие на сжитѣ членове, кои сж заинтересованитѣ водители на Морския Сговоръ, които преследватъ цели, нѣмащи нищо общо съ интереситѣ на родното ни корабоплаване, за да се взематъ своевременно мѣрки срещу тѣхъ, като се отстраняватъ отъ редоветѣ на Морския Сговоръ, за да не вредятъ ѝ нему и на родното корабоплаване.



Василиковскитѣ заливъ съ брѣга около устието на р. Черна вода. Фотог. М. П.

Ал. Маноловъ — Варна.

НАНАЛА РУСЕ — ВАРНА.

Българската стопанска мисъл въ последно време разработва въпроси, съ които се цели да се подобри положението на страната, да се създаде поле за свободна работа на по-голям кръг хора, да се разпределят благата възможно по-вече и по-справедливо, да се намали нѣмотията до най-малки предѣли и да постави населението въ такава материално положение, че да се чувствава още по-вече привързано къмъ родината си.

Колкото да сме скромни като младъ народъ, колкото да се намираме още въ стадията на младенчеството, все трѣбва да признаемъ, че въ областта на стопанската проблема у насъ работятъ българи, съ които нацията трѣбва да се гордее и които допринасятъ много за да се облекчи положението ни създадено отъ мировата криза, Нѳойския договоръ и загубитѣ отъ войнитѣ.

И тия добри българи, между голѣмитѣ въпроси които изнасятъ за обществена приценка, се спиратъ и на единъ важенъ въпросъ: за градоветѣ Русе — Варна, за крайбрѣжниците на Дунава, за близкия истокъ и Леванта, а може би и по-далечъ.

Тоя въпросъ е сжксяването на пѣтя отъ централна Европа, по Дунава презъ Русе — Варна, за Черно море и по-нататкъ.

Дали тоя пѣтъ отъ Русе до Варна ще върви по сухо, както е сега, или чрезъ постройката на единъ каналъ свързващъ Дунава при Русе съ Черно море презъ Варна, е въпросътъ който ний изнасяме за по-широка обществена приценка, защото си спомняме нееднократнитѣ разговори, преди доста години, за тоя каналъ съ единъ отъ добритѣ ни финансови дейци, покойния министръ на финанситѣ Лазаръ Паяковъ, който обичаше да беседва съ насъ на тая тема, разглеждайки я отъ разни страни, като ни задаваше въпроси отъ гледище на мореплаването, които за него не бѣха много ясни.

По свои съображения той не изнесе тоя въпросъ и ний незнаемъ дали сж останали отъ него писмени бележки, но бѣхме уверени, че рано или късно той ще го изнесе; скоростижната му, обаче, смъртъ тури точка на това проучване.

И ний, като си позволяваме да се занимаемъ съ тая проблема въ по-общи черти, излизаме съ страхъ, защото се намираме предъ едно уравнение съ много неизвестни.

Нека това бжде началото на началата и нека по-вече радатели за доброто на страната ни помислятъ за него.

Ще е известно на мнозина, че въ Германия вече се работи за свързването на рѣкитѣ Рейнъ — Майнъ — Дунавъ, или иначе казано Немско съ Черно море. Работитѣ на това голѣмо предприятие сж започнати и не сж много години, които ни дѣлятъ отъ неговото свършване.

Когато тоя важенъ търговски пѣтъ се свърши самъ по себе си ще изникне, никога не свършвания още въпросъ за свободното и сигурно плаване до Черно море. И тъй като сега това плаване става по Сулинския канализиранъ рѣжавъ, който не е много сигуренъ, то ще се заговори наново за сигурността на пѣтя и ще се подложи въротно въпроса на ново изучаване, още по-вече, че следъ голѣмата война, рѣката Дунавъ е обявена за международна и отъ нея вече се интересуватъ много държави, нѣмаци даже териториаленъ из-

лазъ на рѣката и една отъ най-силнитѣ империи въ свѣта — Англия. Само ний българитѣ като че ли малко се интересуваме отъ тоя великъ пѣтъ, ний малко се грижимъ за българското корабоплаване по него и предоставяме нашитѣ права на другитѣ. Но прочие това не е нашата тема.

При тия проучвания въротно ще се установятъ на следнитѣ възможни задачи: да се укрепи Сулинския каналъ и продѣлжи подържанието му, или да се установи и премине къмъ Килийския рѣжавъ, който презъ войната бѣше подържанъ отъ руския флотъ за плавателенъ; или да се оставятъ устията на Дунава на грижитѣ на държавитѣ презъ които минаватъ, а за международното движение да се прокопае канала Русе—Варна, или Черна-Вода—Кюстенджа.

Че Килийскиятъ рѣжавъ ще послужи за добър пѣтъ, въ това не трѣбва да се съмняваме, но дали издрѣжката му и заобиколкитѣ ще задоволятъ международното корабоплаване е другъ въпросъ.

Сулинскиятъ каналъ е много добре изученъ и за него лесно ще се произнесътъ специалиститѣ, въпросъ който надали ще задоволи мнозинството и интереситѣ на корабоплавателя.

Но дали така лесно нашата съседка Ромжния би се съгласила да остане безъ пѣтъ презъ устията на Дунава и да изостави важнитѣ си пристанища Галацъ и Браила, е сжщо много голѣмъ въпросъ.

При разглеждането на тая проблема не трѣбва да се забравя и изобщо привычката и консерватизма, които царятъ въ западна Европа по отношение на сжществующитѣ вече установени работи и макаръ, че миналата година да се почувствува добре техническото несвършенство и несигурност на пѣтя презъ Сулина, следствие засипване на канала, не така лесно участвующитѣ държави въ Европейската Дунавска Комисия, която се грижи за подържането плавателността отъ Галацъ до Сулина, ще се откажатъ отъ псавата си въ тоя международенъ институтъ, за който справедливостта иска да се каже, че освенъ полза и добри резултати, нищо лошо не е направилъ за интереситѣ на международната търговия.

Ето казано накратко при какви предпоставки се намира идеята за канала Русе—Варна.

Макаръ, Англия да се е интересувала винаги отъ дунавския въпросъ, но до голѣмата война тя не бѣше се лично намѣсвала въ него съ ангажиментъ на собствени средства, обаче следъ войната когато ней се удаде възможността да замѣсти Германия и Австрия на Дунава, тя въ лицето на Danube Navigation Company Ltd. съ капиталъ 1,200,000 лири стерлинги влѣзе съчастникъ въ австрийското и унгарско дунавско корабоплаване и проявява ревниво внимание къмъ всички въпроси свързани съ голѣмата рѣка.

Но участието на Англия въ дунавскитѣ дѣла отива още по-далечъ — проекта да се създаде отъ Буда-Пеща морско пристанище, работа замислена още презъ 1918 г. отъ самитѣ унгарци, който градъ да се посѣщава отъ 3000 тонни морски кораби, се възприема отъ Англия доста сериозно и се чува, че самитѣ англичани мислятъ Буда-Пеща да стане действително морско пристанище, което да се посѣщава отъ 5000 тонни морски кораби.

Действителното реализиране на тоя смѣлъ

планъ намъ не е много ясно, като какъ ще стане и какъ ще се справятъ англичанитѣ съ многото трудни задачи, щото единъ голѣмъ параходъ отъ 3000—5000 тона да плтува стотици километри по Дунава и да се нагажда къмъ всичкитѣ капризи на маневрата въ една течаща вода, стѣснявана въ много мѣста съ подвижни пѣсѣци и тѣснини.

Но както и да е — дейцитѣ на Велика Англия мислятъ и работятъ върху дунавския въпросъ, а като знаемъ практическитѣ качества на тая нация, ний нѣмаме основание да мислимъ, че тѣ се занимаватъ съ него отъ любовъ къмъ искусството.

Ето при какви изгледи се намираме днесъ и не е време да се предсказва още отъ сега при какви можемъ се намѣри, ако единъ денъ напримѣръ на България се постави въпроса — какво мисли за единъ каналъ Русе—Варна.

При тоя редъ на мисли, ний си задаваме следнитѣ въпроси: осъществимъ ли е проекта технически и политически и ако е осъществимъ какви му сж стопанскитѣ изгледи, кой ще го построи и управлява.

До днесъ ний не разполагаме съ сериозни технически изучавания за канала Русе—Варна, поради което да се отговори положително да ли е възможно техническото изпълнение е доста трудно, но ако се отиде по аналогия и види кжде и какви водни пѣтища сж построени до сега, ще се отговори, че безъ огледъ на средствата и рентабилността на предприятието, постройката на канала, макаръ че може да срещне сериозни препятствия — е осъществима. Въ това отношение техниката ще намѣри пѣтища за да преодолѣе постройката, защото напр. при Панама се преодоляваха много по-голѣми и показващи се даже невъзможни трудности.

Канала, вѣроятно, ще върви по Лома, къмъ Провадийската рѣка и езерата край Варна.

За постройката му, ако вървимъ пакъ по аналогия на подобни предприятия, може да се каже, колкото за картиностъ, че единъ построенъ километръ по рѣкитѣ ще струва около единъ милионъ златни лева, а по трудния теренъ — около два милиона, или общо взето за 150 километра рѣченъ теренъ и 50 километра сухъ теренъ, ще имаме около 250 милиона златни лева, и въ сегашни пари около 7 милиарда лева — цѣлия ни годишенъ бюджетъ.

Макаръ, че тая сума е само предполагаема, но ний я приемаме за база на понататъшнитѣ ни сжждения.

Пѣтя Варна презъ Сулина до Русе е около 740 километра, следователно ако корабъ мине по канала Русе—Варна, който ще е около 200 километра, ще го съкрати съ 540 километра.

Ако тия 540 километра се изминатъ отъ единъ корабъ типъ „Царъ Фердинандъ“, то тѣ ще му струватъ около 130,000 лева. Сжщия корабъ плаща и таксата за минаване на Сулинския каналъ около 120,000 лева или около 88,000 лева, или всичко за тия 540 километра ще изразходва материали, за персоналъ, амортизация, такси и др. около 218,000 лв. Тия 540 километра, при скоростъ отъ 10 мили въ часъ ще измине за около 30—35 часа, следователно ще спечели и време отъ 1½ дни.

Ако допуснемъ, че за лихви, амортизация, издръжка и за службитѣ на канала годишно ще сж нужни около 1 милиардъ книжни лева, то ще трѣбва презъ канала да преминатъ напримѣръ около 5000 кораба като „Царъ Фердинандъ“, които

ще предпочитатъ да дадѣтъ горнитѣ 218,000 лева за такси на канала, за да скѣсятъ пѣтя си и да избѣгнатъ рисковетѣ на 540 излишни километра, за да може предприятието да има търговски смисълъ за осъществяването си.

Да ли е възможенъ единъ подобенъ трафикъ, когато особно се привѣрши канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ и Буда Пеща се направи морско пристанище, даже за 2000—3000 тонни кораби е рано още да се каже, но по-вече може да се предполага за отколкото противъ.

Но освенъ техническия и търговски въпросъ, има единъ още по труденъ — това е политическия.

Най-напредъ нашата съседка Ромжния ще се противопостави, или най-малко ще настоява за канала Черна-Вода — Кюстенджа. Ето защо желателно е инициативата и постройката на канала да се вземе отъ Обществото на народитѣ, стига приплетенитѣ интереси на голѣмитѣ държави да не си противоречатъ, а управлението на канала да се поеме отъ единъ международенъ институтъ подъ покровителството на Обществото на народитѣ.

Крайбрѣжницитѣ на Дунава: Югославия, Унгария, Австрия, Германия и Чехославия нѣма причина да се противопоставятъ на тая постройка, въ което безусловно голѣма роля ще играе Англия, като най-силната въ Европа морска държава отъ който каналъ най-много ще се ползуватъ корабитѣ подъ английско знаме, като най-многочислени въ свѣта.

За мирния животъ на България тоя каналъ ще има голѣмо значение, а за градоветѣ Русе и Варна — съдбоносно и оживително — за тия два наши града ще се открие свѣтло бъдаще.

Въпроса за морския излазъ на държавитѣ отъ централна Европа: Унгария, Австрия и Чехославия ще се смегчи, тѣхния търговски флотъ ще се развие и по море и тѣ благотворно ще почувствуватъ тоя свободенъ излазъ на море.

Стопанското и културно значение за народитѣ, които ще ползуватъ канала е голѣмо и трудно е още отъ сега да се каже, какви ще бждатъ действителнитѣ изгледи.

Но каквото и да е, колкото перспективата да ни се вижда розова, въпросътъ технически и политически е много сложенъ и върху него трѣба дълго да се мисли, работи и изучава и бавно, но системно подготвя почва за него.

Грамадно е значението, ако единъ морски корабъ ще може да отиде презъ канала чакъ до Буда Пеща.

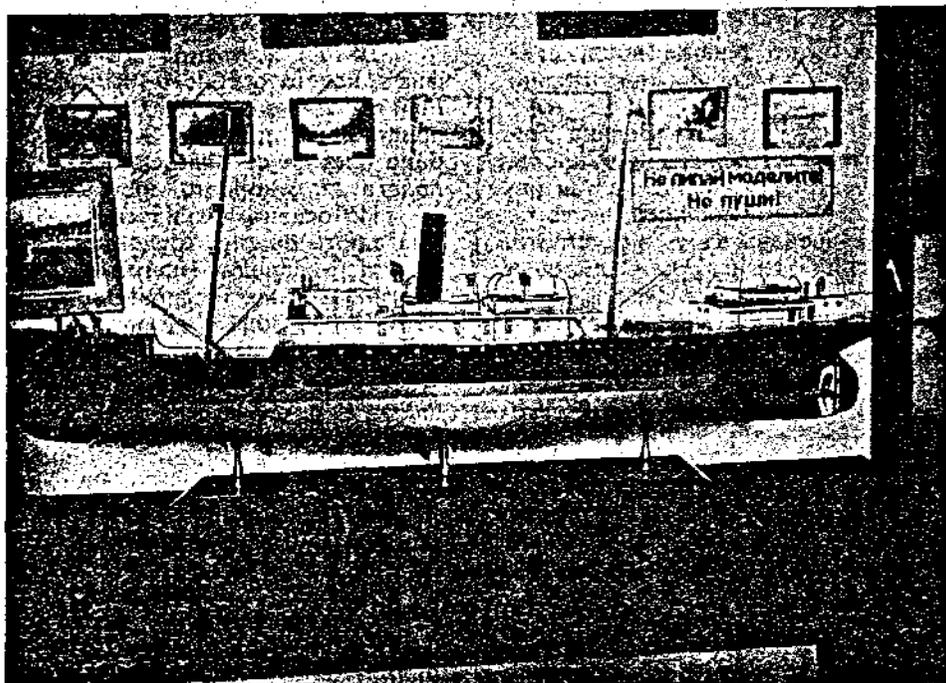
Изгледа е много съблазнителенъ, но още доста мъгливъ.

Нека помислимъ.



Платноходна. — Рис. отъ К. С.

МОРСКИЯТЪ МУЗЕЙ НА Б. Н. М. С. ВЪ КАРТИНИ.



Моделъ на парахода отъ Б. Т. П. Д-во „Царъ Фердинандъ“, подаръкъ на музея отъ Н. В. Царя.

Цанко Каракуневъ,

Гл. инспекторъ при Б. Д. Ж.
и пристанища.

ПЪТЯ ДУНАВЪ – РУСЕ – ВАРНА И БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Въ последно време, интереса къмъ въпроситѣ свързани съ търговското корабоплаване, както въ срѣдитѣ на мѣродавнитѣ фактори, така сжщо и въ тия на една голѣма частъ отъ българското общество е значително порасналъ. Грамадното значение, което водния пѣтъ, рѣченъ и морски, има за националното производство и търговия, особено въ една страна, като България, която е останала много назадъ въ стопанското си развитие, се оценява отъ всички. Редъ проучвания, мѣрки и мероприятия — за насърчение на корабоплаването, за регламентацията на правоотношенията възникнали при него, за реорганизацията на службитѣ свързани съ него, дори, — се предприематъ вече, за да се създадатъ необходимитѣ условия, които ще подпомогнатъ щастливото му развитие.

А ние имаме благоприятни географски условия за развитието на едно сравнително по-богато корабоплаване. Отъ цѣлата си граница, България има почти половината ѝ на Дунава и морето; тя е следователно поставена между странитѣ съ най-благоприятни условия за рѣчно и морско корабоплаване. Да не се забравя при това, че както на Дунава, така сжщо и на морето, ний имаме достатъчно и съ доста голѣми удобства пристанища.

И все пакъ Българското търговско корабоплаване е слабо. Едва $\frac{1}{6}$ срѣдно за годинитѣ 1924 и 1925 отъ нашия износъ и 4 или 5 пѣти по-малко отъ нашия вносъ сж въ неговитѣ рѣцѣ. Това, разбира се, не се дължи само на малкото количество кораби, които нашето търговско корабоплаване притежава на морето и липсата на кора-

би на Дунава. Макаръ и въ такова съотношение да се намира трафика, съ обслужването, което Българското търговско корабоплаване му дава, самъ по себе си тоя трафикъ не е толкова голѣмъ за да ни позволи да създадемъ и у насъ едно по-голѣмо търговско корабоплаване.

Нашето корабоплаване може въ сжщностъ да разчита само на износъ, защото покровителството, което сжществува за корабоплаването за всички почти индустриални страни, произведенията на които ний внасяме у насъ, не ще ни позволи поне за едно близко бъдаще да разчитаме и на вносъ съ нашъ корабоплавателенъ съставъ. България е земеделска страна съ много слаба индустрия, която не може още да даде достатъчно количество свои произведения за външния пазаръ. А произведенията на нашето земеделско стопанство, които съставляватъ голѣмата частъ отъ нашия износъ, правятъ последния сезоненъ, на който само, следователно не би могло да разчита едно по-богато търговско корабоплаване. Ето тукъ се поставя проблема за привличане трафикъ отъ вънъ, който да подпомогне създаването на единъ постояненъ износъ презъ нашитѣ пристанища и съ нашето търговско корабоплаване.

За развитието въ модерното стопанство сж необходими международни пѣтища, които отстраняватъ пречкитѣ създавани отъ митническитѣ граници. Свободнитѣ морета и международнитѣ рѣки сж, които иматъ тия преимущества. За държавитѣ, които иматъ къмъ пазаритѣ на своятѣ стоки излазъ на свободното море, тоя проблемъ е разре-

шенъ: за тия отъ тѣхъ, обаче, на които липсва това условие, тая задача се слага съ всичката ѝ сериозностъ.

България е щастлива въ това отношение, че притежава едно отъ най-добритѣ и удобни дебушета за Близкия Изтокъ. Нейното пристанище Варна, въ миналото още, не е било само такова на българскитѣ области, но неговия хинтерландъ се е простиралъ далечъ задъ границитѣ на тия области. Преди всичко това се е дължало на близостта на Варна къмъ Дунава, който и днесъ мие брѣговетѣ на нѣколко държави, за произведенията на които Близкия Изтокъ е билъ въ миналото, е въ настоящето и ще си остане въ бъдещето, единъ богатъ пазаръ.

Не стига само ролята която въ това отношение може да играе голѣмата международна артерия — Дунава. Преди всичко за произведенията, които идатъ отъ горния Дунавъ и които сж насочени къмъ пазаритѣ на Черноморието и Леванта, пътятъ презъ Сулина е доста дълъгъ, независимо отъ това, че е необходимо сжщо така да се отстраня, макаръ и малкото неудобство, което създава периода на залежаването на Дунава за навигацията по него.

Тукъ трѣбва да се изтъкнатъ всичкитѣ преимущества на пътя Дунавъ — Русе — Варна — Близкия изтокъ, въ сравнение съ пътя Дунавъ — Сулина и по-нататъкъ. Тия удобства не сж само такива за българскитѣ интереси; тѣ сж отъ грамадно значение и за всички ония държави, на които Дунава служи като връзка съ Близкия изтокъ.

Преди всичко удобството е въ скъсяване разстоянието. Между Русе и Сулина е 450 километра, а между Русе и Варна — 220 километра. Приблизително такава разлика има и въ разстоянията между Сулина—Цариградъ и Варна—Цариградъ. Пътя презъ Русе—Варна, отъ друга страна, ще освободи превоза отъ зависимостта на международната Дунавска комисия, както и отъ високитѣ такси за минаване на Сулинския каналъ. Най-сетне, тая пъть ще може да премахне и неудобствата, които презъ зимния сезонъ сжществуватъ на Дунава, като ще даде възможностъ въ това

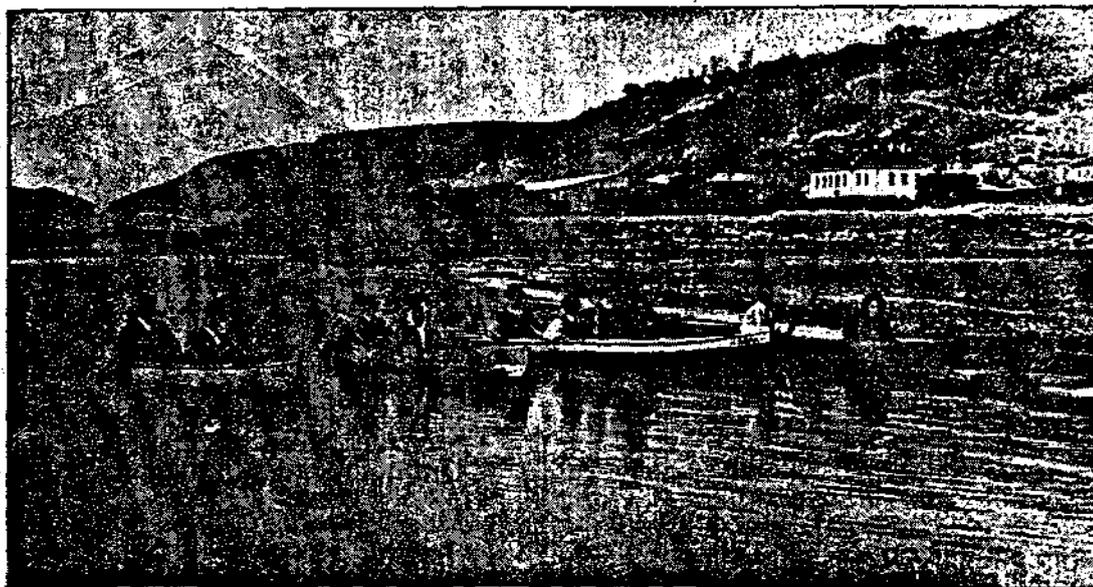
да се изнасятъ, презъ Варна, натрупанитѣ стоки.

Нѣма съмнение, че за осществяването на това дѣло, ще сж необходими жертви, които всички заинтересовани ще трѣбва да понесатъ. Тия жертви, обаче, за много кратко време ще бждатъ богато възнаградени. Българската държава, за която независимо отъ всичко друго тая въпросъ е единъ чисто националенъ въпросъ, защото средно около 150,000 тона зърнени храни годишенъ продуктъ на българското земледѣлско производство се изнасятъ не презъ българскитѣ морски пристанища, а презъ пристанището Браила, където често биватъ и денационализирани, сжщо така ще трѣбва да направи жертви, за да подпомогне осществяването на това хубаво и полезно дѣло.

Необходими ще сж технически усвършенствувания за товарене и разтоварване на Русенското и Варненското пристанища, ще трѣбва да се създадѣтъ и необходимитѣ благоприятни желѣзопътни тарифи, ще трѣбва най-сетне да се създаде свободна отъ митнически тяжести зона въ пристанището Варна.

Една добре направена смѣтка за печалбата, която народното ни стопанство ще добие отъ тая придобивка, сигурно ще дойде да покаже, че не безъ достатъчна компенсация сж направени всички жертви. Отъ друга страна и българското корабоплаване на морето ще добие едно отъ най-необходимитѣ условия за своето развитие, а това условие ще спомогне и улесни разрешаването на въпроса за създаване на българското корабоплаване и на Дунава.

Такава смѣтка, ще накара и държавитѣ, които иматъ интересъ за създаване прѣкия пъть Дунавъ — Русе — Варна и Близкия Изтокъ да подпомогнатъ българската държава, въ усилията ѝ да осществи тая целъ. А създаване на българско търговско корабоплаване на Дунава, съ огледъ на тия перспективи, ще намѣри между тия държави добъръ сътрудникъ и сътрудникъ даже, съ когото заедно ще беремъ плодетѣ на едно добре замислено, щастливо изпълнено и богато възнаградено дѣло.



Членове на Б. Н. М. С. упражняватъ воденъ спортъ въ Сомовитското пристанище. 1926 г.



Общъ изгледъ на Дунавското пристанище Сомовитъ. 1926 г.

Ко.

СОМОВИТЪ ВЪ УСЛУГА НА ПЛЪВЕНЪ.

Въ срѣдата на красивиятъ ни дунавски брѣгъ е разположено едно не много познато, но доста важно за дунавската търговия пристанище, което дължи основаването си на една случайност.

Това е Сомовитъ, който днесъ по трафикъ е третото ни пристанище на Дунава, следъ Ломъ и Русе, и на което Свищовъ, а особено Никополъ, които сж причината да се създаде то, завидно гледатъ.

Когато се е строила централната ж. п. линия София—Варна, компанията, която бѣ предприела работитѣ по строежа е имала нужда отъ една връзка съ Дунава за прекарване на строителни материални. За тази целъ компанията намѣри най-удобно да прокара отъ гр. Свищовъ до централната линия единъ железенъ пжтъ, но свищовци, по нѣкакви тѣхни домашни съображения, не позволиха постройката на този пжтъ.

Тогавъ компанията направи сжщото предложение на гр. Никополъ, но и никополчани по примѣра на Свищовъ го отхвърлиха. Виждайки, че населението не дава да се прокара презъ земитѣ имъ ж. п. линия, компанията се принуди да я построи далечъ отъ заселено мѣсто и създаде въ 1897 г. едно ново пристанище на устието на рѣка Витъ — не далечъ отъ селото Сомовитъ.

Следъ искаването на централната линия, държавата откупи въ 1900 год. линията Сомовитъ—Плѣвенъ и като единствена връзка на северо-западна България съ Дунава, тя погълна цѣлия дунавски трафикъ и Сомовитското пристанище зае по трафикъ второ мѣсто на Дунава, следъ Русе.

Презъ Сомовитъ минаваха всички стоки и пжтници за София, северо-източна и южна България. Това време бѣше разцвѣта на Сомовитъ. Следъ прокарането на железниятъ пжтъ София—Ломъ, който е съ 32 км. по-късъ отъ пжтя София—Сомовитъ, Ломското пристанище отне тритѣ четвърти отъ трафика на Сомовитъ. Линията Свищовъ—Левски отне незначителна частъ отъ Сомовитския тра-

фикъ, а линията Видинъ—София не указа почти никакво влияние на Сомовитъ, тъй като тя е съ 33 км. по-дълга отъ Сомовитъ—София. И тъй Сомовитъ днесъ отстъпи по трафикъ отъ второ на трето мѣсто.

Никополци, които най-отблизо наблюдаваха силниятъ трафикъ на Сомовитъ, като съзнаха късоголедството си и разбраха каква голѣма полза биха имали, ако града имъ бѣше свързанъ съ железницата, почнаха още презъ свѣтовната война да действуватъ за преместването на гарата Сомовитъ отъ устието на р. Витъ — въ подножието на селото, та отъ тукъ линията да бѣде продължена покрай Дунава до Никополъ.

Въ 1919 год. се премѣсти гарата отъ устието на р. Витъ предъ селото Сомовитъ. Тукъ се насипа и построенъ въ Дунава кей, построиха се масивни здания за: гара, пристанищно управление, митница и митническа магазин. Построиха се частни къщи и хотелъ, и Сомовитъ стана едно удобно пристанище, както за минаване на пжтници тъй и за превозъ на стоки.

По продължението на линията отъ Сомовитъ до Никополъ се работи, но по всичко личи, че днешнитѣ никополци има още дълго да се мъчатъ съ несгодитѣ по превозъ до Сомовитъ и търпятъ послѣдствията отъ грѣшкитѣ на старитѣ си недогледци.

Днесъ Сомовитъ обслужва главно плѣвенската търговия; почти всички стоки, които идатъ отъ странство за Плѣвенъ и околността му, минаватъ презъ Сомовитъ. Днесъ Сомовитъ е ржката на Плѣвенъ, посредствомъ която той влиза въ сѣприкосновение съ странство. Той, може да се каже, е артерията на плѣвенската търговия и единъ отъ главнитѣ помощници за икономическото въздигане и процвѣтъване на Плѣвенъ. И плѣвенскиятъ търговски свѣтъ, съзнавайки ползата отъ това пристанище, използва облагитѣ, които то му дава.

Не само въ търговско отношение Сомовитъ



Група членове отъ Б. Н. М. С. (отъ Плъвенъ) на моторна лодка по Дунава, край Сомовитъ. 1926 г.

мога да бъде използванъ отъ плъвенци. Сомовитъ може да даде на Плъвенъ и друго богатство, което е по скъпо отъ паритъ, а именно здраве на младежта, но ако тѣ знаеха да ценятъ водата и природата около нея — красивиятъ Дунавъ, който макаръ, че е толкова близо до тѣхъ, тѣ малко го познаватъ.

Но това не е грѣшка само на плъвенци. Изобщо ний всички българи не проявяваме голѣмъ интересъ къмъ водитѣ, които окръжаватъ хубавото ни отечество. Ако бихме имали малко повече любовъ къмъ красотитѣ на морето и на Дунава, нашето водно дѣло не би било най-изостаналото отъ всички държави, които ни съседствуватъ.

Какъ да развиемъ любовъ къмъ красотитѣ на водата у насъ? Какъ да събудимъ интереса къмъ водата и да се опознаемъ съ нея? Само ако сбlijимъ нашата младежъ съ водата, ако развиемъ водниятъ спортъ, който до сега, за съжаление, е почти непознатъ.

Сава Н. Ивановъ.

НОВОРОСИЙСКА БОРА.

Господствующия около Новоросийскъ, презъ студенто време на годината северо-източенъ вѣтъръ, благодарение на мѣстнитѣ физико-географски условия, духа по нѣкога съ такава голѣма сила, че достига силата на ураганъ. Въ такива случаи, този вѣтъръ, присъщъ само на Новоросийската околностъ, носи названието Новоросийска бора или просто бора. Бората е най-силния вѣтъръ, който духа въ Черно море.

Единъ добъръ познавачъ на Черно море — Капитанъ I р. Скаловскій — изтъква като една отъ главнитѣ причини за това необикновенно явление, подводното Босфорско течение, което споредъ него избива на повърхността на морето въ северо-източната му частъ. Той казва, че бората е резултатъ отъ съвокупното действие на студения северо-източенъ вѣтъръ надъ избиващата тукъ отъ време на време на повърхността топла долно-босфорска струя.*)

За произхожданието на бората има още и други нѣкои обяснения, като тия на Г. Лоренцъ, баронъ Врангелъ и др., които обаче, считайки ги

Спорта по вода е единъ отъ най-полезнитѣ и здравословни спортове. Спортното гребане е гимнастика, въ която взематъ участие всички части на тѣлото и всички мускули се развиватъ равномерно. А още по-полезно е спортното плаване, което развива грѣдниятъ кошъ и бѣлитѣ дробове. При това този спортъ се извършва при чистъ безпращенъ въздухъ, съ оголѣно на благотворнитѣ слънчеви лъчи тѣло.

При плаване съ лодка, водната маса повдига духътъ на младежа, прави го безстрашенъ, решителенъ, хладнокрѣвенъ. При буря на вода, стихията се вижда въ най-величественния ѝ видъ. Когато човѣкъ свиква да гледа стихията право въ очи, малодушието го напуска. А при тихо хубаво време при изгрѣвъ или залѣзъ слънце, или въ лунни нощи, красивитѣ гледки действуватъ благотворно на уморенитѣ нерви: издигатъ човѣка надъ всѣкидневнитѣ дребнавости; облагородяватъ мисълта и му даватъ широка душа, душа каквато може да има само моряка!

Водата калява човѣки тѣлесно и душевно.

Щомъ като младежта ни обикне водитѣ, съ които е надарена нашата страна, тя ще познае и богатствата, които лежатъ въ тѣхъ. Ще се явятъ охотници да се посвѣтатъ на морското дѣло, да разработятъ и използватъ туй богатство, за което други народи отъ години водятъ войни и поробватъ области, за да се домогнатъ до него. Ний притежаваме тия богатства, но колко се интересуваме за тѣхъ?



На Дунава при Сомовитъ. 1926 г.

*) Кап. I р. А. Н. Скаловскій — „Бора въ Новоросийскъ“. С.-Петербургъ 1899 г., стр. 24.

**) „Лоція Черного моря“, издание V-е, Петроградъ 1915, стр. LV.

хотския проходъ. На югъ отъ Новоросийскъ бората постепенно отслабва*.

Сжщиятъ руски ученъ — Н. А. Коростелевъ, дава следнитъ данни за бората.

Отъ 54 дни съ буря въ Новоросийскъ (срѣдно за 10 години), 46 дена се падатъ на бури съ северо-източенъ вѣтъръ. Най-голѣмия процентъ на буритъ (61%) се падатъ презъ студеното време на годината (м. ноемврий до м. мартъ), като на месецитъ ноемврий и мартъ се падатъ по 8 и 7 дни съ бора. Презъ лѣтото бората идва по-рѣдко — въ м. юний не по-взче отъ единъ день въ месеца. Въ лѣтнитъ месеци най-голѣмата повторемостъ на бората се пада на м. май и м. августъ. Продължителността на бората бива различна; най-често тя бива еднокдневна, но има и случаи, когато бората се е продължавала непрекъснато 8 дена. Срѣдно презъ годината бората се появява 23 пжти. Скоростта на вѣтъра при бората достига грамадни размѣри — въ половината отъ днитъ съ бори вѣтъра е ималъ скоростъ по-вече отъ 20 метра въ секунда, а 11 дена вѣтъра е ималъ скоростъ по-вече отъ 24 метра въ секунда; въ изключителни случаи скоростта на вѣтъра е достигала до 40 метра въ секунда.*) Най-често, най-силнитъ бори, се случаватъ презъ м. януарий.

Предъ видъ на пакоститъ, които прави, Новоросийската бора представлява значително препятствие за още по-успѣшното развитие на Новоросийското пристанище. Тя не веднажъ е ставала причина за погубване на кораби, капитанитъ на които сж били малко превидливи и неакуратни къмъ необходимитъ предпазвания. Особенно е опасна бората презъ зимата, когато температурата пада подъ 0° и когато корабитъ сж застрашени отъ обледеняване.

За да дамъ една пълна картина за бората и нейната разрушителна сила, азъ ще си послужа съ описанието ѝ, както е изложено въ руското описание на Черно море:**)

„Презъ лѣтото често духатъ въ Новоросийскъ силни северо-източни вѣтрове, които никакъ, обаче, не тревожатъ стоящитъ на котва кораби; но презъ есенята и зимата, тѣзи вѣтрове често се превръщатъ въ бури и даже урагани вѣтрове — наречени „бора.“ Доказателство за тѣхната сила служатъ голитъ върхове на източнитъ височини на залива, отъ които въздуха се стреми надолу къмъ морето съ страшна сила, която опустошава всичката растителностъ. Вѣтърътъ рсви водата и я разпрѣсква на малки капчици, така, че цѣлото пространство на залива се замъглява отъ тѣхъ. Въ това време въ града е невъзможно да се излѣзе на улицата — малки камъчета, носени отъ вѣтъра, ударятъ съ голѣма сила въ лицето на човѣка и могатъ да го обезобразятъ; доста здрави каменни здания се колебаятъ отъ напора на вѣтъра, който въ моменти на силни пориви даже сваля покривитъ. Презъ зимата бората е особено жестока: тя духа съ такава сила, че почти е невъзможно да се устои на крака; тя се съпровожда и съ студъ отъ —7° до —8° Ц., а понѣкога и два пжти по-вече.

Откъснатитъ отъ морето водни парцали веднага се вледеняватъ и корабитъ скоро се покриватъ съ ледъ. Котвенитъ вериги, преднитъ близки до водата вжжа и изобицо цѣлата вънкашна предня

часть на кораба се покриватъ съ ледни маси, които трѣбва веднага да се огичатъ, особено на по-малкитъ кораби; въ противенъ случай, благодарение на тежестта отъ образувалия се ледъ, носа на кораба започва да потъва и кораба постепенно може да потъне съвършенно, което не веднажъ се е случвало. Само по себе си се разбира, че при настъпване на бората трѣбва да се спуснатъ цѣлия рангоутъ*) и да се вдигнатъ всичкитъ лодки на кораба. Трѣбва да се помни, че бората непрестанно мѣни посоката си между северъ — северо-изтокъ и изтокъ — северо-изтокъ; следователно, колкото котви и да сж спуснати, при всѣки поривъ на вѣтъра се стои само на една котва и, колкото котви по-вече сж хвърлени, толкова по-вече се вреди на кораба, тѣй като никакъ не се облекчаватъ котвенитъ вериги и самитъ котви. Това заключение е изкарано отъ наблюденията надъ котвенитъ вериги презъ време на бората. Защастие обаче, бората никога не налита изведнажъ; предсказвайки своето приближаване съ неизмѣнни белези, тя дава време да се приготви човѣкъ за нейното посрещане. Върховетъ на източнитъ височини на залива преди бората биватъ винаги съвършенно чисти. Нѣколко време преди идването ѝ, по върховетъ почватъ да се показватъ малки бѣли облачета, които излизатъ изъ задъ върховетъ; тѣзи облачета малко по-малко покриватъ върховетъ и се спусчатъ даже подъ тѣхъ и като се насъбератъ много, като че ли искатъ да се надпреварятъ едно друго да слѣзатъ по-надолу. Въ въздуха се забелязва безпорядкъ; силни поривисти вѣтрове почватъ да духатъ отъ съвършенно противоположни направления. Който стои въ това време на котва, не трѣбва да бърза да хвърля и друга котва, защото въ противенъ случай лесно могатъ да се заплетатъ котвенитъ вериги. Когато поривиститъ вѣтрове съ различни направления, очистятъ залива отъ застоилния се надъ него въздухъ, тогава събранитъ на височинитъ облаци почватъ единъ по единъ да се откъсватъ отъ общата маса и да падатъ надолу, придружени съ ужасни пориви на вѣтъра, който скоро достига до невъобразима жестокостъ. На половината на пжтя си къмъ морето, облачетата изчезватъ въ въздуха. Обикновено сутринъ бората духа малко по-слабо, но не трѣбва да се очаква, че се е свършила, докато планината не се очисти съвършенно отъ облаци; ако облацитъ още стоятъ по височинитъ, то къмъ 11 часа сутринта бората наново се усилва и понѣкога задухва и по-силно, отколкото предния день. Въ време на бората често се показватъ водни смерчове (вихрушки).

Предполагатъ, че поривитъ на вѣтъра не сж тѣй силни близко при източния брѣгъ на залива; твърде вѣроятно е, че вѣтъра като се спуска отъ височинитъ, остава мъртво пространство, което не може да се обхване отъ неговото влияние. Неоспоримо е само това, че корабитъ, които стоятъ на котва по-близко до източния брѣгъ на залива, се покриватъ съ по-малко ледъ, защото тамъ откъснатитъ парцали вода сж по-малки.

Бората у северо-източния брѣгъ на Черно море, която духа съ различна сила само отъ северо-източната четвъртъ на хоризонта, е присжца изключително на пространството отъ Анапа до долината на Туапсе; по-нататъчъ — на юго-изтокъ

*) Вѣтъръ съ скоростъ по-вече отъ 40 метра въ секунда се нарича ураганъ.

***) „Люція Черного моря“, издание V-е, Петроградъ 1915 г., стр. 466—468.

*) Рангоутъ се казватъ всичкитъ отвесни и напречни дървета, които служатъ за спъване на платната на кораба или за повдигане на тежести.

— тя постепенно отслабва и твърде често преминава само въ силентъ юго-източентъ вѣтъръ. Разрушителната сила на бората бива само близо при брѣговетъ; по нататъкъ — въ морето, тя значително намалява; бивали сж случаи, че платноходи, намиращи се не далечъ отъ брѣга, е трѣбвало да намалятъ платната си при порива на вѣтѣра, когато други платноходи — намиращи се по-мористо, сж имали възможностъ да увеличатъ платната си. Никжде бората не свирепствува съ такава голѣма сила, както въ Новоросийскъ*.

Като най-жестоки бори трѣбва да отбележимъ тая отъ 1848 година, когато отъ стоящитѣ на котва въ Новоросийския заливъ 7 военни кораба уцѣлѣли само два и то съ голѣми повреждения; останалитѣ четири сж били изхвърлени на брѣга, а петиятъ — обмръзналъ съ ледъ и потъналъ; а цѣлата си обслуга. Друга много жестока бора се е случила презъ 1893 година, която е описана отъ Началника на Метеорологическата станция въ Новоросийскъ така:*)

АНГЛИЙСКАТА МОРСКА МИСИЯ ВЪ ГЪРЦИЯ.

На 15 априль 1925 год. грѣцкото правителство подписа спогодбата за приемането на английската морска мисия, начело съ адмиралъ Тоусенъ, съ целъ да реорганизира и постави военния си флотъ на необходимата висота. Предвиждаше се мисията да остане въ Гърция цѣли две години, като ѝ се даваха необичайни права и пълномощия. Така на примѣръ, числяйки се въ английския флотъ, членоветѣ на морската мисия въ сжщото време получаваша и административни права въ грѣцкия флотъ. Началника на мисията имаше право да контролира цѣлия грѣцки флотъ и да назначава (съ съгласието на морското управление) своитѣ офицери отъ мисията за началници на отдѣлнитѣ служби въ грѣцкия флотъ. Материалното положение на мисията е било по-вече отъ отлично. Това особено привилегировано положение на мисията въ всѣко отношение, създаде, както ще видимъ, въ последствие голѣми усложнения, вследствие, на което мисията трѣбваше да бжде отзована обратно въ Англия, преди да е изтекълъ уговорения срокъ отъ две години.

Обновлението на грѣцкия воененъ флотъ било започнато съ огледъ на съставената преди нѣколко години програма отъ английския Вице-Адмиралъ Ричардъ Вебъ. Съгласно тази програма е трѣбвало да се поправятъ бронирания кръстосвачъ „Аверовъ“ (10000 т. водоизмѣщение), малкия кръстосвачъ „Нелле“ (2,600 тона водоизмѣщение) и миннитѣ кораби. Поправката на всички кораби е била разпредѣлена между чуждестраннитѣ корабостроителници, кждето постепенно сж били изпращани най-ценнитѣ кораби, — и грѣцкитѣ пристанища.

Най-напредъ сж били поправени 4 голѣми ескадрени миноносца отъ типа „Аѣтос“ (1,000 тона водоизмѣщение, скоростъ 32 морски мили въ часъ), които още въ срѣдата на 1925 година сж се завърнали отъ Англия въ грѣцкитѣ води. На 12.1.1925 г. е билъ изпратенъ въ Тулонъ кръстосвача „Аверовъ“, а на 2.11.1926 год., сжщо въ Тулонъ, кръстосвача „Нелле“. Въ Гърция били оставени на поправка 6

„Вѣтърътъ вдигаше покривитѣ на къщитѣ, сваляше хората на земята и обръщаше файтонитѣ. Въ пристанището стояха 10 парахода и 2 платнохода — всичкитѣ бѣха покрити съ ледена кора; на много отъ тѣхъ бѣха счупени мачтитѣ и разкъсани платната. Въ залива стояха на котва два кораба — една се откъсна отъ котвенитѣ вериги на тригѣ хвърлени котви и бѣше изхвърленъ отъ вѣтѣра на брѣга при града; другиятъ, английски параходъ, сжщо се откъсна отъ деделата котвена верига и сподѣли участъта на своя събратъ. При желѣзоплатната станция вѣтърътъ вдигна покривитѣ на зданията и вагонитѣ и сбърна два натоварени вагона; седемъ други вагона бѣха премѣстени отъ вѣтѣра на разстояние 500 метра. Два отъ тѣхъ бѣха изкарани отъ релситѣ и превърлени презъ тротуара, който е на 180 метра по-високъ отъ равнището на релситѣ. Вагонитѣ, тласкани отъ вѣтѣра, бѣха докарани чакъ при морския брѣгъ, кждето бѣха задържани отъ основата на строящето се пристанище“.

малки миноносца отъ типа „Proussa“. Изобико програмата е предвиждала да се поправятъ и направятъ годни за военни действия всичко 17 минни кораба.

Все пакъ, плана на Вице-адмиралъ Вебъ е претърпѣлъ известни измѣнения. Неговата идея е била да възобнови грѣцкия воененъ флотъ по отношение на лекитѣ кораби (крѣстосвачи, миноносци и подводни лодки); грѣцкитѣ морски офицери, обаче, гледали на въпроса малко по-иначе. И ето защо грѣцкото морско министерство взе решение да възобнови и двата броненосца отъ типа на „Kilkis“ за да осигури морската отбрана на страната докато бжде напълно завършено изпълнението на плана на адмиралъ Вебъ. И двата броненосца сж оставени на поправка въ Гърция, отъ което трѣбва да заключимъ, че поправката имъ ще бжде незначителна.

Морската английска мисия на чело съ адмиралъ Тоусенъ започнала въ началото доста успѣшно своята работа. Въ м. май 1925 год. грѣцкия флотъ (крѣстосвача „Нелле“, два голѣми и два малки миноносца) започналъ практическото обучение въ морето подъ ръководството на англичанитѣ. Още тукъ, обаче, се явили първитѣ затруднения. Даденитѣ по дипломатически начинъ „извънредни права“ на английската мисия, сж се указали много мъчно приложими на дѣло. Първата забележка, която адмиралъ Тоусенъ е направилъ на грѣцкия лейтенантъ Буфисъ е предизвикала инцидентъ — последниятъ рѣзко му отговорилъ. Веднага маневритѣ били прекъснати и ескадрата се завърнала въ пристанището си. Въ последствие, ако се сжди по грѣцкитѣ вестници, инцидента билъ признатъ като „нѣмашъ дипломатическо значение“ и билъ ликвидиранъ.

Причината на този инцидентъ, разбира се, не е била съвсемъ проста. Грѣцкото офицерство, което издигна Пангалоса до диктаторъ на цѣла Гърция, не е искало да се примири съ безапелационнитѣ нареждания и решения на английския адмиралъ. Естествено е, че английската мисия не е могла следъ този инцидентъ да продължава своята работа безъ нови затруднения отъ подобенъ характеръ.

*) Кап. I р. А. Н. Скаловскій — „Бора въ Новоросийскъ“. С. Петербургъ, 1899 г., стр. 37.

Главната работа по обновяването на гръцкия флотъ презъ 1925 г. и първата половина на 1926 година е била следната: преорганизиране на морския генерален щабъ, създаване на морска академия, уреждане на морска база въ Солунъ, уреждане първата фабрика за хидроплани въ Гърция (въ Фалеро). Флота (за сега само минните кораби) е ималъ редъ практически плавания, минни и артилерийски стрелби и пр. Не ще и дума, че горепосочената работа била ръководена отъ англичанитѣ, вследствие на което сж прокарани английскитѣ принципи. Въ морската академия лекциитѣ сж били четени отъ членоветѣ на английската мисия; плановѣтъ за практическото обучение на флота сж били изработени също отъ тѣхъ. Хидропланната фабрика работи подъ управлението на директоръ-англичанинъ и строи хидроплани английски типъ.

Външното влияние на англичанитѣ по отношение на Гърция се е изразило въ продължителното и често пребиване на сръдиземноморския английски флотъ въ гръцкитѣ води и пристанища. Презъ есента 1925 г. отъ августъ до октомврий — Сръдиземноморския английски флотъ е предприелъ продължително плавание въ Егейско море. Корабитѣ сж пътували раздѣлени на отряди: най-големиятъ отъ тѣхъ подъ флага на адмиралъ Ходжесъ се е състоялъ отъ 3 дреднаута отъ типа „Iron Duke“, хвърчилоносача „Eagle“ и 4 ескадрени миноносца отъ типа „Wolverine“. Тоя отрядъ, въ течение на 2½ месеца е посетилъ Наваринъ, Каристосъ, Хиосъ, Митиленъ, Мудросъ, Солунъ, Кавала, Тасосъ, Воло, Паросъ, Милосъ и Критъ (Канеа). Въ всѣко пристанище отряда е оставалъ отъ 5 до 8 дена. Други отрядъ отъ 2 кръстосвача подъ флага на контър-адмирала Вейтселъ е миналъ въ Черно море, иддето е посетилъ Кюстенджа и Варна. Отдѣлни кораби сж посетили островитѣ: Сира, Делосъ, Наксосъ, Света гора и пр. Съ други думи всички острови и пристанища въ Егейско море сж били посетени и изучени отъ английскитѣ кораби, като подготовка за едно евентуално бждеще действие въ Егейско море. Това плавание е било отъ голѣмо политическо значение: на крайбрежното население се е продемонстрирала мощността на английския флотъ и заедно съ това е направена демонстрация срещу Турция, когато въ Обществото на народитѣ се решаваше Мосулския въпросъ.

Въ първата половина на 1926 година английската морска мисия е започнала да се натъква на все по-големи и по-големи затруднения и неприятности при работата си по обновяването на гръцкия флотъ. Отъ друга страна продължителното плавание на английския флотъ въ Егейско море, свързано съ пребиваването на английската морска мисия въ Гърция, е почнало да предизвиква постоянното недоволство на италианската преса която виждала въ тия действия на англичанитѣ желанието имъ „да взематъ источната частъ на Сръдиземно море въ своитѣ ръце“.

Единъ голѣмъ инцидентъ презъ м. май 1926 год. тури край на английската морска мисия въ Гърция, преди да бѣше изтекълъ предвидения срокъ. Мисията подготвила редъ преподаватели изъ сръдата на гръцкитѣ морски офицери и следъ това открила морската академия. Обаче гръцкитѣ офицери се отказали да слушатъ лекциитѣ на своитѣ по-младши по чинъ другари, вследствие на което академията е била закрыта. Тази случка

е накарала членоветѣ на мисията да охладяетъ къмъ своята задача.

На 17 май 1926 год. настъпилъ окончателния разривъ. Гръцкото морско министерство съобщило на началника на английската морска мисия, че правителството „въпреки желанието си да продължава съвмѣстната работа“ е принудено „отъ необходимостта да прави економии“ да се откаже отъ по-нататъшна работа на мисията. Говорило се и за едновременното съкращение на французката мисия, която е работила въ гръцката армия, но все пакъ тя е останала да продължи работата си. Отъ последния фактъ английския вестникъ Таймсъ вади заключението, че причината за прекратяване работата на английската морска мисия не е поради „економии“, още по-вече, че тя е струвала на Гърция годишно само 9,000 фунта стерлинги.

Неочакваното и прибързано прекратяване на работата на английската морска мисия въ гръцкия флотъ се е отразило веднага въ програмата за плаването на английската сръдиземноморска ескадра. Корабитѣ на последната въ втората половина на 1926 год. плаваха не въ Егейско море, а въ Адриатическо море и посещаватъ не гръцки, а югославянски пристанища.

По този начинъ Англия смѣни своята позиция въ Сръдиземно море. Дали, това е като последиствие на измѣнителото се положение въ Мала-Азия (напримѣръ разрешението на Мосулския въпросъ) или, че морската политика на Англия е достигнала задоволителни резултати въ Егейско море, е единъ въпросъ доста сложенъ. Трѣбва да констатираме само факта, че английскиятъ флотъ, който е най-чувствителния барометъръ за английската морска политика, наново е измѣнилъ положението си.

(Изъ „Морски сборникъ“. № 10, 1926 г., С. 4.)



Нощенъ изгледъ отъ Варненското пристанище 1925 г.

г-н А. Шишковъ

ВОЕННИ ТРАНСПОРТИ.

Септемврийското слънце клонѣше къмъ залъзъ... Морето бѣ тихо.

Турскиятъ параходъ „Иксанъ-Худа“, съ курсъ, сочашъ на северъ, пресичаше траверса на носъ Емине... Довдѣлилъ брѣга на половинъ милья, той „жарѣше“ съ усиленъ ходъ. Капитанъ Хикметъ съ помощника си Джевадъ, въоръжени съ бинокли, внимателно врѣха погледитѣ си изъ гънкитѣ на морето. Двама моряци върху стожернитѣ крепила, единия — на предниятъ, другия — на кърмовиятъ стожеръ, хванали се здраво ъ стоманенитѣ кърмови крепители и, проточили глави къмъ отвореното море, сжщо следѣха. Единъ отъ носовия навесъ следѣше право предъ себе си, а двама — около орждието, поставено на кърмата върху жбчатъ кржгъ, обикаляха хоризонта съ биноклитѣ си... Всичкитѣ лодки на кораба бѣха „отблъснати“ вѣнъ отъ стениитѣ и бѣха готови за спущане. Въ изобилни спасителни пояси бѣха наредени по седалищата на лодкитѣ, а спасителнитѣ кржгове по моста и стениитѣ бѣха двойно повече, отколкото се полагаха при нормално време.

Преди два дена „Иксанъ-Худа“ бѣ напустиалъ Босфора, съ мѣстоназначение Кюстенджа. Снощи той преспа на котва близо до брѣга на Инада, а за тази нощъ той бързаше къмъ устието на Камчия отгдето утре сутринта, подъ ржководството на воененъ водачъ, щѣше да обикаля брѣгътъ до Варна, чийто районъ се ограждаше съ много заграждение.

Ромжния бѣ още неутрална. Тя бѣ и единствената житница на изгладнѣлия Цариградъ, който почти всѣкидневно пращаше параходитѣ си до ромжискитѣ пристанища: Балчикъ, Каварна и Кюстенджа. Страшни бѣха подводницитѣ, но по страшенъ бѣ гладътъ, който душеше Цариграда.

На първо време Турция покровителствуваше транспортитѣ си съ силата на Гьобенъ и Бреслау, а впоследствие, вѣроятно, и двата повредени, се бѣха скрили въ Босфора. И сега въ втората фаза на морската война между Русия и Турция — подводницата бѣ станала най-страшния неприятел и за дветѣ страни. Всички малко-много бѣха изпитали формулата: страшенъ е неприятеля, който се не вижда! И оттамъ — биноклитѣ на всичкитѣ параходи непрекъснато следѣха гънкитѣ на морето, което всѣки моментъ можеше да роди нѣкой подводенъ морегледъ.*)

Корабитѣ пжтуваха безопасно отъ неприятеля само между брѣга и миннитѣ полета, затова и капитанъ Хикметъ, като виждаше, че слънчевия дискъ скоро ще се скрие задъ сушата — дръпна ржката на телеграфа и презъ преговорната тржба заповѣда на механика да се стреми да поддържа високо налѣгане. Турското правителство, знаейки голѣмата опасность на която бѣха подхвърлени транспортитѣ и, съзнателно бѣ пустнало само старитѣ си кораби, а въ това число и „Иксанъ-Худа“, който вземаше максимално само 8 мили въ часъ.

На траверсъ на селото Бѣла, слънцето се скри задъ сушата... Сумрака се надигаше, морето излека тъмнѣше, а „Иксанъ-Худа“ бдѣше по всичкитѣ направления и усилено тракаше съ машината си... Наближаваха къмъ траверса на Фандѣклий... Морето се обръщаше на тъмно — оловена площъ,

брѣгътъ губѣше зелената си премѣна, обръщайки я на черенъ вуаль, а „Иксанъ-Худа“, като пиратски корабъ, безъ свѣтлини, напредваше, напредваше... Брѣгътъ, мълчаливъ, въ изрити галерии, съ по осемъ метра насипъ — предаваше лаконически отъ постъ на постъ:

— Турски параходъ — отминава на северъ!

Поста на Фандѣклий дрънна по телефона и поиска „поста на рѣка Камчия“:

— Водаческата станция?

— Да!

— Турски параходъ огминава нашия траверсъ.

— Добре! — и телефона се затвори.

Следъ петъ минути една четири-гребна лодка излѣзе изъ устието на Камчия, а старшия водачъ предаваше последователно на съседнитѣ постове:

— Водача „отблъсна“ за къмъ парахода, който ще продължи пжтуването си до Варна.

Следъ десетъ минути ракета отъ лодката разкжса мракътъ, а капитанъ Хикметъ радостно отпрати кормилото по направление на блѣсъка ѝ.

Водача Ивановъ се качи въ „Иксанъ-Худа“ и отпрати лодката си обратно къмъ брѣгътъ. Греблата затракаха въ гнѣздата си, лодката заплеска, а Ивановъ постави телеграфа на „пъленъ ходъ“: носа на „Иксанъ-Худа“ засочи на дѣсно отъ Иланджикъ, който едва прозираше, като черно петно въ тъмнината.

Хикметъ слезе да вечеря, а Джеватъ остана на моста.

— Какви новини? — запита Ивановъ, комуто поднесоха чашка „дузико“.

— „Измидъ“ отиде на дъното! — рече Джевадъ ѝ тжжно заклати глава.

— „Измидъ“? — Не може да бжде! Той за-вчера мина отъ тука...

— Миналъ оттука, но не успѣлъ да отмине Черния носъ. Тамъ е торпелиранъ... Тамъ е едната наша гробница: Много кораби легнаха на дъното ѝ... Война! — разгърна Джевадъ ржце на безпомощностъ.

Последователно, единъ следъ другъ, брѣговитѣ носове минаваха на траверса на кораба и следъ часъ ѝ половина Ивановъ отдаде котва близо около носа Галата.

Морето спѣше, звездитѣ се оглеждаха дълги до безконечностъ въ водата, двама дежурни моряци тропаха съ ботушитѣ си по горния подъ... наоколо патрулни моторни лодки, безъ свѣтлини, туптѣха на дължъ и на ширъ...

Тъмнина, мъртвило и напрегнатостъ се чувствуваше даже и въ въздуха...

... На сутринта Ивановъ вдигна котвата и „Иксанъ-Худа“, като пое носа на Евксиноградъ въ лѣво, затуптѣ отново... Прекоси той носа на „Св. Константинъ“ и въ залива на Санаториума, сега съвършено напустнатъ, съ спуснатата лодка отъ кораба излѣзе на малкиятъ пристанъ. Хикметъ пое успоредно на брѣга, съ курсъ на тричетвъртъ милья отъ плитковината на Аладжа-монастиръ... Отминалъ плитковината, той „сви“ къмъ брѣга...

На дѣсно въ отвореното море, стърчеше изподъ гладкото морско равнище нѣщо прилично на стожеръ: Хикметъ насочи бинокля си нататъкъ и следъ малко като го поддваше на Джеватъ, сочейки му стожера, тихо и тжжно изрече:

*) Перископъ.

— Нашия „Хамидие“ . . . на капитанъ Юсуфъ, който се натъкна на заградителна мина . . .

Дълго Джевадъ разглежда стожера, до когото минаха на около половинъ миля . . .

Скоро пресъкоха тревърса на Балчикъ на около миля и половина и, обикаляйки тжжния, жълтъ и степенъ брѣгъ на Добруджа, постепенно измѣняха курса си къмъ югъ. А площта, страшната площ, която оставаше въ дѣсно, започваше пакъ да навѣва смъртенъ — трепетъ у обслужата, която очакваше или своя мина или „уайтхейдова“ на подвоиница, която лесно може да се яви отъ къмъ носъ Калиакра, къмъ който постепенно подхождаше парахода . . .

А като изобиколиха високия, стрѣменъ и скалистъ носъ, вдавайки се като клинъ въ морето — нѣкога си нареченъ „Добрия край“ — бдителността се утрои: отново Хикметъ и Джевадъ пипнаха биноклитѣ си, на стожеритѣ се покачиха стражевитѣ моряци, носовия — заследи напредъ, а двамата артилериисти обърнаха дулото на орждието къмъ отвореното море. . . Машината тракаше усилено, а парахода се държеше близо до брѣга до последния възможностъ . . .

Надвечеръ „Иксанъ-Худа“ благополучно стигна въ Кюстенджанския заливъ, гдето хвърли котва.

Следъ двудневно товарене на жито въ насипано състояние, „Иксанъ-Худа“ като слѣзе съ стеничѣ си подъ морското равнище на два метра и, поелъ въ хамбаритѣ си хиляда тона, „отдаде“ вързалата си и се изтегли въ предпристанището, гдето преспа. На сутринята преди пукването на зората той тихо вдигна котвата си и усилено пое на югъ, бързащъ къмъ Калиакра . . .

Обходилъ следъ обѣдъ Калиакра, Хикметъ по-спокойно обхождаше курсоветѣ си въ Балчишкия заливъ по обратенъ редъ и къмъ надвечеръ благополучно отдаде котва въ Варненския заливъ . . .

На другия день сутринята Ивановъ, който не бѣ още отпътувалъ за Камчийската станция, пакъ водеше Хикмета.

Разговаряха на моста:

— Тежко е вече плаването върху транспортитѣ! — оплакваше се Хикметъ. — Стара черупка, гнила машина, защита — никаква. . . Едно време транспортитѣ се конвоираха отъ ескадри или пъкъ — отъ отдѣлни еденици. . . Уплашиха се ескадритѣ отъ подводниците, скриха се въ пристанищата и сега — сме само въ ржцетѣ на Господа. . . Орждие имаме, ала колко и то струва: пет пжти да гръмне и ще разнижи скелетята ни. . .

Джевадъ и Ивановъ клатѣха глава на съгласие, а Хикметъ изброяваше цѣлъ списъкъ имена на параходи и вѣтроходи, загинали по Анатолийския и Румелийския брѣгове, говорѣше съ тжга за много свои другари-капитани, които бѣха станали или жертва на подводниците, или пъкъ бѣха станали пленници заедно съ корабитѣ си. . .

— Съсипа се търговския ни флотъ. Военния — се запази, но търговския ни — отиде! На прѣсти се броятъ коритата, които ни останаха. А до свършване на войната. . . — и Хикметъ прекъсна, защото му се стори, че перспективата е лоша.

Парахода тупѣше и „сѣчеше“ носоветѣ . . .

— Въ първата фаза на войната Гьобенъ и Бреслау ни бѣха голѣма сила, но откакто влѣзоха англичанитѣ въ Севастополь съ подводниците си — надѣляха. Ний унищожаваме, ала и тѣ не ни прощаваатъ.

Откри се Камчийскиятъ заливъ, „пресъкоха“ Иланджикъ и дадоха сигналъ на водаческата станция. . . Ивановъ положи бинокля на очитѣ си и

следъ малко върху фонда на брѣга видѣ лодката си, която гребѣше по перпендикулярно направление на курсотъ му. . . Следъ четвъртъ часъ парахода спрѣ, а лодката пристана къмъ стената му. Ивановъ скочи въ лодката си, държащъ въ едната си ржка шише „дузико“, подарено му отъ капитана, комуто той сърдечно извика:

— На добъръ часъ!

„Иксанъ-Худа“ даде „пъленъ ходъ“ и заднѣмъ на югъ. . .

Следъ малко два червени феса, единия на носовия стожеръ, а другия — на кърмовиятъ — залязиха по крепилата, а тѣй сжщо размърдаха се фесове и около орждието . . .

Следъ седмица пакъ бѣ редътъ на Ивановъ да води.

На сутринята отъ Фандѣклий съобщиха, че отъ югъ иде параходъ. Ивановъ се приготви и зачака. . . Лодката не можеше да излѣзе изъ устието, понеже бѣ засипано съ пѣсьокъ. Старшиятъ водачъ вдигна на стационарниятъ стожеръ сигналъ, съ който викаше лодка отъ кораба. . . Дошълъ парахода въ Камчийския заливъ, спре машината си и отправи лодка къмъ брѣга. Ивановъ слѣзе на пѣська и, очакващъ лодката, която въ никой случай не можеше да се приближи поради силнияя пробой, той почна да се съблича. И когато лодката наближи на около петдесетъ метра до брѣга, високо подигналь надъ главата дрехитѣ си, свързани на вързопъ, той навлѣзе въ водата. Дойде до лодката, подаде дрехитѣ си и се премѣтна презъ кърмата. Греблата затракаха, а Ивановъ се обличаше, леко потрепервайки, понеже бѣ вече октомври. И преди да се бѣ облѣкълъ напълно, лодката пристана до парахода. Метна палтото, връзката и жилетката си на ржка и въ десетъ секунди той стѣпи на моста:

— Пъленъ ходъ! — заповѣда Ивановъ и завъртѣ ржка на кърмчията, комуто засочи Иланджикъ, и подаде ржка на командиря. . .

— Капитанъ Мустафа — командиръ на „Алтай“.

— Водачъ Ивановъ! — представиха се единъ на другъ.

Затрака кърмилната машина подъ моста, а корабния носъ се завъртѣ, правейки голѣма джга.

Заприказвахъ. . . Поднесоха имъ „дузико“ Ивановъ я глътна на единъ джлъ и рече:

— Чудесна! Хиоска? Да? . . . Ами Хикметъ-бей кога ще мине пакъ оттукъ? — спомни си той за неговата мастика, която бѣха изпили подъ джбравитѣ на Камчия съ закуска отъ кефалъ.

— Хикметъ ли? . . . Никога нѣма вече да мине!

Ивановъ моментално се спрѣ на мѣстото си и строснато се загледа въ очитѣ на капитанъ Мустафа, който тжжно додаде:

— „Иксанъ-Худа“ не можа да стигне Цариградъ. При Черния носъ го торпелираха. . .

— Ами обслужата?

— Почти цѣлата се издави; двама могли да стигнатъ брѣгътъ върху спасителни плотове, а Хикметовия помощникъ, Джевадъ, сжщо останаль върху подобенъ плотъ — билъ взетъ пленникъ въ подводницата. . .

Поднесоха имъ кафе.

Ивановъ пое кафето си бавно, оправилъ кърмчията, помълча малко, обърна се къмъ Мустафа, сви рамене и устни и рече:

— Война!

И Мустафа, като сви рамене и устни, посочи съ прѣстъ нагоре и рече:

— Аллахъ! . . . Война!
 Машината тракаше, а „Алтай“ бѣгаше покрай
 брѣга едва ли не на единъ хвърлей камъкъ раз-
 стояние. . .

Н. Б. Германова.

СИМИ.

(Изъ пѣтнитѣ ми бележки).

Следъ хубаво прекарания день на о-въ Ро-
 досъ, ето ни, при залѣзъ слънце, предъ о-въ Сими!
 Спираме на това пристанище, защото ще се разто-
 варва най-ценното за това малко градче — браш-
 но. Всички пѣтници сж на горния подъ и наблюда-
 ватъ влизането на парахода въ пристанището,
 което представлява малъкъ фиордъ. То е широко
 колкото да може да застане единъ параходъ. Отъ
 тритѣ му страни се издигатъ височини, на които
 е построенъ града, носящъ сжщото име — Сими.
 Къщитѣ сж наслагани една върху друга и всѣка
 има своитѣ прозорци къмъ фиорда, дето сега „Царъ
 Фердинандъ“ е застаналъ като цѣлъ гигантъ. Ве-
 че е тъмно. Една две лодки предлагатъ услугитѣ
 си, за да ни изведатъ до брѣга. Единъ хубавъ
 италианецъ, който представлява тука властѣта, си
 предлага услугитѣ да ни разведе изъ това инте-
 ресно градче.

Часътъ е деветъ, и всичко е потънало въ
 мракъ. Не се вижда никакъвъ човѣкъ — като че
 ли се намирате въ градъ населенъ съ духове.

Излизаме на единствения площадъ на града,
 голѣмъ, колкото . . . една стая. Това е първото
 ми очуване. Подканяни отъ любезниятъ италиан-
 ецъ — водачъ, ние се заизначвахме по една до-
 ста широка каменна стълба. Лъскавата и мека свѣт-
 лина на пълната луна ни помага да разглеждаме
 града. Вече доста време се изкачваме по широки-
 тѣ каменни стѣпала, отъ дветѣ страни на които
 виждаме хубави къщички и все не можемъ да до-
 стигнемъ краятъ имъ. Обясняватъ, че това е глав-
 ната улица и че всичкитѣ други сж все такива —
 съ стѣпала като стълби. И наистина отбивайки се
 ту въ лѣво, ту въ дѣсно ние навлизаме все въ
 стълбообразни улици доста тѣсни вече, колкото
 да се разминатъ двама души. Страненъ градъ!
 Намираме се, като че ли въ лабиринтъ отъ стъл-
 би върховетѣ на които водятъ до небето! . . .

Но гдѣ сж хората? — Всичко е мълчаливо.
 Отъ една врата само излиза единъ човѣкъ съ фе-
 нерче въ рѣка и тихо, тихо отминава. Той осѣт-
 ява стѣпалата, за да се не препъне, защото ако
 се търкулне — така ни се струва — би отишълъ
 право въ морето. По-нататкъ мждука друго фе-
 нерче, и две сѣнки, шепнейки си, бързо отминаватъ.

Що за тайнственостъ — градъ на духове ли е това?
 Но ние трѣбва още да вървимъ, макаръ че
 коленетѣ ни като че ли се отказватъ по-вече да
 ни служатъ.

Насѣдваме по стѣпалата, да си починемъ.
 Колко е чисто! Никждѣ ни прашецъ, ни книжка,
 ни парцалче. Всичко е бѣло, варосано чисто, като
 че ли изблизано. Пъкъ и отъ гдѣ ли ще дойде
 сметѣта? — Тука нѣматъ ни конь, ни магаре: тѣ
 не могатъ да се качатъ по стълби. Нѣма ни куче,
 ни котка, нито кокошка, нито дори дървета или
 трѣва, защото всичко е скали. Храната обикновено
 е риба, хайверъ, раци; занятieto изключително
 ловъ на сунгери и корали.

Всички почти мже напролѣтъ съ корабчета
 се отдалечаватъ изъ разни морета, дори нѣкои оти-

Следъ часъ и половина Ивановъ излѣза на
 пристана на Санаториума пакъ съ шише мастика
 въ рѣка. . .

Варна, 8 октомври, 1926 г.

вали до Индийския океанъ и следъ 6—7 месечно
 отсъствие по гурбетъ завръщатъ се при семей-
 ствата си. Тогава, по Димитровъ-день, започва по-
 будния животъ въ градчето и трае докле се свър-
 шатъ припечеленитѣ пари до пролѣтъ. Следъ това
 пакъ на ловъ.

Жителитѣ на Сими сж отлични водолази. Съ
 прости средства тѣ се спущатъ въ морскитѣ глѣ-
 бини. Понѣкога обаче тѣ не се връщатъ вече го-
 ре. Тогава върху вратитѣ на тѣхнитѣ къщи поста-
 вятъ особени знаци, каквито ние видѣхме не малко.

Поотпочинали, ние пакъ поехме нагоре. Из-
 качваме всичко 1800 стѣпала и сме вече на върха,
 слава Богу! . . .

Подъ насъ сж покривитѣ на къщитѣ, а долу
 тамъ въ дъното на „казана“ е нашиятъ „Царъ Фер-
 динандъ“. Чуватъ се ясно гласоветѣ на работни-
 цитѣ, които разговаряатъ парахода, а отъ време
 на време и безгрижниятъ смѣхъ на веселитѣ пѣт-
 ници, забравили далечъ отъ родината всички тѣжи
 и неволи.

Всичко е тихо, змърѣло! само осѣяното съ
 трептящи звезди небе, като че ви шепне за кра-
 сота и по-буренъ животъ далечъ отъ тукъ. И на-
 истина кой отъ насъ би могълъ да живѣе тукъ!
 Женитѣ иматъ турски духъ и не обичатъ дори да
 се показватъ на чужденцитѣ. Бедниятъ италиан-
 ски офицеръ! — той съ нетърпение очаква да се
 завърне въ отечеството си. Въпрѣки две годиш-
 ното му престояване тукъ, тѣй съ никого още не
 се познавалъ отблизо — цѣлъ заточеникъ.

На върха намѣрихме малко мѣнастирче съ
 църквица. Разгледахме го и захласнати въ чудно-
 ватитѣ разкази на водача ни, не усѣтихме какъ
 опредѣленото за връщане време е наближило.

Стресна ни мощната свирка на нашия пара-
 ходъ, който ни завика за връщане. Заслizzaхме по
 многобройнитѣ стѣпала и въ полунощъ съ предпаз-
 ливостъ нашиятъ параходъ се откъсна отъ тѣсното,
 но тѣй красиво заливче.

Сбогомъ Сими — мълчаливо, почти заспало град-
 че — нивга не ще забравя твоитѣ улици — стълби.



Група ученици отъ Месемврия на работа при морската хижа.



Океанографска експедиция въ Черно море.

Главната хидрографска администрация на Руската съветска република е предприела щателни проучвания на Черно море. Освенъ постоянната служба, която прави редовни проучвания, организирани сж две експедиции подъ ръководството на И. Шокалски презъ юни и юли 1924 и 1925 год.

Въ 1925 подина проучванията сж се разпрострѣли върху цѣлия басейнъ въ 72 станции. При всѣка станция се изучавало морското дъно, измервана е температурата, солеността и гжстотата, определено е количеството на кислорода, сѣроводорода, цвѣта и прозрачността на водата; събрани сж биологически сведения. Направени сж общо 4200 проучвания. Установени сж явленията до 200 м. дълбочина — докждето водата е относително съ малка соленостъ и слаба гжстота. Сезоннитѣ промѣни влияятъ до 100 метра дълбочина, тѣзи на температурата — сжщо до 100 метра дълбочина; морскитѣ течения и разпредѣлението на кислорода не надминаватъ дълбочината 150—160 метра въ открититѣ части на морето и дълбочината 200 метра въ крайбрѣжнитѣ води, кждето вѣтроветѣ увеличаватъ динамическата сила на теченията.

Отъ 200—2000 метра дълбочина е масата на гжститѣ солени води, които идатъ отъ Мраморно море и съдържатъ сѣроводородъ. На 2000 метра дълбочина температурата на водата е 8°,92—8°,95; солеността тамъ достига до 22—23‰ (срещу 18‰ на повърхността), гжстотата на водата е 174 (срещу 112 на повърхността); количеството на сѣроводорода, което е твърде слабо до дълбочината 200 метра, достига на дълбочина 2000 метра до 7 кубически сантиметра на единъ литъръ. Проучванията, които сж извършени презъ 1926 г. ще позволятъ да се опредѣли какво става съ долно-Босфорското течение, следъ като премине Босфора и се излѣе въ Черното море, единъ въпросъ, който и до сега не е напълно уясненъ.

В. Никитинъ, който е участвувалъ въ експедицията и познава всички биологически проучвания, дава сведения за разпространението на организмитѣ. Най долниятъ пластъ на водитѣ е населенъ съ бактерии.

Подъ дълбочината 120 метра животътъ въ Черно море е слабъ, видоветѣ сж малобройни и то смѣсени съ органически остатъци въ разложение.

(Изъ сп. Естеств. и География, 1926 г., кн. 3 и 4).

Изъ военнитѣ флоти на чуждитѣ държави.

Дания. Настоящия воененъ флотъ на Дания се състои отъ: 3 броненосеца за брѣгова отбрана, 1 кръстосвачъ, 9 миноносеца, 12 подводни лодки, 3 минни заградителя и 11 стражеви кораба. Къмъ тѣхъ трѣбва да се прибавятъ следнитѣ резервни кораби: 1 броненосецъ за брѣгова отбрана, 2 кръстосвача, 3 миноносеца, 2 подводни лодки, 1 миненъ заградителъ и 7 стражеви кораба. Освенъ това сж въ постройка 2 подводни лодки и въздушни сили.

Личния съставъ възлиза на 3,000 души, отъ които 140 офицери (3 адмирала, 9 капитана I рангъ, 24 капитана II р., 22 капитанъ-лейтенанта и останалитѣ — оберъ офицерски чинове).

Полша. Цѣлиятъ воененъ флотъ се състои отъ: I отдѣление — Канонерскитѣ лодки Komendant, Pilsudski, General Haller и миночистачитѣ Czajka, Mewa, Iskolka и Rybitwa; II отдѣление — миноносцитѣ: Kujawiak, Krakowiak, Pochalanin, Slasak и Masur. Освенъ това въ строя се числятъ още 1 хидрографически корабъ, 2 въоръжени рѣчни парахода и моторенъ катеръ. По корабитѣ на полскиятъ воененъ флотъ сж разпредѣлени за практическо обучение: морскитѣ кадети, кандидатитѣ за подофицери и ученицитѣ отъ специалнитѣ школи.

Рѣчната флотилия на Полша се състои отъ мониторитѣ: Warszawa, Horodyszcze, Torun и Pinsk, нѣколко въоръженни моторни катера и единъ въоръженъ рѣченъ параходъ.

Освенъ това поръчани сж въ Франция два ескадрени миноносца съ водоизмѣщение по 1540 т.

Варшава е седалище на французката морска мисия, която има за задача да организира и усъвършенствува полския воененъ флотъ.

Гърция. Гръцкото правителство заръча отдавна и сега се строятъ въ Франция 6 подводни лодки за гръцкия флотъ. Първитѣ две лодки сж вече готови, сж получили следни имена: Kasonis и Panicolis. Тѣ иматъ по 605 тона водоизмѣщение надъ водата, скоростъ 14 морски мили надъ водата и 9.5 морски мили подъ водата и сж въоръжени съ по едно орджие, по една картечница и съ по 6 минни апарата. Останалитѣ 4 подводни лодки, които сж още въ строежъ, ще бждатъ готови къмъ края на 1927 година.

Въ Италия се строятъ, сжщо за нуждитѣ на гръцкия воененъ флотъ 2 минни заградителя и 2 ескадрени миноносца отъ по 1500 тона водоизмѣщение.

Ромжния. Въ м. май 1926 г. Ромжния влѣзе въ преговори съ Италия да ѝ се отпусне заемъ отъ 200 милиона лирети съ цель да заръча въ италианскитѣ корабостроителници направата на подводни лодки, необходими за нуждитѣ на ромжския воененъ флотъ. Отначало преговоритѣ сж отивали неуспѣшно, понеже Италия е искала преди всичко да ликвидира въ военния дългъ на Ромжния. Следъ като последния билъ фиксиранъ на 157 милиона лирети и Ромжния се задължила да го изплати за 50 години, то Италия е отпустнала на Ромжния заемъ на сума 200 милиона лирети, погасимъ за 16 години по курсъ 87 за 100. Този заемъ въ по-голѣмата си часть ще бжде използванъ за направата на подводни лодки.

Япония. Морскиятъ бюджетъ на Япония за военния ѝ флотъ за 1926/27 год. следъ редъ съкращения е установенъ на 280 милиона иени т. е. на 60 милиона иени по-вече, отколкото предидущия бюджетъ.

Франция. Личния съставъ на французския воененъ флотъ въ 1927 год. възлиза на 55,000 души. Къмъ 1933 год., за да се попълнятъ всичкитъ военни кораби, които сж въ предполагаема постоянка, ще сж необходими 68,000 души.

Въ началото на м. мартъ 1927 г. една френска ескадра ще тръгне отъ пристанището Бизерта и ще посети Александрия, Пирея, Солунъ, а после ще премине въ Черно море и ще посети българскитъ и ромжискитъ пристанища. На това посещение въ политическитъ срѣди се отдава голѣмо значение. Съответнитъ правительства сж вече уведомени за това посещение на френската ескадра. Споредъ опредѣления маршрутъ ескадрата ще бжде въ Солунъ отъ 12 до 16 мартъ. Следъ напушането на грѣцкитъ води тя ще пристигне въ Черно море къмъ 20 мартъ.

Счита се, че това пътуване е въ връзка съ посещението на английската ескадра въ близкото-източнитъ морета.

С. Н. И.



Пецовъ.

СПОСОБИ ЗА ПЛАВАНЕ.

Плаването е едно сложно упражнение, въ което взематъ участие почти всички органи на тѣлото.

То се състои отъ редъ движения, които иматъ за целъ да задържатъ тѣлото надъ водната повърхност и да го предвижатъ на известно разстояние, което да се извърши колкото се може по-бързо, при най-малко изразходване на сили. При него се изискватъ знание и изкуство.

Въ своето развитие плаването е минало презъ редъ етапи, за да се очартае днесъ въ нѣколко способности: Плаване на гърди, плаване на гърди съ потопена глава („Кроль“), странично плаване, плаване на гърбъ и плаване правъ.

Плаването на гърди е единъ отъ най-старитъ начини. Той има подражателенъ характеръ. Не напразно руситъ го наричатъ „жабешко“. При него движенията на крайщата сж почти сжитъ, както тия на жабата.

Плаването на гърди се характеризира съ бавни ритмични движения. То е твърде малко изморително, но за това пъкъ и значително бавно. Спокойнитъ и равномерни движения действуватъ благоприятно, както на дихателнитъ органи, така сжщо и на сърцето. Това е доказано отъ многото медицински наблюдения, които въ последнитъ години германцитъ и англичанитъ правятъ при всѣко плувно състезание.

Освенъ това плаването на гърди дава редъ практически удобства: Главната непотопена и поставена въ нормално положение, позволява добро наблюдение, което е отъ голѣмо значение, особено за мѣста, където въ водата има голѣмо движение. Понеже при него всички части на тѣлото, съ изключение на главата, сж подъ водата, при студено време, когато температурата на водата е по-висока отъ тая на въздуха, или когато духа студенъ ветъръ, то предпазва отъ простудяване.

Само по себе си, плаването на гърди е леко, приятно, неуморително и пригодно за разходка, безъ да се влага голѣмо внимание и напрежение на силитъ. Практическитъ удобства, които има, го правятъ най-подходяще при спасяване на удавенъ или при работене въ водата.

Всички тия положителни страни го поставятъ като основенъ начинъ на плаване. Днесъ обучаването по плаване започва съ него.

Плаването на гърди съ потопета глава, наречено „кроль“ води своето начало отъ Австралия и нейнитъ острови. Жителитъ на тия мѣста, поставени при особенитъ условия на тамошнитъ брѣгове, въ стремеха си да преодолеятъ силнитъ прибой*) и кжситъ брѣгови вълни, сж дошли до създаването на тоя начинъ. Тоя способъ притежава сжщо така и друго много ценно качество — голѣма скоростъ. Това му качество е твърде много ценено отъ спортнитъ кръгове и днесъ почти въ всички състезания, тоя способъ намира най-широко приложение. Трѣбва да се отбележи, че способа „кроль“ позволява да се развива голѣма скоростъ при сравнително малка загуба на сили, нѣщо което е отъ голѣмо значение за плувнитъ състезания.

Особенно силно се разви това плаване въ последнитъ 10 години, което стана причина днесъ водния спортъ да има съвършено другъ изгледъ.

За пръвъ пътъ способа „кроль“ е получилъ спортно приложение въ морскитъ състезания въ Стокхолмъ, станали презъ 1912 година. Въ тия състезания, съ него, австралиеца Кахономокъ спечели победи на всички малки разстояния. Отъ тогава интереса къмъ това плаване, въ спортнитъ кръгове, силно се повдига и днесъ то стои на първо мѣсто.

Направенитъ напоследъкъ много опити доказватъ, че „кроль“ е пригоденъ не само за кжситъ, но и за дългитъ разстояния. На състезанията станали въ Москва презъ 1925 година, това плаване, спечели победи и на голѣмитъ разстояния 1500 — 3000 м. Поради своитъ добри качества, днесъ тоя способъ е възприетъ почти въ всички държави; на всѣкъде той е добре изученъ и много прилаганъ, обаче най-добре той е приетъ и широко популяризиранъ въ Америка. Прилагайки го, американцитъ сж открили въ него и друго добро качество — удобството за масово сбучение. Презъ 1922 г., въ Чикаго, тоя начинъ билъ приложенъ при обучаване на 5000 души. Полученитъ резултати сж били много добри.

Страничното плаване сравнително не е ново. То е твърде много развито между населяващитъ

*) Прибой — разбиване на морскитъ вълни о дъното на плиткия брѣгъ.

бръговетъ на голѣмитъ рѣки и крайбръжието на морето. Причината за това е, че то дава възможност лесно да се преодоляватъ, както бързитъ рѣчни течения, така също голѣмитъ вълни и морскитъ брѣгови течения. При тоя способъ, гѣлото поставено на една страна, разсича добре водата и оказва по-малко съпротивление. Главата, потопена почти на половина въ водата, намалява доста много своето вредно действие. По тия причини той дава значително голѣма скоростъ, поради което въ състезанията държи едно отъ първитъ мѣста.

Като недостатъкъ на това плаване трѣбва да се спомене малкия обзоръ. Главата потопена почти на половина и извита на една страна, не позволява да се наблюдава, както напредъ, така и въ противната страна. По причина на това неудобство, тоя начинъ е твърде неподходящъ за мѣста, където движението е голѣмо.

Усъвършенстваното странично плаване, наречено „трѣженъ“, води своето начало отъ южноамериканскитъ индийци, които сж едни отъ най-добритъ природни плувци. Въ 1873 година тоя способъ бива въведенъ въ Англия, отъ английския пътешественикъ Trudgeon, като получава и неговото име. Отъ 1890 до 1900 година способа „трѣженъ“ се възприема почти въ всички морски държави и скоро на голѣмитъ морски състезания почва да печели голѣмъ успѣхъ. Въ него скоростта и издръжливостта сж значително подобрени, и на разстояния по-голѣми отъ 1000 м. той се явява сериозенъ противникъ на способа „кроль“.

Плаването на грѣбъ е единъ отъ спомагателнитъ начини. Обаче, той притежава доста ценни свойства, които го правятъ необходимъ и нуженъ, както и другитъ способности. И наистина, въ програмата по обучаване въ плаване, второто мѣсто следъ плаването на гърди се заема отъ него.

Грѣбното плаване е единствения способъ, кой-

то дава пълна почивка въ водата. Единствения му голѣмъ недостатъкъ е лошото наблюдение, по причина на което посоката на движението се спазва много трудно. Обаче като самостоятеленъ отморителенъ способъ, плаването на грѣбъ, ще си остане всѣкога съ първостепенно значение.

Другъ спомагателенъ способъ за плаване е плаването правъ. При него развитата скоростъ е незначителна, въ замѣна на което пакъ обзоръ е значително по-голѣмъ. Тоя способъ също дава удобства за работа. Поради тия си качества той има голѣмо приложение: за наблюдение, очакване, задържане въ водата при падане съ облекло, събличане въ водата, пренасяне на тежки предмети и отстояване срещу голѣми вълни.

Описанитъ начини на плаване, по своитъ свойства могатъ да се раздѣлятъ на три категории:

1. Бързи плавания, които намиратъ широко приложение въ състезанията. Къмъ тая група спадатъ: плаването на гърди съ потопена глава — „кроль“, странично плаване и усъвършенствано странично плаване — „трѣженъ“.

2. Бавно плаване, което е пригодно за разходка. То е спокойно, ритмично и неизморително. Такова е и плаването на гърди.

3. Спомагателни плавания — иматъ твърде малка скоростъ, но въ замѣна на това израсходватъ малко сили и позволяватъ добро отпочиване и удобно работене въ водата. Къмъ тая група спадатъ плаването на грѣбъ и плаването правъ.

Изучаването на плаването започва обикновено съ способа плаване на гърди, който минава за единъ отъ бързитъ и лекоусвоявани способности. Веднажъ той усвоенъ, пристѣпва се къмъ способа на грѣбъ, който пъкъ е необходимъ за отпочиване. Обаче всѣки плувецъ е длъженъ да знае всички горезброени способности, за да ги приложи тамъ, където нуждата, мѣстото и обстановката наложатъ.



(Приключенъ на 15 февруарий 1927 г.)

Българската земя, по случай 50-годишнината отъ освобождението си, трѣбва да откупи парахода „Радецки“, за да го превърне въ народна светица, която всрѣдъ паметницитъ на свободата съ вѣкове да свѣти като ясна зорница въ български небеса. (в. Отечество, год. VII, брой 314, София, 22.I.1927 год., стр. 2—4).

Богущаровъ, Ат. — „Електрическата централа на водниятъ синдикатъ „Грамадата“ въ гр. Габрово.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVII, кн. 1 и 2, София I.1927 год., стр. 32—33).

Базевъ, Инж. Р. — „Използванитъ водни сили на земното кълбо.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVII, кн. 1 и 2, София I.1927 год., стр. 33—35).

Басапъ, М. Р. — „Морски застраховки, аварии и констатирането имъ.“ (Известия на Бургазската Търговска Индустриална Камара, год. X, брой 44, Бургазъ, 29.I.1927 год., стр. 1 и 2).

Военно-Морская Научная Мысль. — Сборникъ докладовъ, читаннихъ на 2-й, конференции В. Н. О. Балтморя 1926 г. — (Сборникъ 2-й, 47 стр. и сборникъ 3-й, 66 стр. Издание Р. И. О. Морсил. Ленинградъ 1926 г.).

Временное наставление по службе на аэродромахъ Морской Авиации — Москва 1926 г. (Авионзательство, 54 стр. Цена 60 коп.).

Волков, С. М. — Военные сообщения. Москва—Ленинградъ. 1926 г. (Изд. Управления по исследованию и использованию опыта войн, ГВИЗ. Цена 3 р.).

Внолатовъ, К. — „Сънь“ — Стихове. — (Сп. „Морски Сговоръ“, год. IV, брой 2, Варна II.1929 г., стр. 1 и 2).

Д-ръ Я. И. — „Водолѣчението.“ (Нашето семейство, год. I, брой 18, Русе, 15.I.1927 год., стр. 6 и 7).

Дрѣвски, Певчо. — „Какъ се защищаватъ рибитъ.“ (Списание Ловецъ, год. XXVII, брой 3, София XI.1926 год., стр. 50—51).

Дон, Б. — „По законопроекта за търговското корабоплаване.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 22, Варна I.1927 год., стр. 3 и 4).

Д. — „Дейна програма на Българския Народенъ Морски Сговоръ.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVII, кн. 1 и 2, София I.1927 год., стр. 8—10).

Добревъ, Б. — „Лѣтната морска ученическа колония на III-а Софийска мъжка гимназия „Уилямъ Гладстонъ“ въ с. Гьозекенъ презъ 1926 година.“ — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 2, брой 2, Варна II.1927 г., стр. 8—10).

Егоревъ, И. Б. и Шведе, Е. Е. — „Гражданская война. Боевые действия на моряхъ, речныхъ и езерныхъ системах.“ Т. II, часть I — Балтийский флотъ 1918—1919 г.г. — (Издание РИО морскихъ сил РККФ, Ленинградъ 1926, 222 стр., цена 2 р. 50 к.).

- За нашето море.** — (в. Отечество, год. VII, брой 314, София 22.I.1927 год., стр. 1).
- За нашето море.** — (в. Бургаска поща, год. II, брой 221, Бургазъ, 24.I.1926 год., стр. 2).
- Ивановъ, С.** — „Изъ военнитѣ флоти на чуждитѣ държави.“ (в. Народна Отбрана, год. VIII, брой 1317, София 11.II.1927 г., стр. 3 и 4).
- Ивановъ, Сава Н.** — „Черноморски миди, които прояждатъ дървото и средства за борба противъ пакоститѣ имъ.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV-а, брой 2, Варна II.1927 год., стр. 11).
- Инж. Н. Г.** — „Корабостроителството презъ последнитѣ години.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVII, кн. 1 и 2, София 1.1927 год., стр. 26).
- Капердаръ за 1927 год.** — (Издание на лѣтната ученическа колония отъ II Девическа гимназия въ София, стр. 32).
- К-нъ Шопа.** — „Да живѣе царя.“ — Споменъ. — (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 24, Варна 9.II.1927 г., стр. 2 и 3).
- Капановъ, Г.** — „Радечки.“ (в. Отечество, год. VII, бр. 316, София 5.II.1927 г., стр. 4).
- Каравашевъ, Инж. Т. И.** — „Нѣколко бележки за Българското Търговско Паракодно Дружество.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, г. XXVII, кн. 1 и 2, София 1.1927 г., стр. 27—31; кн. 3, стр. 50—52).
- Karakulnev, Tz.** — „La voie Danube—Rousse—Varna et la navigation commerciale bulgare.“ (La Bulgarie, IV-ème année № 1078, Sofia 16.II.1927 г., p. 1).
- Le port de Samsoun.** — (La Bulgarie, IV-ème année, № 1058, Sofia, 24.I.1927, p. 4).
- Морски лѣтописъ.** — „Защо западаме въ морско отношение?“ (в. Бургаски Фаръ, год. X, брой 1405, Бургазъ 2.II.1927 год., стр. 2).
- Морфовъ, Инж. Б.** — „Мисли за нашето народно мореплаване.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVII, кн. 1 и 2, София 1.1927 год., стр. 8—12).
- Миханловъ, Ив. А.** — „Дунава въ историята и днесъ.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 2, Варна II.1927 год., стр. 5—8).
- Н. В. Царя** покровител на Съюза на Българскитѣ моряци. — Осветяване съюзното знаме. Н. В. Царя кръстникъ на знамето. Първиятъ конгресъ на съюза. Речта на Н. В. Царя и приношето му за „Морски Ратникъ.“ (в-къ Морски Ратникъ, год. II, брой 22, Варна 1. I. 1927 год., стр. 1—3).
- Обръшковъ, Д-ръ Т.** — Бургазъ и Варна въ миналото и въ настоящето.“ (Известия на Бургаската Търговско-Индустриална камара, г. X, брой 43 и 44 Бургазъ 22 и 29 I.1927 год.).
- Положенето на мѣстното солопроизводство и мѣрингъ за повдигането му.** (Известия и стопански архивъ на Министерството на Търговията, Промислеността и Труда, год. VI, брой 10, София 15. X. 1926 г., неофициаленъ отдѣлъ, стр. 13—26).
- Пантелевъ, Л.** — „По въпроса за риболѣвнитѣ изучавания.“ (в. Миръ, г. XXXIII, брой 1978, София 3.II.1927 г., стр. 3).
- Пособие по използването на аеросъмки на море.** Москва 1926 год. (Авионздетельство, 48 стр., Цена 60 коп.).
- Педовъ, Г.** — „Кратки исторически сведения по развитието на мореплаването.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 2, Варна II.1927 год., стр. 14 и 15).
- Радославовъ, Б. М.** — „Старо-Загорскитѣ термални извори и бани.“ (Сп. Естествознание и География, год. XI, кн. 1 и 2, София IX и X.1926 год., стр. 26—30).
- Ritter, D-r Kurf.** — „Презокеанскитѣ износъ на месо и млѣчни произведения.“ (Известия и стопански архивъ на Министерството на Търговията и Труда, г. VI, брой № 2, София 15 юний 1926 год., стр. 15—52).
- Разбойанковъ, А.** — „Различни културни следи въ гр. Созополь.“ (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 26, София 4.II.1927 год., стр. 1).
- Свинската коняция.** — (в. Търговско-Промисленъ Гласъ, год. V, брой 445, София 29.I.1927 год., стр. 1).
- Станчевъ, Б.** — „Парахода „Радечки.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 24, Варна I.II.1927 год., стр. 1 и 2).
- S. B.** — „La concession anglaise pour l'exportation de la viande de porc de Bulgarie.“ („La Bulgarie“, IV-ème année, № 1064, Sofia, 31 I.1927).
- Sjömilitär-Hädbok.** — Военно-морска справочна книжка — Стокхолмъ 1926 год. (Официално издание на Шведския морски щабъ, 243+31 стр. Цена 5 крони).

- Славяновъ, Г.** — „Българитѣ на черноморския брѣгъ.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 2, Варна II.1927 год., стр. 2—4).
- С. Ч.** — „Химически изследвания върху състава на черноморската вода и на нѣкои отъ езерата ни покрай Черно море, отъ З. Караоглановъ и М. Д. Хаджиевъ.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 2, Варна II.1927 год., стр. 19 и 20).
- Т. П.** — „Туризмътъ и морето.“ (Сп. Младъ туристъ, год. XII, кн. 1, София, I. 1927 год., стр. 25 и 26).
- Шашковъ, П. А.** — „Силата на морето.“ — Разказъ. — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 2, Варна II.1927 г., стр. 12—14).
- Шишковъ, П. А.** — „По законопроекта за търговското мореплаване.“ (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 25, София 3.II.1927 год., стр. 1 и 2).
- Шашковъ, П. А.** — „Черноморскитѣ брѣгъ предъ Никулденъ.“ (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 28, София 7.II.1927 год., стр. 1).
- Шебуини, А. Н.** — Россия на Ближнем Востоке.“ Ленинградъ 1926 год. (Издательство „Кубуч“, 224 стр. Цена 1 р. 35 коп.).

Химически изследвания върху продукти отъ солницитѣ въ Анхиало, Атанаской и Провадия отъ З. Караоглановъ и М. Д. Хаджиевъ. Отпечатъкъ отъ „Годишникъ на Софийския университетъ“. — II. физикоматематически факултетъ, Томъ XXII. кн. II (Химия) — София 1926 г., 118 страници и 11 фотографии.

Едновременно съ първия си трудъ — „Химически изследвания върху състава на Черноморската вода и на нѣкои отъ езерата ни покрай Черно море“,*) г-нъ професоръ З. Караоглановъ и М. Д. Хаджиевъ публикуваха презъ 1926 год. и горепосочената работа, която представява не само единъ много цененъ приносъ за по-близката ни опознаване съ нашитѣ езерни води, но разрешава и много практически въпроси свързани съ солопроизводството въ нашето отечество. Тѣ завършватъ книгата си съ следното резюме:

„Цельта на настоящата работа е да се допринесе за химическото изучаване на нашитѣ солници. За постигане на тази цель ний изучавахме солницитѣ на самото мѣсто и изследвахме: 1) качественниятъ и количественъ съставъ на черноморската вода, 2) качественниятъ и количественъ съставъ на водата отъ дветѣ Анхиалски езера и на Атанаскойското езеро; 3) качественния и количественъ съставъ на Провадийската солена вода; 4) състава на солта, която се получава отъ солницитѣ при Анхиало, Атанаской и Провадия и 5) състава на лугитѣ и други второстепенни продукти, които се получаватъ въ сжитѣ солници. Резултатитѣ отъ изследванията ни отъ пунктове 1 и 2 сж изложени въ една по-раншна наша публикация.**) Останалитѣ ни изучавания и изследвания доведоха до следнитѣ по-важни резултати:

1. Въ Анхиалскитѣ солници добиването на солъ става по два начина: Анхиалски и Фокенски (фочански). Сжществената разлика между тѣзи два начина се състои въ устройството на кристализаторитѣ и въ начина и степента на изпаряването на водата. Нашитѣ данни отъ изследването на соли получени по тѣзи два начина и взети презъ различни години и при различни условия, се съдържатъ въ таблицитѣ 6, 7, 8 и 9. Отъ тѣзи данни

*) Вижъ рецензията за тази книга въ кн. 2, год. IV (1927 г.) на списанието Морски Сговоръ.

**) Вижъ „Химически изследвания върху състава на Черноморската вода и на нѣкои отъ езерата ни покрай Черно море“ (Годишникъ на Софийския университетъ. II физикоматематически факултетъ, томъ XXII. кн. II (Химия), София 1926 год.

следва, че солта, получена по фокенския начинъ, е първокачествена. Тя е почиста отъ тази получена по Анхиалския начинъ, но и солта получена по Анхиалския начинъ не е тъй нечиста и долнокачествена, както е представена въ чуждата литература. — Освенъ отъ начина на получаването имъ, състава на солитъ отъ горепоменатитъ таблици зависи и отъ това, дали сж взети направо отъ кристализатора, или пъкъ сж взети следъ продължително стоене на купа. Тази зависимостъ е въ свързка съ процеса на зрѣнието, който се извършва съ солта.

Нашитъ изследвания показаха, че при процеса на зрѣнието солта се изчиства отъ калиеви и отъ магнезиеви соли, но че най-вече тя се освобождава отъ магнезиевъ хлоридъ.

Изследванията върху плътната кора, която се образува на дъното на кристализаторитъ и която се нарича „майка“, показаха, че тя се състои предимно отъ растителни влакна и неразтворими въ водата землисти вещества, които сж просмукани съ калциевъ и натриевъ хлоридъ. Главната свързваща материя въ нея сж растителнитъ влакна, но вѣроятно и кристалитъ отъ калциевъ сулфатъ, натриевъ хлоридъ и др. играятъ роля на циментурующи вещества.

Нашитъ данни върху състава на луги отъ Анхиалскитъ солници се съдържатъ въ таблицитъ 16, 18, 19, 20 и 21. Отъ тѣхъ следва, че лугитъ получени по Анхиалския начинъ, сж по-бедни на натриеви и калиеви соли и по-богати на магнезиеви соли, отколкото лугитъ получени по фокенския начинъ. Солната маса въ лугитъ, получени по анхиалския начинъ, е по-голяма. Сжщото важи и за относителното имъ тегло.

Солта, която изкристализира отъ солници, въ които се работи по анхиалски начинъ, затова съдържа по-вече магнезиеви соли и други примѣси, защото изкристализира изъ срѣда по-богата на тѣзи соли.

Отношението между съставнитъ части на лугитъ въ по-вечето случаи се различава сжществено отъ това на черноморската вода и водата на Анхиалскитъ езера, но нѣкои отъ тѣхъ иматъ близки или еднакви стойности и показватъ общия произходъ на тия води.

II. Добиването на соль въ *Атанаскойскитъ солници* става по начинъ подобенъ на Фокенския, но въ по-голями кристализатори. Нашитъ данни за състава на соль отъ тѣзи солници се съдържатъ въ таблици 26, 27, 28 и 29. Тѣ показватъ, че съ малко изключения, Атанаскойската соль е първокачествена. Вариациитъ въ нейния съставъ сж въ зависимостъ отъ условията, при които е извършенъ кристализационния процесъ и отъ степенята на зрѣнието. Въ сравнение съ солта отъ Анхиалскитъ солници, Атанаскойската соль е по-доброкачествена отъ тази получена по Анхиалския начинъ, а превншава и тази, получена по Фокенския начинъ.

Нашитъ данни за състава на луги отъ Атанаскойскитъ солници, се съдържатъ въ таблицитъ 30, 31, 32, 33 и 34. Тѣ показватъ, че концентрациитъ на тѣзи луги вариратъ различно по отношение на различни съставни части. Въ сравнение съ луги отъ Анхиалскитъ сж по-богати отъ нат-

риевъ хлоридъ, а по-бѣдни отъ магнезиеви соли. Това обяснява, защо Атанаскойската соль е почиста отъ Анхиалската.

III. Нашитъ изследвания върху състава на *Провадийската солена вода* показаха, че нейната концентрация се мѣни въ зависимостъ отъ това, дали пробата е взета отъ пълненъ кладенецъ, или следъ продължително използване на последния. Качествения съставъ на Провадийската вода е сравнително простъ. Отъ даннитъ на количествения съставъ на водата следва, че тя е слабо кисела и силно солена съ натриевъ хлоридъ. Отъ другитъ ѝ съставни части по незначително е количеството на калиевитъ, магнезиевитъ и желѣзни съединения. Количеството на солитъ, които съставятъ Провадийската вода, е сжщо въ зависимостъ отъ това дали пробата е взета отъ пълненъ кладенецъ или следъ продължително изпомпуване.

Отъ даннитъ за качествения и количествения съставъ на Провадийската солена вода следва, че тя дължи произхода си на измиване на солни залежи. Присѣтствието на желѣзо и сравнително по-голямо съдържание на сулфати въ нея се дължи вѣроятно на окисление на пирити, а вариацията на нейния количественъ съставъ се дължи вѣроятно на смѣсване на солени води съ различенъ количественъ съставъ.

Качествениятъ съставъ на Провадийската солена вода е доста благоприятенъ за добиване на готварска соль.

За да може да се рентира това производство при днешнитъ условия, необходимо е водата да съдържа по-вече отъ 18% натриевъ хлоридъ. Преди изварването тя трѣбва да се освободи отъ съдържащия се въ нея калциевъ сулфатъ.

IV. *Провадийската солотоварна* е устроена по образецъ на подобни солотоварни въ Германия и др. Солопроизводството въ нея бѣ започнато въ 1923 год., но поради дефекти въ инсталацията бѣ спрѣно. Сега солотоварната се преустройва. Ний изследвахме две проби соль, две луги и една пробатавенъ камъкъ отъ производство презъ 1923 год. Тѣзи изследвания показаха: 1) че солта, която се получава отъ провадийската солена вода, е първокачествена; 2) че тавениятъ камъкъ има съставъ подобенъ на този отъ други солотоварни и 3) че лугитъ сж по-богати отъ натриевъ хлоридъ и по-бедни отъ вредни примѣси, отколкото изходната вода.

V. Въ общата частъ на настоящата работа бѣ проследенъ хода на кристализационнитъ процеси въ черноморската вода и то отъ една страна възъ основа на наши данни, и отъ друга страна възъ основа на данни отъ изследванията на Usiglio, van't Hoff и Meyerhaffer. Съпоставянето на тѣзи данни показа, че примѣситъ отъ магнезиеви и калиеви соли, които се съдържатъ въ готварската соль отъ нашитъ солни градини, се дължатъ на включване на луга въ кристалитъ отъ натриевия хлоридъ, а може би и на изоморфизъмъ.

Въ сжщата частъ отъ работата ни е изтъкнато значението на примѣситъ върху свойствата на натриевия хлоридъ, обрнато е внимание върху използването на лугитъ отъ нашитъ солни градини и е посочена възможността и необходимостта отъ качественото и количествено повдигане на солопроизводството у насъ".

С. Ч.



Въ склада на Гл. Упр. Тъло на Б. Н. М. С се намиратъ следяитъ печатни издания:

Морска библиотека № 1	цена 3 лева
Морска библиотека № 2	цена 4 лева
Морска библиотека № 3	цена 5 лева
Морска библиотека № 4	цена 6 лева
Морска библиотека № 5	изчерпана
Морска библиотека № 6	изчерпана
Морска библиотека № 7	изчерпана
Морска библиотека № 8	цена 11 лева
Морска библиотека № 9	цена 11 лева
Морска библиотека № 10	цена 15 лева
Морска библиотека № 11	цена 10 лева
Морска библиотека № 12	цена 5 лева
Сп. „Морски Сговоръ“ год. I	изчерпано
Сп. „Морски Сговоръ“ год. II	цена 100 л.

Сп. „Морски Сговоръ“ год. III	цена 120 л.
Гребане и вѣтроходство . . .	цена 4 л.
Правилникъ за морскитъ и рѣчни спортни легиони	цена 2 л.
Черно море (общодостъпни студии) отъ С. Н. Ивановъ	цена 30 л.
Практически указания за предсказване на времето отъ Сава Н. Ивановъ	цена 8 л.
Метеорология отъ Сава Н. Ивановъ	цена 25 л.
Океанография отъ Сава Н. Ивановъ	цена 30 л.
Плаване отъ А. Друмевъ	цена 15 л.

Всички поръчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и се отправятъ на адресъ: Б. Н. М. Сговоръ Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА

ЗА ЧЕТВЪРТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Четвъртата годишнина на списанието „Морски Сговоръ“ започва отъ 1 Януарий 1927 година. Презъ течение на годината ще се дадатъ 10 книжки съ художествено изработени цвѣтни корици, съ отбрани морски снимки и картини и най-разнообразенъ материалъ по морскитъ въпроси отъ наши и чужди автори. Освенъ това, презъ годината ще се дадатъ като безплатни приложения: единъ цвѣтенъ морски календаръ за 1928 година и книжки отъ „Морска Библиотека“. Четвъртата годишнина на списанието „Морски Сговоръ“ ще излиза въ 24 страници всѣка книжка. Презъ месецитъ Юлий и Августъ списанието не излиза.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

За България	120 лв.
За странство	150 лв.
Отдѣлна книжка	15 лв.

На членоветъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, които сж издѣлжили членскитъ си вноски за 1927 година, списанието се изпраща безплатно. На всички останали абонати, списанието ще се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

Всичко, което се отнася до списанието да се изпраща на адресъ:

Български Народенъ Морски Сговоръ

Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.

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

