

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Препоръчана от М-вото на Търговията,
Промислеността и Труда, М-вото на Народ-
ното Просвещение и М-вото на Войната.

- | | |
|---|----|
| 1. Една лекция по морска география от Зап. лейтенант Иванов Сава | 1 |
| 2. Н. Held — Съдействието на въздухоплаването при морския риболов — превел от френски Н. П. Иванов | 24 |
| 3. Усилване французския търговски флот — превел от френски: Кап. II р. Джебаров | 30 |
| 4. Нарастването на италианския търговски флот — от Тодор Ангелов | 39 |
| 5. Перископ в десно — С. Ц. | 41 |
| 6. Приключение — от В. К. Попов, Комендант на параход „България“ | 44 |
| 7. Морски новини | 47 |
| 8. Морски книгопис | 63 |

Книжка

№ 8.

Цена 15 лв.



УРЕЖДА

Редакционен комитет

РЕДАКТОР

Зап. лейтенант С. ИВАНОВ

ВАРНА

Печ „Зора“, издател: Печатар. Произв. Кооперация „Единство“

Юлий, 1923 год.

РА 672

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА ЗА

книжките от „Морска библиотека“ № № 7, 8 и 9, които ще излезат през течението на 1923 год., в размер от 4 до 5 печатни коли едната.

А Б О Н А М Е Н Т :

За членове на Българския Народен Морски Сговор	33 лв.
За учащата се младеж	33 „
За всички останали	40 „
За странство за всички	60 „
Цена за отделна книжка в България	15 „

ОТ ПОРАНОШНИТЕ ИЗДАНИЯ :

Книжка № 1 е изчерпана.	Книжка № 4 струва 6 лв.
Книжка № 2 е изчерпана.	Книжка № 5 е изчерпана.
Книжка № 3 струва 5 лв.	Книжка № 6 е изчерпана.
Книжка № 7 струва — 15 лева.	

Редакционния Комитет при Българския Народен Морски Сговор, за удобрени и напечатани статии в „Морска Библиотека“, плаща следния хонорар :

1. За оригинална статия в размер една печатна кола 500 лв.
2. За преводна статия в размер една печатна кола 300 лв.

Статиите трябва да бъдат написани чисто, четливо и на едната страна на листа. Ръкописи се повръщат само при поискване, придружено с нужната сума за пощенски разходи и то ако това стане в 6 месечен срок от датата на изпращането на ръкописа.

Членовете основатели на Б. Н. М. Сговор във Варна и членовете на комитетите не получават хонорар. Те, според духа на временния устав, трябва да работят безвъзмездно.

За обявления в Морска Библиотека се плаща :

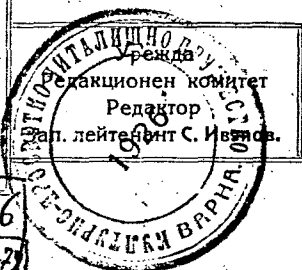
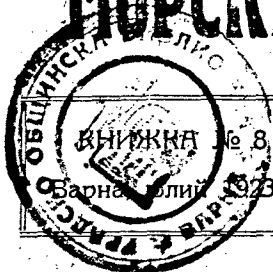
За еднократна публикация на цела страница	300 лв.
За еднократна публикация на половин страница	200 лв.
За еднократна публикация на четвърт страница	100 лв.

Всичко що се отнася до „Морска Библиотека“
да се адресира :

Български Народен Морски Сговор.
Редакционен комитет.
гр. Варна.

Български Народен Морски Сговор.

МОРСКА БИБЛИОТЕКА



Зап. лейтенант Иванов Сава

инв. 16296

отд. XIV-372

Една лекция по морски география.

I.

Увод. Общ преглед на бреговата линия на материците. Характеристика на бреговете им. Световни морски пътища, крайните им точки и възли на тия пътища. Значение на морето за страната, която мие.

Увод.

Ако разгърнем пред себе си картата на земното кълбо *) и хвърлим един общ поглед върху нея ний ще забележим, че повърхнината на водата надминава много тая на сушата. Изчислено е, че около $\frac{5}{8}$ от земната повърхнина е скрита под морските води, а само $\frac{3}{8}$ се подава над нея. Целата водна повърхност се равнява приблизително на 364,950,713 квадратни километра, от които около 30,500,000 квадратни километра се падат на вътрешните морета, а целата повърхност на сушата е около 145,000,712 кв. километра.

Ако се взрем в разпределението на сушата ний ще констатираме, че по-голямата ѝ част е разположена в северното полушарие: в южното полушарие е разположена само една незначителна част от нея. Според тия съображения северното полушарие можем да го наречем — полушарие на сушата, а южното — полушарие на водата. Сушата и водата най-равномерно са разпределени между паралелите 40° и 45° северна широчина.

*) Виж приложената карта на света.



Сушата т. е. издигнатините на земната кора над нивото на водната повърхнина, разделяме на 5 главни части, които наричаме материци или континенти. Това сж: Европа, Азия, Африка, Америка и Австралия. Първите три носят общото название стар свет, а последните два — нов свет. По големина на повърхнината си те се нареждат така: Азия (44,476,220 квадратни километра), Америка (40,406,777 кв. клм.), Африка (29,932,784 кв. клм.), Европа (9,961,194 кв. клм.) и Австралия (8,954,637 кв. клм.). Към това трябва да се прибави още около 11,269,100 кв. клм. суша, която е покрита с ледове и която е разпределена в най-полярните области двете полушария.

Водите, които отделят материците и които в същото време им служат като най-евтино съобщение, наричаме океани. Наредени според големината на своята повърхност те следват така: Велики или Тихи океан, разположен между западните брегове на Америка и източните такива на Азия и Австралия (около 174 милиона квадратни километра повърхнина); Атлантически океан, затворен между източните брегове Америка и западните на Европа и Африка (90 мил. кв. клм.); Индийски океан, граничащ с южните брегове на Азия, източните на Африка и западните на Австралия (74 мил. кв. клм.); Южен Ледовит океан — на юг от паралела 66° южна широчина, който се нарича южен полярен кръг (15 мил. кв. клм.) и Северен Ледовит океан — северно от паралела 66° северна широчина, т. е. на север от северния полярен кръг (12 мил. кв. клм.). За граница между океаните в южното полушарие, южно от крайните точки на материците, се считат: Между Великия и Атлантическия океан — меридиана на нос Хорн; между Атлантическия и Индийския океани — меридиана на нос Добра Надежда и между Индийския и Великия океани — меридиана на остров Тасмания (147° източна дължина).

Общ преглед на бреговата линия на материците.

Океаните, врезвайки се в материците — къде по-вече, къде по-малко, образуват морета и заливи и предават на бреговата линия назъбен вид. При това, трябва да се забележи, че в северното полушарие бреговата линия е много по-силно нарязана, отколкото тая в южното полушарие, а това ни дава право още от сега да заключим, че в северното полушарие ще намерим по-вече и по-удобни естествени пристанища за корабите, отколкото в южното. Знаейки, че по назъбеността на един брег можем да сдим за културата на народите, които го населяват или по-точно казано — по-голямата назъбеност на един бряг, съответствува и на по-големата култура на народа, който го населява — не е трудно да разберем защо народите от северното полушарие са по-културни, отколкото тия от южното, когато по-друго едно

сжображение логично би било да се заключи, че народите от стария свят би трябвало да са по-културни от тия на новия свет.

Корабите, когато пътуват през моретата и океаните, за да изразят реалността на връзката между материците посредством водната повърхнина, им е необходимо да опресняват и попълват запасите си и като че ли нарочно за това ний виждаме да стърчат над световните води ред острови от различна големина. Ако се вгледаме внимателно в разположението на островите из водите на океаните, ще ни се хвърли най-напред в очи тяхната близост към материците и групировката им по неколко един до друг. Единични осамотени острови, а още повече и далеч от материците, са редкост. По-големата част от островите са групирани около източните брегове на материците — водите около западните им брегове са много по-бедни в островно отношение. Като противотяжест на това разпределение и водите, които мият източните брегове на материците, са по-дълбоки, отколкото тия, които мият западните им брегове. Близко към източните брегове на материците се намират и най-големите дълбочини на океаните.

Характер на бреговете на материците.

Що се отнася до характера на бреговете на материците, трябва да се каже, че не може да се забележи никаква правилност в начина на разпределението им. Наред със стръмните брегове ний срещаме и плоски такива, които заемат различно протяжение по очертанията на материците. За едно систематизиране в това отношение може да се говори само при разглеждане характера на бреговете на отделните материци. Достъпността на корабите до бреговете на материците е в зависимост от тоя или она характер на брега. За случая, по-определено може да се каже, че изобщо високите и стръмните брегове, които обикновено са повече нарезани и се мият от по-дълбоки води, са и по-достъпни за корабите, като по-богати с естествени пристанища. Като един, от най-достъпните за корабите брег, аз ще посоча брега на северна Америка, а като един от най-недостъпните, мога да укажа на брега на Австралия, който е най-беден от заливи и който, независимо от това, се предшества от рифове — опасни за корабоплаването.

Световни морски пътища, крайните им точки и възли на тия пътища.

Материците се сжобщават помежду си и разменят произведенията си посредством водите, които ги делат — чрез

водни пжтища, по които плават корабите. Въпреки, че океаните и моретата почти на всекъде са достъпни за корабите, вследствие на което представляват от себе си един безкрайно широк път, все пак в зависимост от метеорологическите и физическите условия на океана или морето, корабите, които го пресичат, избират винаги едно определено направление — най-изгодно и икономично за кораба — което направление наричаме световен морски или океански път. По подобие на горното, във вътрешните морета, имаме определени морски пжтища. Като най-важни фактори, които служат за да се определи, прочертае и използва известен морски път, трябва да споменем: 1) Най-краткото разстояние между два пункта и 2) Направлението и силата на теченията и ветровете.

От казаното до тук е ясно, че световните морски пжтища съединяват два пункта от два различни материка. Тия пунктове се наричат крайни точки на световните морски пжтища. Те трябва да бъдат големи, дълбоки и удобни търговски пристанища, които да са свързани с необходимите средства за бързо и евтино съобщение с вътрешността на материка. Тия крайни точки на световните морски пжтища са големите всевъзможни търговски пристанища, имената на които чуваме всеки ден: Ню-Йорк, Рио-Жанейро, Лондон, Ливерпул, Хамбург, Ротердам, Бордо, Марсилия, Лисабон, Барселона, Генуа, Цариград, Йокохама, Аден, Сидней, Капшад и пр.

Световните морски пжтища, пресичайки се по между си, образуват така наречените възли на световните морски пжтища. Това са обикновено острови, проливи и канали или много вдадени части от материците във водите на океаните, които притежават добри пристанища с всевъзможни средства и припаси необходими за корабите. В тия места — възлите на морските пжтища — се променят и главните направления на световните морски пжтища.

Като най-важни световни морски пжтища, които съединяват материците ще спомена:

Главни световни морски пжтища във Великия океан.

1. Йокохама (Япония) — Сан-Франциско (Щат Калифорния), който съединява Азия със Северна Америка. Средна продължителност на пътуването с параход около 38 дена*.)

2. Йокохама—Виктория (остров Ванкувер), който съединява същите материци. Продължителност на пътуването 13 дена.

3. Сидней (Нови — Южен — Валис), през островите Фиджи за Виктория (о. Ванкувер—Канада) и Сан-Франциско

*) Данните за продължителността на пътуването са според изчисленията от 1912 година и включват в себе си престойте. Сега продължителността на пътуването е значително намалена.

(Калифорния), който съединява Австралия със Северна Америка. Продължителност на пътуването около 20 дена.

4. Акленд (Нова Зеландия), през островите Самоа и Сандвичевите острови за Виктория и Сан-Франциско, който съединява Австралийския архипелаг със Северна Америка. Път около 20 дена.

5. Хонг-Конг (Китай) — Хонолулу (Сандвичевите о-ви) — Сан-Франциско, който съединява Китай със Съединените Щати. Продължителност на пътуването 28 дена.

6. Хонг-Конг — Филипинските о-ви — Бисмарковия архипелаг (при Нова-Гвинея) — Сидней (Н. Ю. Валис), който съединява Китай с Австралия.

7. Сидней — през островите Самоа за Панамския Канал, а от там през Атлантическия океан за западните брегове на Европа. Тоя път съединява Австралия с източните брегове на Америка и западните брегове на Европа. Продължителност на пътуването от Сидней до Панамския Канал около 25 дена, а от последния до Англия — 18 дена.

Панамски канал.

Прокопаването на Панамския канал в 1915 год. улесни и ускори съобщението между източните брегове на Азия и Австралия с източните такива на Америка и западните — на Европа. Той е дължг около 76 километра, разположен между Колон (на Караибското море) и Панама (на Тихия океан). Най-малката му широчина е 91 метър; средна дълбочина 12 и половина метра. Той притежава три двойни шлюза, от които всеки един е дължг 306 метра и широк — 33 метра. Шлюзовете надвигат една разлика в нивата на двата океана от 26 метра. Направата му коства всичко около 2 милиарда лева, според стойността на лева през 1915 година.

8. Велингтон (Нова-Зеландия), покрай Нос Хорн (Южна Америка) в Атлантическия океан до Рио-Жанейро (Бразилия — Южна Америка, на източния ѝ брег). Съединява източните брегове на Австралия с източните брегове на Южна Америка. Продължителност на пътуването 42 дена. Оттам пътя продължава по-нататък за Лондон.

Како главни възли на световните морски пътища във Великия океан се очертават: Сандвичевите острови, островите Самоа (или така наречените още — Острови на мореплавателите) и Бисмарковия архипелаг.

Главни световни морски пътища в Атлантическия океан.

1. Монреал (Канада) — Мовил (Ирландия), който съединява източните брегове на Америка с западните брегове на Европа. Продължителност на пътуването 8 дена.

2. Нью-Йорк (Съединените Щати) — Ливерпул (западния брег на Великобритания), който съединява западна Европа с източната част на Северна Америка. Пътуване 7 дена.

3. Нью-Йорк — Суотхамптон (южния брег на Великобритания), който съединява гореозначените места. Пътуване 7 дена.

4. Нью-Йорк — Гибралтар (Испания) за Средиземното море, който съединява Америка с южна Европа.

5. Гуара (Република Венецуела) — остров „Св. Тома“ (Малките Антилски острови) — Хавър (Франция), който съединява източните брегове на Южна Америка с Европа. Пътуване 14 дена.

6. Пернамбуко (Бразилия) — островите на Зеления нос — Лисабон (Португалия), който съединява източните брегове на Южна Америка с южните брегове на Европа. Пътуване 24 дена.

7. Рио-Жанейро (Бразилия) — Лондон, който съединява източните брегове на Южна Америка с западна Европа. Продължителност на пътуването 24 дена.

8. Рио-Жанейро — Дакар (Сенегамбия), който съединява източните брегове на Южна Америка с западните такива на Африка. Продължителност на пътуването 7 дена.

Като главни възли на световните морски пътища в Атлантическия океан се очертават: Островите на Зеления нос, Канарските острови, Азорските о-ви и островите Възнесение. Последните служат, като главна станция за корабите, които пътуват около Африка.

Суецки канал.

Най-краткия път между Европа и Индийския океан е през Суецкия канал, който съединява Средиземното море с Червеното. Суецкия канал се простира между Порт-Саид (на Средиземно море) и Суец (на Червено море) на едно разстояние от около 157 километра. До окончателното му прокопаване (1869 г.), корабите, които са пътували от Европа за Индийския океан, са били принудени да обикалят Африка; от 1869 година — използвайки Суецкия канал — пъти за Индийския океан е скъсен около 2 и половина пъти по-малко. Канала е започнат да се строи в 1859 година; в 1865 год. е бил завършен така, че са могли да пътуват по него само малки кораби; в 1869 год. е бил разширочен и удълбочен за да може да се използва от големите океански кораби, и в същата година е бил официално открит. В сегашното си състояние той е широк от 60 до 100 метра и дълбок 9 метра. Канала е без шлюзове. Направата му коства около 525 милиона лева, според стойността на лева тогава.

Главни световни морски пътища в Индийския океан.

1. Капшад (Каплиндия) — Кергуеленските острови — Веллингтон (Нова-Зеландия), който съединява южна Африка с южна Австралия. Пътуване 45 дена.

2. Аден (Арабия) — Сейшелските острови — Албани (Западна Австралия), който съединява Баб-ел-Мандепския пролив с Австралия. Продължителност на пътуването 17 дена.

3. Аден, през Коломбо (о. Цейлон) за Албани, който съединява Арабия и Индия с Австралия. Пътуване 18 дена.

4. Аден — Маладивските острови — Паданг (о. Суматра), които съединява Арабия с Азиатския архипелаг. Пътуване 19 дена.

5. Аден — Коломбо — Малакския пролив — Сингапур (на едноименния остров), който съединява Арабия и Индия с Азиатския архипелаг. Продължителност на пътуването 13 дена. От Сингапур пътя продължава през южното Китайско море за Хонг-Конг.

6. Аден — Бомбай (Индия), който съединява Арабия с западния брег на Индостанския полуостров. Пътуване 4 дена.

7. Аден — Сейшелските острови — остров Съединение (Reunion) — източния бряг на остров Мадагаскар. Продължителност на пътуването 10 дена.

8. Занзибар (о. Занзибар) — Сейшелските острови — Маладивските острови — Мартабан (Индокитай), който съединява източните брегове на Африка с Индокитай.

9. Занзибар — Сейшелските острови — Маладивските острови — през Малакския пролив и Сингапур за Хонг-Конг (Китай), който съединява източните брегове на Африка с Азиатския архипелаг и Китай.

10. Занзибар — Бомбай (Индия), който съединява източните брегове на Африка с западните на Индостан.

Като главни възли на световните морски пътища в Индийския океан се очертават: остров Цейлон, Сейшелските острови, Маладивските острови, Малакския пролив и остров Съединение (от групата Маскаренски острови).

Един многоизвестен световен морски път, който пресича и трите океана е: Лондон — Веллингтон (Нова Зеландия) — Лондон, продължителността на който трае около 150 дена. От Лондон корабите се насочват към Канарските острови, след това минават покрай западния брег на Африка до Капшад, от там пресичат Индийския океан по направление на Кергуеленските острови, извиват на изток, завиват покрай източния бряг на Нова Зеландия и стигат до Веллингтон. Това пътуване трае около 70 дена. След като напуснат Веллингтон корабите пресичат Великия океан по паралела на нос Хорн (Южна Америка), завиват покрай източния бряг на Америка за да достигнат Рио-Жанейро (Бразилия); от там минават из-

точно от островите на Зеления нос и покрай западните брегове на Африка и Европа се връщат обратно в Лондон. Втората половина от тоя голем път трае около 80 дена.

До тук се запознахме накратко със световните морски пътища, които пресичат океаните и техните крайни точки. Независимо от тия пътища, всеки материк или група острови се опасват от крайбрежни морски пътища, които имат за цел да улеснят съобщенията между отделните области на материка или между островите и в същото време да свържат крайните точки на световните морски пътища с целия бряг на материка и околните му острови. По този начин, световните морски пътища не се завършват в крайните си точки, а от там те се разклоняват на множество прибрежни или вътрешни морски пътища и следователно са в услуга на целия материк — целия свят —, а чрез заливите, проливите, вътрешните морета, каналите и плавателните реки, те са в услуга и на вътрешните части на континентите. Ето от какво големо значение са световните морски пътища за съобщенията по нашата земя.

Значение на морето за страната, която мие.

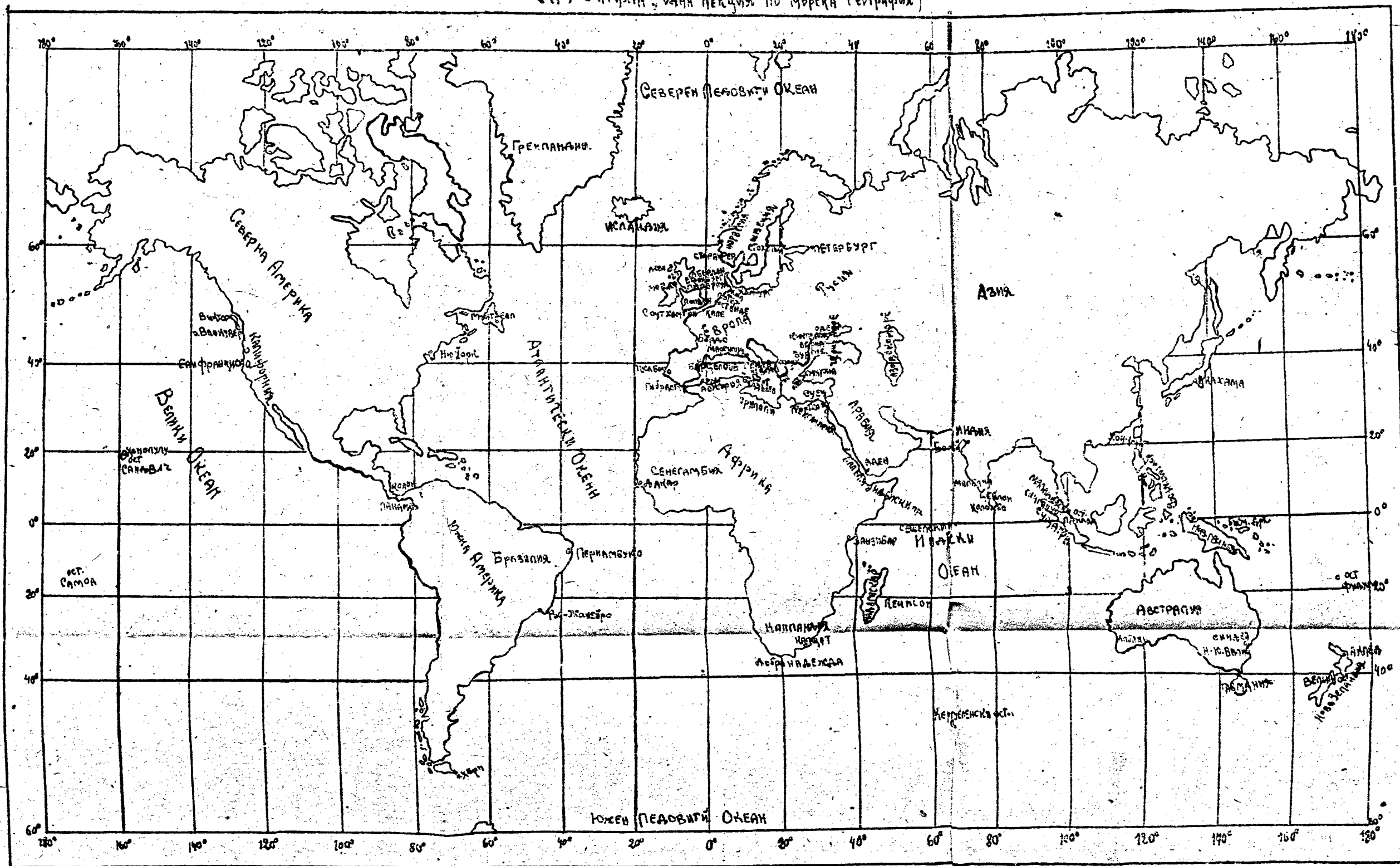
И така, океаните и моретата, които разделят материците, чрез своите водни пътища им служат като единствено най-лесно, най-удобно и най-евтино средство за съобщение. Морето, което слива водите си с океана и мие брега на материка, се явява като посредник между океана и материка. Изхождайки от тук, значението на морето ясно се очертава — то е незаменимо и неоценимо богатство за страната, която е потопила бреговете си в неговите води.

Чрез морето страната се свързва със световните морски пътища; чрез морето страната се съобщава най-удобно и най-евтино *) с околните прибрежни страни — и в една и в другия случай — морето, способствува в най-голям размер за поущрение на вносно-износната търговия в дадената страна. Водните пътища, които кръжосват морето, са артериите по които идва благосъстоянието на принадлежащата му земя, бреговете ѝ, които то мие — вратата, през която влиза богатството. Ясно е, че колкото вратата — морският брег — бъде по-голема и по-удобна, толкова и по-вече богатство ще може да влезе в приморската страна. Ето смисъла на вековните борби между културните народи за заграбване на по-вече морски бряг.

Морето е най-добрият проводник на идеите. Чрез него са пренесени ученията на великите мислители Конфуций, Буда, Христос и др. и продължават още да се пренасят, както тези учения, така и тия на новото време. Морето е разсадник на

*) Водният превоз е около 25 пъти по-евтин от железопътния и около 60 пъти по-евтин от коларския, в нормално време.

към статията „Бана лекция по морска география“



културата — това ни учи старата история, а новата — постоянно ни го потвърждава. Не напразно се водят толкова борби между народите за притежаване на по-вече морета и по-вече морски брег, а държавите които не притежават никакъв морски брег с риск да се опропадат се стремят да се добержат до него. Защото морето не дава само горепоменатите изгоди, а и само по себе си е неизчерпаемо богатство. То служи за препитание на бреговите жители, като им дава толкова по-вече, колкото по-вече го обичат и колкото по-вече го познават. Рибата, раците, мидите, които хранят една голема част от света, и солта, която служи за консервирането им, са всекога в изобилно количество на разположение на крайбрежните жители. Достатъчно е да посегне човек и да ги извлече от там, но за да бжде успеха пжлен трябва да се знае как да посегне и как да ги извлече. Морето е щедро само към този народ, който го обича и познава, а едно големо зло за онзи — който не го обича и не го познава. Тжкмо за тук се отнасят знаменитите думи на бившия ни цар Фердинанд I към българския народ: „Бжгари, обичайте морето и пазете вашите брегове!“. И действително ние виждаме, че държави, които най-много обичат морето са и в най-добро икономическо състояние, каквито са например Съединените Щати, Япония, Англия и другите, така наречени — морски държави.

И в политическо отношение морето има своите преимущества. То е една сигурна граница за държавата, бреговете на която мие — морската граница се отбранява със сравнително по-малко средства и хора. В същото време морето е добър и безпрепятствен път за нападение от страна на по-силния. Величието на един народ лежи във владението на морето — народ, който не притежава море, не може да бжде велик. Ако се вгледаме във войните на народите, ний ще видим, че винаги са излезали победители тези, които са притежавали и владели морето. От изхода на морския бой винаги е зависила победата на сушата. Ако се спрем даже на едва що свършилата се европейска война и тук ще ни се хвърли в очи големото значение на морето в политическо отношение. Съглашението можа да победи отличната във военно отношение Германия, защото съглашението владееше морето. Германия беше блокирана — откъсната от външния свят — и останала без връзка със световните морски пътища, без подвоз, тя трябваше рано или късно да бжде победена, което и стана. Ако германските кораби можаха безприпятствено да кръжосват по моретата и да внасят постоянно храни, материали и муниции, тя не би достигнала до днешното си положение. И Германия схващайки това положение на нещата и съзнавайки много добре, че величието на нацията ѝ е във владението на морето, което би ѝ обезпечило безприпятствени съобщения и във време на война, се готвеше да създаде

16296

един голем военен флот ¹⁾); напълно достатъчен да ѝ усигори победата. Но войната я изпревари — към началото на военните действия нейната строителна морска програма не беше напълно завършена.

Англия, съзнавайки още много отдавна, че дължи величието си изключително на морето винаги е водила такава политика, че да е в състояние постоянно да го владее. Във връзка с това и строителната ѝ военно-морската програма е била такава, че да ѝ усигори всеки един момент военен флот, който да е по-силен от съединения флот на две, които и да са, велики сили ²⁾).

Морето притежава и друго едно качество, което го прави да бъде желано. То оказва големо благотворно влияние на климата в прибрежната страна. То се явява като регулатор между зимните студове и летните горещини — омекчава климата и го прави по-постоянен. Приморските страни притежават винаги мека зима и прохладно лято. Те се радват на един постоянен благ климат. По бреговете на моретата много хора подхранват своето здраве за да продължат дните на своя живот. Там намират спасение много болни, които са обречени на загиване в своите континентални огнища. Морето е едно незаменимо природно ефтино — почти безплатно — лекарство, достъпно в изобилие и за най-бедния човек.

Това са накратко изгодите и благата, които ни дава морето и които го правят да бъде обичано, желано и ценено от всички народи в света.

II.

Положение и големина на Европа. Брегова линия. Заливи, морета и острови. Открити и закрити морета. Главни морски пътища в европейските морета. Значение на европейските морета в икономическо, политическо и климатическо отношение.

Положение и големина на Европа.

От всички материци само Европа лежи всецяло в северното полушарие и съвсем не навлиза в топлия пояс. Тя е разположена с по-големата си част в умерения и само едно нищожно парченце от нея се прехвърля в областта на студе-

¹⁾ Според военно-морската строителна програма на Германия към 1920 год. тя трябваше да има: 44 линейни кораба, 20 бронирани кръстосвача, 42 леки кръстосвача, 144 разрушители и 72 подводници.

²⁾ Във връзка с решенията на Вашингтонската конференция за ограничаване на въоръжението на народите и лошо икономическо състояние на страната след световната война, Англия е изменила горната формула в следния смисъл: „Военния флот на Англия да бъде винаги по-силен от тоя на най-силната, във военно-морско отношение, държава“.

ния пояс. Най-широката — източна част на Европа, е прилепена към огромния азиатски материк и изглежда като негов полуостров. Като граница между нея и Азия служат Уралските и Кавказските планини. Юго-западната част на Европа се приближава към Африка, от която се отделя със Средиземното море и Гибралтарския пролив. Последният със своята най-малка широчина — 16 километра. — определя и най-късото разстояние между двата материка. От Америка тя е отделена с Атлантическия океан; паралела на нос Фаруел (Гренландия) — Норвегия, е най-късото разстояние между последните два материка.

Европа е един от най малките материци. Тя е $4\frac{1}{2}$ пъти по-малка от Азия, 4 пъти по-малка от Америка, 3 пъти по-малка от Африка и само Австралия ѝ отстъпва малко по отношение на големината си.

Брегова линия.

Подобно на другите материци в северното полушарие (Азия и Америка), Европа е нарязана от множество заливи и се вдава в окръжаващите я морета с множество полуострови. Бреговата линия на Европа е много назъбена. По количество на прилежащи заливи и полуострови Азия не отстъпва на Европа, но Азиатските заливи не се вдават навътре в материка тъй, както Европейските, вследствие на което Европа е по-достъпна във вътрешността си посредством морските пътища. За да си представим по-ясно големата назъбеност на Европейските брегове, аз ще си послужа със следното сравнение: Ако изчислим за всеки материк колко километра брегова линия се пада на площад 1000 квадратни метра ще получим за Африка 0.7 километра, за Азия 1.3 км., за Австралия 1.9 км., за Европа 3.4 км. и за Америка 3.9 км. Африка, която е три пъти по-голема от Европа има брегова линия 28,500 километра, а Европа притежава 32,000 км. такава т. е. надминава Африка по дължина на бреговата си линия с 3,500 километра.

Европейската брегова ивица се разпределя така: 5,800 километра се падат на Северния Ледовит океан; 13,500 км. — на Атлантическия океан и 12,700 км. на Средиземното и съседните нему морета. Колкото се касае за характера на Европейските брегове може да се каже, че те не се отличават с постоянство. Във всеки случай тук преобладават стръмните и скалисти брегове, каквито са бреговете на Норвегия, Англия, Британския полуостров (Франция), Средиземното море и юго-източните брегове на Черно море. В Белото море, Балтийското море, юго-източната част на Северното (Немското) море, източната част на Бискайския залив, северо-западната част на Черното море и почти в цялото Азовско море прео-

бладават низките и в същото време пясъчни брегове. Бреговете на Пиринейския полуостров са смесени; там наред със стръмните брегове се срещат и низки такива, редувайки се по няколко пъти по протяжението на бреговата линия на полуострова.

Дълбочината на водите при Европейските брегове е изобщо малка, като изключим водите при югозападните брегове на Норвегия, Бискайския залив, част от Средиземно морските брегове и източните брегове на Черното море, където средно взето можем да намерим няколко стотици метра дълбочина близо до самия брег.

Заливи, морета и острови.

На север — южните предели на Северния Ледовит океан се вдават доста навътре в сушата на Европейския материк и образуват множество заливи от най-разнообразно очертание. Такива са: Печорския залив, Ческия залив (при полуострова Канин), Белото море с Мезенския, Двинския, Онежския и Кандалския заливи. Последният мие южната страна на полуострова Кола. В тая част на северния Ледовит океан, която принадлежи към водите на Европейския материк, срещаме островите: Нова-Земля (два острова, разделени с пролива Маточкин-шар), Вайгач, Калгуев, Шпицберген и земята на Франц Иосиф. Белото море се явява като единствен залив на целия северен Ледовит океан, който преминава полярния кръг и се спуска в умерения пояс. Споменатия океан, който същевременно мие северните брегове на Азия и Америка, се спуска до северните брегове на Европа с най-южните си — най-топлите си води, а това, както ще видим в последствие, е от голямо значение за по-благоприятния климат в северните части на Европа в сравнение с тоя по сѐтоветните места на Азия.

У Европейските брегове, Атлантическият океан образува много и по-вече вдаващи се в сушата заливи, отколкото у бреговете на Америка и Африка. Най-на север Атлантическият океан образува Балтийското море, което мие източните брегове на Скандинавския полуостров и западните покрайнини на бившата Руска Империя със своите Ботнически, Фински и Рижски заливи. Посредством проливите Зунд (между Скандинавския полуостров и остров Зеланд), Големия и Малкия Белт (първия между остров Зеланд и остров Фюнен, а втория между последния остров и полуострова Ютландия), Катгат и Скагерак, Балтийското море се съединява със Северното или Немското море, което е известно по своята най-голяма оживеност в мореплавателно отношение от моретата на целия свят. То достига до източните брегове на остров Великобритания, който е отделен от материка с проливите Па-де-Кале и Ла-Манш (Британския канал). Между поменатият остров

и съседният нему остров Ирландия се простира Ирландското море, което се съобщава с Атлантическия океан с два пролива — на север със Северния канал, а на юг с пролива Св. Георги. Далеч, на страна от материка, осамотен на паралела на полярния кръг, лежи остров Исландия.

По западния Европейски брег, Атлантическия океан образува Бискайския (Гасконския) залив, който врезва водите си между полуостровите Бретан и Пиринейски. На юг от Пиринейския полуостров се намира Гибралтарският пролив, който дели Европа от Африка в най-близкото им отстояние и който ни води в най-големия и най-много вдаден в сушата залив — Средиземното море.

Разположено между Европа, Азия и Африка — в средата на стария свят — Средиземното море напълно оправдава даденото му чазвание даже и сега, след откриването на новия свят. Между остров Сицилия, който е отделен от Апенинския полуостров с тесния Месински пролив и Тунис (на Африканския материк), то се стеснява и по такъв начин се разделя на две части — източна и западна. В последната островите Корсика, Сардиния (отделени с пролива Бонифачио) Сицилия и Апенинския полуостров заключават по между си Тиренското море, а западните брегове на първите два острова — Корсика и Сардиния — се мият от Галското море, което на север образува Лионския и Генуезкия заливи. Във водите на Галското море, близко до бреговете на Пиринейския полуостров, е разположена групата Балиарски острови. Преди да навлезем във водите на Източното Средиземно море нека хвърлим един общ поглед върху картата на целото море, за да констатираме още веднаж големата нарязаност на европейските брегове, в сравнение с африканските и потвърдим истиността на думите: — „На по-големата нарязаност на един бряг съответствува и по-голема културност на народа, който го населява“!

Навлизайки в Източното Средиземно море, ний попадаме във водите на Ионическото, което мие източните брегове на остров Сицилия, Апенинския полуостров и западните брегове на полуострова Морея. Посредством пролива Отранто Ионическото море се съединява с Адриатическото, което е затворено между Апенинския и Балканския полуострови. В средата на Източното Средиземно море лежи остров Крит (Кандия), на север от когото се простира Егейското море (Архипелага). То мие западните брегове на Мала-Азия и юго-източните на Балканския полуостров. Най-южната част на последния е полуострова Морея, който е съединен с материка посредством Коринтския провлак. В 1894 г. Коринтският провлак е прокопан в най-тесната му част; изкуственият канал е дълъг 6 километра, широк 25 метра и дълбок 8 м. Корабите, които са обикаляли по-рано нос Матапан и са би-

ли изложени на вжрлуващите там свирепи бури, сега пжтват по сжкратения спокоен пжт — през Коринтския залив, Коринтския канал, Егинския залив за Егейското море. Последният принадлежи кжм най-спокойните морета на Европа. Даже зимно време, когато ветровете духат с най-голема сила, тук вжлните са много по-спокойни. Най-големият залив на Егейското море е Солунският, който мие с водите си юго-западните брегове на Халкедонския полуостров; от другата страна на този полуостров, покрай северо-източните му брегове, е разположен Орфанския залив (Рендина). Халкедонският полуостров отделя от себе си три малки полуостровчета, които се провличат вилообразно вжв водите на Егейското море, образувайки помежду си два залива — Касандрийски и Монтесанто. От Солунския залив на юг чак до залива Воло, бреговете на Балканския полуостров са високи и лишени от безопасни естествени пристанища. На юго-изток от отлично закрития залив Воло се простира продълговатият остров Евбея или Негропонт, отделен с тесен пролив от материка, който пролив кжде средата на острова достига едвам около стотина метра. На север Егейското море се вдава в отнетите според последния договор бжлгарски земи и образува заливчетата Кавала и Порто-Лаго, като преграда на които служи остров Тасос. Направлявайки се по-нататжк кжм островите Самотраки и Имброс, ний стигаме до Галиполския полуостров, чийто северо-западни брегове се мият от Сароския залив. Галиполският полуостров е отделен от Азия с Дарданелския пролив, който ни води вжв водите на Мряморното море. Последният се сжобщава с Черното море посредством Босфорския пролив.

Черното море е бедно от заливи и полуострови и най-бедно от всички Европейски морета в островно отношение. При бжлгарския бряг то образува Бургазския и Варненския заливи, а по на север — Одеския и Перекалския заливи. В северните води на морето се вдава големия Кримски полуостров, на запад от когото се намират единствените две по-значителни островчета в нашето море — о. Березан и Змийското островче, — които в сравнение с другите Европейски острови приличат на надводни скали. Северо-източните брегове на Кримския полуостров се мият от Азовското море, което прилича и някои даже разглеждат, като един голем залив на Черното море. Последните две морета се сжобщават помежду си чрез Керченския пролив. Източните брегове на Черно море — високи и стржмни — отиват почти по права линия. Южните му брегове са по-нарезани и тук трябва да се отбележат Синопския и Самсунияския заливи.

Колкото се отнася до джлбочината на Европейските морета, ще забележа, че тия, които мият южните брегове на Европа, са по-джлбоки от ония, които мият северните. Бис-

кайският залив, Средиземното и Черното морета, са най-дълбоките. Балтийското, Северното или Немското и Азовското морета, са най-плитките.

Открити закрити морета.

От направения до тук преглед на заливите и моретата, които мият Европейските брегове видяхме, че едни от тях се съединяват направо с океана, а други са съединени с него посредством междинни морета. Първите наричаме открити, а вторите — закрити морета. Така напр., Белото, Немското, Ирландското морета, Ла-Манш, Бискайския залив и Средиземното море, са открити морета; Балтийското море с принадлежащите му заливи, Адриатическото, Егейското, Мраморното, Черното и Азовското морета — са закрити морета. Закритите морета, съгласно степента на отдаличението им от океана, могат да се разглеждат като по-вече или по-малко закрити морета. Така например: Черното море е по-вече закрито море, отколкото закритото, Мраморно море. В най-пълната смисъл на думата закрито море е Азовското.

Откритите морета, като стоящи най-близо до океана, дават възможност на страната, която мият, за най-бързо и изгодно съобщение с презокеанския свят. Те могат да бъдат използвани даже и във време на война от страната, която притежава морето, но не го владее, тъй като фактическото блокиране на бреговете от неприятеля, в повечето случаи, е много трудно. В откритите морета се събират морските пътища от вътрешните (закритите) морета и по такъв начин служат за свързка между последните и океана, а като е така, ясно е, че те са и най-оживените морета в корабоплователно отношение. Най-после, откритите морета дават възможност за по-голема свобода в избора на морския път до различните пунктове на материците.

Закритите морета не могат да дават такова бързо презокеанско съобщение, както откритите морета, но затова пък, те със своята вдаденост навътре в материка позволяват на отдалечените му от океана части да могат да се съобщават с външния свет по най-ефективния — водния път. Вътрешните (закритите) морета са едни от главните съобщителни органи за поддържане живота във вътрешността на материка. Морските пътища, които ги кръжосват, са необходими разклонения на океанските, за да дават възможност на живущите далеч от океана да се възползват от богатата му — неговите естествени богатства и пресичащите ги световни морски пътища. Морските пътища в закритите морета, това са капилярите на кръвоносните съдове на кръвообращателната система в света.

Главни морски пътища в Европейските морета.

Целия Европейски бряг е обхванат от много оживени крайбрежни морски пътища, които съединяват последователно пристанищата на континента. Независимо от това, Европейските морета се кръстосват от други морски пътища, които свързват Европейските острови с материка или Европейския бряг с бреговете на съседните материци — Азия и Африка. По-важните Европейски морски пътища са следните:

1. Аберден (Шотландия) — Лервин (о. Сетланд). Средна продължителност на пътуването 16 часа.

2. Единбург (Шотландия) — Хамбург (Германия).

3. Нюкастел (Великобритания) — Берген (Норвегия) за 36 часа.

4. Нюкастел — Ставангер (Норвегия) за 33 часа.

5. Гримсби (Англия) — Флисинген (Холандия).

6. Гримсби — Хамбург за 36 часа.

7. Харвич (Англия) — Ротердам (Холандия) за 7 часа.

8. Лондон — Хамбург за 36 часа.

9. Лондон — Флисинген за 6 часа.

10. Дувър (Англия) — Остенде (Белгия) за 3½ часа.

11. Дувър — Кале (Франция) за 70 минути.

12. Нюафен (Англия) — Диеп (Франция) за 3½ часа.

13. Портсмут (Англия) — Хавър (Франция).

14. Соутхамптон (Англия) — о. Гернесей — о. Иерсей — Сан-Мало (Франция) за 11 часа.

15. Веймут (Англия) — о. Гернесей — о. Иерсей — Сан-Мало 10 часа.

16. Гибралтар — о. Малта — Александрия или Порт-Саид.

17. Гибралтар — Неапол (Италия).

18. Марсилия (Франция) — о. Ивиса (от групата Балиарски острови) — Оран (Алжир — Африка).

19. Марсилия — Порт Алжир.

20. Марсилия — Боне (Алжир).

21. Марсилия — Бизерт (Тунис — Африка).

22. Неапол — Палермо (о. Сицилия).

23. Генуа — Палермо.

24. Генуа — Месина (о. Сицилия) — Александрия или Порт-Саид.

25. о. Малта — о. Занти.

26. Порт Триполи (Триполи) — о. Малта — Сиракуза (о. Сицилия).

27. Триест — Порт-Саид.

28. Отранто (Италия) — о. Занти — о. Крит — Александрия.

29. Александрия — остров Кипър.

30. Солун — Александрия или Порт-Саид.

31. Солун — Смирна.

В. Г. О. Б.

32. Одеса или Севастопол — Сулина или Кюстенджа — Варна или Бургас — Цариград — Дарданелите — Пирея — остров Крит — Александрия или Порт-Саид.

33. Новоросийск — Батум — Цариград.

34. Хамбург — Христиания — Копенхаген — Стокхолм — Петроград.

35. Кил (Германия) — Данциг — Либава — Рига — Ревел — Петроград.

36. Стокхолм (Швеция) — Гелсингфорс (Финландия).

37. Гелсингфорс — Рига.

38. Гелсингфорс — Ревел — Петроград.

39. Стокхолм — Данциг.

40. Кил — Копенхаген — Христиания.

Като главни вжзли на морските пжтища в Средиземно море се явяват островите: Сицилия, Малта, Занти, Крит и Кипър; проливите: Гибралтар, Босфора и Дарданелите, както и пристанищата: Марсилия, Порт-Саид и Цариград. На север — в северните европейски морета, като главни вжзли на морските пжтища се очертават: Лондон, Флисинген, Ротердам, Хамбург; проливите: Скагерак, Категат, Зунд, Големия и малкия Белт; Пристанищата: Кил, Копенхаген, Стокхолм, Гелсингфорс, Петроград, Рига и островите: Хелголанд, Зеланд, Борнхолм, Готланд, Озел и Даго.

Значение на европейските морета в икономическо, политическо и климатическо отношение.

Европейските морета са от голямо значение за доброто икономическо положение на материка. ¹⁾ Те още от най-древни времена са били пжтища на оживени търговски сношения, разсадници на културата и разпространители на идеите. В това отношение най-характерно е Средиземното море, по бреговете на което се е зародила морската търговия и по водите на което се е извършвала най-интензивната размена на произведенията на стария свят; по неговите морски пжтища се е разнасяла най-напред новата религия — на стария свят — Християнството —, която и днес още господствува на земното кжлбо.

Принадлежащите на Европа морета, които достигат водите на три океана — Северния, Атлантическия и Индийския — свързват материка с останалия свят по най-ефтин и удобен пжт. На север — Немското море, на юг — Средиземното

¹⁾ Говоря за положението на нещата в предвечерията на европейската война. Сега, след нейното привжршване, когато се чувствува нейното най-голямо разрушително действие, почти целия свят вжв всеко отношение, представлява една аномалия.

море, събират световните морски пътища като в два фокуса. Където се централизира европейската износно-вносна търговия, получила грамадни размери, благодарение на изгодите, които ѝ дават споменатите морета. Северното море посредством Балтийските води, съединява грамадната и природно богата Русия с Атлантическия океан и останалия свят и я държи в постоянен контакт с високо културните скандинавски и германски държави, които лежат по пътя на презокеанската ѝ търговия и които я подпомагат с морски превозни средства. Средиземното море, поставено в най-добро географическо положение, имайки едновременно излаз на два океана — чрез Гибралтарския пролив в Атлантическия океан, а чрез Суецкия канал и Червеният море в Индийския океан — дава на цяла южна и юго-източна Европа бързо и евтино съобщение с останалия свят по две противоположни направления. Мраморното, Черното и Азовското морета, които са свързани едно след друго със Средиземното море, получават също бърз и евтин воден контакт с два океана по две различни направления и по такъв начин, въпреки че са закрити морета, дават възможност на прилежащите им страни да се облагодетелствуват от облагите на големите световни морски пътища, една от които страни, е пак грамадната и природно богата Русия.

Като водни пътища, европейските морета се използват главно от европейския търговски флот. Търговските кораби на различните държави от нашия континент, като лъчи се разпръскват от брега на материка по водите на целия свят, за да разнесат фабрични произведения, машинарии и все-странна литература, а на обратен път да донесат храни и сурови материали, нуждни за поддържане живота и индустрията в Европа. По този начин, нашия континент, поддържа една голяма износна търговия на фабрикати и също такава вносна — на материали за тия фабрики, печалбите от която го повдигат много в стопанско отношение в сравнение с останалите материци. За преуспяването на голямата външна търговия на Европа имат голям дял и добре уредените големи търговски пристанища, нагодени за нуждите за презокеанските кораби с всички необходими средства за бързо товарене и разтоварване, както и свързаната с тях железопътна мрежа от вътрешността на континента. Корабите от европейския търговски флот, който главно обслужва, както европейските пристанища, така и по-големите пристанища на останалия свят, се строят в европейски корабостроителници и са, с много малки изключения, европейско притежание, които факти са от голямо значение за подобрене стопанското положение на континента. Следните таблици ще ни дадат представа за състоянието на европейския търговски флот и неговото движение в сравнение с тоя на целия

свят и по този начин ще ни изтъкнат нагледно големото икономическо значение на европейските морета.¹⁾

1. Състоянието на световния търговски флот през 1912/13 г.

Наименование на страните.	ПАРАХОДИ		ВЕТРОХОДИ	
	Число на корабите	Тонаж в бруто-регистър, тона *)	Число на корабите	Тонаж в бруто-регистър, тона *)
Тжрг. флот на целия свят	22,629	38,256,000	7,065	3,986,000
Само Европа	13,997	27,574,000	2,909	2,152,000
Само Соединените Щати	1,171	1,798,000	1,558	1,051,000
Само Япония	960	1,345,000	—	—
Останалите страни	6,501	7,539,000	3,598	783,000

2. Нарастванието на световния търговски флот от 1890 година насам изразено в бруто-регистър тона.

Търговския парен и ветроходен флот на	Г О Д И Н И					
	1890	1900	1905	1910	1911	1912
Целия свят	22152000	29044000	36001000	41915000	43147000	44601000
Само Европа	18979000	24405000	29514000	33664000	34617000	35718000
Само Соед. Щати	—	2035000	2649000	2762000	2809000	2894000
Само Япония	172000	575000	874000	1149000	1203000	1345000
Останалите страни	300000	2029000	2864000	4340000	4518000	4644000

3. Числото и тонажа на корабите от търговския флот на целия свят, намиращи се в постройка.

В постройка	Юни 1912 г.		Септ. 1912 г.		Дек. 1912 г.		Март 1913 г.		Юни 1913 г.	
	Кораби	Бруто-регистър тона	Кораби	Бруто-регистър тона	Кораби	Бруто-регистър тона	Кораби	Бруто-регистър тона	Кораби	Бруто-регистър тона
В Англия	529	1774040	505	1864829	542	1970065	563	2063694	534	2003241
В останалите страни	431	1029257	428	1169648	463	1368571	444	1377216	429	1443317
Всичко	960	2803297	933	3016477	1005	3338736	1007	3440910	972	3446558

¹⁾ Виж забележката на стр. 17.

²⁾ Един регистър тон=283 кубически метра. Бруто — обема на всичките помещения на кораба. Нето — обема на помещенията, които се използват за пренасянето на товар.

4. Движението на търговските кораби за първите морски държави в света през 1911 година, изразено в нето-регистър тона.

В пристанищата на изброените по-долу страни		ПРИСТИГНАЛИ		ОТПЯТУВАЛИ	
		Собств.	Чужди	Собств.	Чужди
ЕВРОПА	Англия	40777000	28388000	41108000	28637000
	Германия	12406000	12291000	12461000	12273000
	Франция	7267000	23216000	7478000	23405000
	Норвегия (1910)	2633000	2334000	2640000	2334000
	Италия	4045000	12635000	4231000	12735000
	Русия	1995000	13017000	1822000	13066000
	Холандия	4071000	11384000	4116000	11245000
	Швеция	5784000	5850000	5850000	5906000
	Испания	8014000	12984000	7513000	12693000
Съединените Щати		11257000	34901000	11704000	34713000
Япония		9393000	10660000	9504000	10546000

Горните таблици ни дават ясна представа за грамадното надмощие на европейския търговски флот пред тоя на другите континенти. Това надмощие се дължи главно на търговския флот на Англия, която притежава половината от търговския флот на целия свят, което особено ясно изпъква в третата таблица. А големината и доброто състояние на търговския флот на един континент или една държава е мерило за по-доброто или по-лошото икономическо състояние на дадения континент или дадената страна. Грамадното превъзходство на европейския търговски флот, който се заражда, подхранва и развива в най-благоприятни условия в европейските морета, иде да ни подвърди от какво голямо значение са за нашия континент прилежащите нему водни пространства, дълбоко врезани в него и богато надарени с удобни заливи и естествени пристанища. Европейският ум и техника, са увеличили още по-вече тяхното значение, като са застроили бреговете им с искусствени пристанища и тем помощни съоръжения и са ги съединили с железопътни линии с вътрешността на континента, където водните пътища не могат да достигнат.

Европейските морета са богати с риба и други природни морски богатства, които създават един добър поминък на крайбрежното население и един голям общ доход за континента, още по-вече, че като се вземе в предвид и това, че морските богатства се извличат из моретата по-най модерен и рационален начин и с оглед на тяхното постоянно съхранение, според изискванията на научните изследвания. Рибата, която се лови в европейските морета е една вкусна, евтина и здрава храна, която изхранва голяма част от населението на нашия материк. Същата тая риба, рибните продукти и другите морски богатства създават работа на много и всевъзможни индустриални заведения по европейското крайбрежие, където намират препитание милиони работни ръце.

Ако за момент си представим, че моретата на Европа са пресъхнали, като последствие от това ще трябва да си въобразим, че една четвърт от населението на континента е останало без работа и препитание, т.е. в глад и мизерия и е обречено на загиване. Но, европейските морета съществуват и тая четвърт от населението, не само че се изхранва от тях, но и допринася много за стопанското подобрене на целия континент.

И така, европейските морета, със своите природни богатства и своите водни пътища, способствуват за улеснението и увеличението на външната търговия на нашия материк, който държи първенство в това отношение. С други думи казано, европейските морета, като природни богатства и водни пътища повдигат значително икономическото състояние на Европа, и по този начин ѝ запазват първо място между другите континенти. Следната таблица ще ни даде представа за състоянието на външната търговия на Европа в сравнение с тая на целия свят, а известно е, че състоянието на външната търговия на дадена страна е също мерило за икономическото ѝ състояние. И тук, според тази таблица, Европа държи първенство, пак главно благодарение на своите морета и респективно на своя търговски флот.

5. Общата външна търговия на по-важните държави в света, изразена в милиони марки и процентното ѝ разпределение.

СТРАНИ		1906 год.		1911 год.		1912 год.	
		Абсолютна стойност на външната търговия в милиони марки	%	Абсолютна стойност на външната търговия в милиони марки	%	Абсолютна стойност на външната търговия в милиони марки	%
ЕВРОПА	Англия	21798.7	17.5	25235.5	19.9	27421.0	16.4
	Германия	15554.8	12.0	19160.9	12.0	21256.3	12.5
	Франция	11134.8	8.7	11446.2	9.4	11669.8	9.3
	Белгия	8630.8	6.5	10148.5	6.7	7127.6	6.6
	Холандия	7816.5	6.8	16311.6	6.8	—	6.7
	Италия	3684.0	2.8	4470.5	3.1	4800.2	3.0
	Австро-Унгария	4257.9	3.5	4712.0	3.2	5226.7	3.2
	Русия	3512.8	3.3	5946.7	3.8	—	3.9
АЗИЯ	Швеция	1292.1	1.0	1530.2	1.0	—	1.0
	Английска Индия	4207.6	2.5	5294.5	3.3	—	3.4
	Китай	2294.1	1.9	2395.2	1.7	—	1.6
	Япония	1763.9	1.5	2018.6	1.3	2406.6	1.3
АМЕРИКА	Съединените Щати	12475.8	9.8	15021.4	9.5	16201.9	9.8
	Канада	2242.3	1.7	3158.6	2.0	3526.9	2.1
	Аргентина	2277.0	1.9	2800.6	2.0	3504.3	1.8
	Бразилия	1763.3	1.3	3440.6	1.5	2836.3	1.6

Европейските морета принасят голяма полза на своя материк и в политическо отношение — улесняват отбраната на брега. Те служат за база на европейския военен флот, главната цел на когото е — да усигори свободата на европейската презокеанска търговия и да покровителствува европейския търговски флот. Това той осъществява: в мирно време — със своя респект, във време на война — със своята сила. И в двата случая той е постоянния господар на моретата и океаните — владее световните води, — и е сигурна гаранция, че европейските морски интереси нема да бъдат накърнени. Добре укрепените военни пристанища и стратегически морски пунктове — пак във същите европейски морета, — като Портсмут, Ширнс, Розайт, Кроншад, Ревел, Стокхолм, Карлскона, Копенхаген, Выборг, Кил, Вилхелмсхафен, Христиания, Флисинген, Анверс, Шербург, Брест, Тулон, Алмада, Кадикс, Специя, Анкона, Венеция, Пола, Атина, Цариград, Севастопол, Босфора, Дарданелите, остров Кипър, входа на Суецския канал, остров Малта, Гибралтар и пр. служат за изходни пунктове на този флот. Там се раждат военните кораби и чрез тях поддържат своя живот и се подкрепят в своята дейност.

В климатическо отношение европейските морета дават на Европа един сравнително благ и равномерен климат; те, като регулатори на температурата, намаляват зимните студове и летните горещини за различните страни и то толкова повече, колкото една страна е разположена по-близо до тях. Понеже Европа в източната си част е по-широка и се стеснява все по-повече и по-повече на запад, то и затова в западната част на Европейския континент се чувства най-силно благотворното влияние на водните пространства върху климата. Грамадно влияние на климата в западна и северо-западна Европа указва и топлото течение Голфщрем, което се движи по край целия западен брег на Европа — от Гибралтар до Бело море и остров Нов-Земля. При това трябва да се отбележи, че сравнителната мекост на зимата и влажността на въздуха в западна Европа се дължи по-вечето на Голфщремското топло течение, отколкото на водните пространства на моретата.

Средиземното и нему принадлежащите морета са една благодат за южните и юго-западните европейски брегове, защото им дават през лятото свеж и прохладен въздух.

За да имаме представа в каква степен е влиянието на европейските морета и течението Голфщрем върху климата на Европа, аз ще приведа следните примери:

1. Ирландия, която лежи на една и съща географическа широчина със средните руски губернии, не познава тяхните студове и остава покрита с зеленина цяла зима, така че добитъка може да пасе кръгла година.

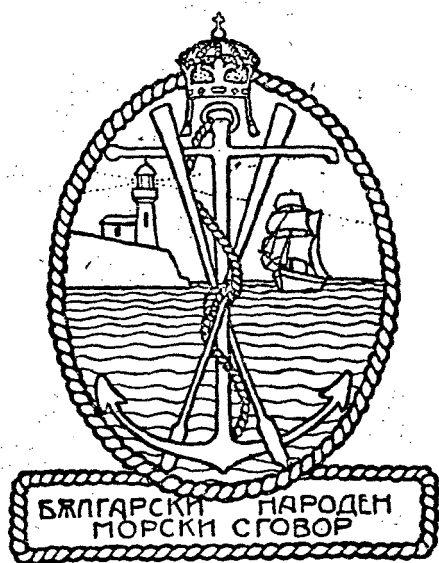
2. В Норвегия плодните дървета растят свободно на географическата широчина на Архангелск (Русия) и ни един залив не замръзва през зимата, даже и в най-северния ѝ край — нос Кап, когато Архангелск, през по-голямата част на годината, остава покрит със снег.

3. В южната половина на Русия сушите са чести явления, когато в съответствующите географически широчини на западна Европа посевите не рядко страдат от изобилен дъжд.

Завършвайки настоящата лекция по морска география не може да не признаем, че морето е от голямо значение за страната която мие. Затова то е желано от всички народи и се пази като голямо богатство. Схванал ли е, обаче, българският народ до сега неговото значение? — Върху този въпрос Ви оставям да се замислите, драги читатели!

гр. Варна

Ноември, 1919 год.



Сждействието на въздухоплаването при морския риболов.

Идеята за това не е нова: през 1918 год. г-н професор Жубен бе поместил в „Бюлетина на океанографическия институт“ *) една бележка, в която указваше на възможността да се открие с водохвръчило присъствието на риби от среден ржст в по-плитките води, да се открият сред мерето стада от помалки морски риби и внушаваше идеята да се предприемат опити с оглед да се приложи на практика използването на въздухоплаването за нуждите на риболовството. В сжщата бележка г-н Жубен посочваше колко полезно би било за корабите, които се занимават с ловене на рибата „тон“, ако покрай моторните си и хладилни апарати биха били снабдени и с наблюдателни хвръчила за откриване на скаридните стада, чието присъствие указва присъствието на тона; **) колко полезно би било въздухоплаването за лова на кашелота, кита и белугата и най-после най-горещо препоръчваше употребата на въздушната фотография за съставяне на точни морски карти за джното на крайбрежната зона.

Едно след друго всички тия предложения в скоро време бяха осжществени.

В последствие един морски авиатор — г-н капитан Ж. Пуер — събщи на г-н Жубен интересни данни за видимостта на рибните стада (сардини, тон и скариди) от височината на водохвръчилния полет.

В чужбина, особено в Америка, тази идея намери горещи привжрженици и още в 1919 год. управлението на въздухоплаването пристжпи кжм официални опити; през месец юлий сжщата година г-н W. W. Welsh, асистент при научния отдел в „Бюрото за риболовството“ направи пжрвия полет с водохвръчило с горнята цел. Той събщи, че рибите, които не биха могли да се сжгледат от капитанския мост на кораба, са добре видими от височината на летението на водохвръчилото и че рибните стада могат да се различават дори на доста голема дълбочина, когато се минава над тях.

Още много други пробни летения се направиха със сжщата цел, департамента на мореплаването в Сжединените Щати се споразумя с Калифорнийските рибарски сдружения и установиха една програма, която авиаторите от въздухо-

*) Bulletin de l'Institut Océanographique, № 349 du 30 décembre 1918.

**) Сжщия бюлетин, № 348 от 15. XII. 1918 г.

плавателната станция Сан-Диего трябваше да изпълняват през време на своите летения. Тази служба бе окончателно уредена и даде добри резултати: посредством безжичния телеграф авиаторите съобщаваха в морската въздухоплавателна станция местото където се намират рибните стада (тон, сардини) и тия сведения се протелеграфираха по-нататък в риболовните центрове.

Следната година тази пробна служба бе реорганизирана и съществува от 14 юний до 1 октомври; главният ѝ център бе залива Шезапек, намиращ се на северния бряг на Атлантическия океан. Картата на риболовната зона бе разделена на нумерирани квадрати и по тоя начин се улесняваше съобщението за местонахождението на рибните стада. Това съобщение можеше да бъде прието едновременно от всички рибарски кораби снабдени с безжична станция, намиращи се в означената зона и един приемателен пост на сушата. Департамента на мореплаването продължи тия опити и сполучи да докаже напълно практическата им важност.

По-сетне майор Ф. Ж. Котон, направи многобройни наблюдения за същата цел в прибрежните води на Нова-Земля. Той установи, че тюлените може да се открият из междуледовите от големи разстояния и че могат отлично да се наблюдава движението на рибните стада (треска) във водата.

Идеята за използването на въздухоплаването за нуждите на риболовството, излезла за пръв път от Франция и приложена на практика в чужбина, се подема отново в нашата страна (Франция). Опити бяха направени през летото 1921 г. „Научното и техническо отделение за морски риболов“ получи в свое разпореждане един от военните управляеми балони (дирижабли), числящ се към станцията Рошфор и в същото време може да издействува от „авиаторското сдружение“ да позволи на един естественик да направи няколко летения над прибрежните води около Динар (в Ла-Манш).

Аз бях натоварен от г-н професор Жубен да започна опитите.

Излета с управляемия балон ZD—3 (6000 кубически метра въздухоизмещение, движен от два мотора Рено по 150 HP., консумирующ 50 литри бензин на час и развиващ за същото време 80 км. скорост) се направи на 25 август 1921 г.

Екипажа на управляемия балон се състоеше от командиря Демужо, 6 офицера, двама механици и един чиновник за обслужване на безжичния телеграф.

Вдигнахме котва в 7 ч. 50 м. от Рошфор (на Атлантическия океан) в 8 ч. 30 м. прелетяхме над Ла-Палис (при Ла Рошел) и се насочихме на запад. След като изминахме едно разстояние от 18 морски мили в 8 ч. 05 м. обхрнахме на север; летяйки по тоя курс в 9 ч. 33 м. забелязахме под нас рибарски лодки, номерата на които — D—1777; D—2078;

D—2060 — ясно се различаваха. Те ловяха скомбрии. По-нататък, извивайки постепенно на изток, при Pertuis Breton, ний забелезахме едно стадо морски свини (делфини), които настигнахме и чрез тях открихме в 10 ч. едно значително стадо сардини (местоположение: широчина $46^{\circ} 19'$ северна и дължина $1^{\circ} 30'$ западно от Гринвич). Тук обхрнахме на северо-запад по направление на Sables—d'Olonne и след като прелетяхме 4 мили, в 10 ч. 15 м. забелязахме друго стадо сардини. По-нататък по същия курс в 11 ч. 00 м., на около 3 мили южно от Sables—d'Olonne забелязахме трето стадо сардини. След като кръжстосвахме тук в различни направления и различни височини, ние се насочихме пак на северо-запад — към остров Уеу. В 12 ч. 05 м., летяющи в това направление забелязахме под себе си едно стадо Trachurus-trachurus, а в 12 ч. 30 м. няколко стада сардини. След като достигнахме порт Бретон (разположен на гореспоменатия остров Уеу) ний се върнахме назад и се спуснахме в Рошфор в 15 ч. 50 м. На обратния път направихме някои наблюдения върху видимостта на джното от височината на летението.

Излета с хвжрчило (двукрилника Doran на френското въздухоплавателно сдружение) извърших на 1 септември 1921 год. Влигнахме се в 15 ч. от Saint-Lunaire (на Ламанския бряг) проплетувахме към остров Cézembre, обиколихме го и се направихме на северо-изток и после на изток за да достигнем залива Cancale. На връщане летяхме по противоположен курс, но минахме по-близо до брега (прибрежията на запад от залива Cancale към порта Saint Malo) и привечер се стуснахме в точката на нашето излизане (Saint Lunaire).

В продължение на това летене, на едно разстояние около стотина километра, можах да направя наблюдения при различна видимост и от различна височина. Денят и часът беха много добре подбрани за наблюдение; морето бе при отлив та имахме възможност да наблюдаваме и джното на далечното от брега море, а при това и слънцето бе доста високо на хоризонта, та го освещаваше много добре.

В пространството над което летяхме морето не бе дълбоко от 16 метра и ние непрестанно виждахме подводната морска почва. Вида ѝ семеняваше според материята от която бе образувана — различните почви бяха и различно обогрени. Пясъчното джно например е светло обогрено и представлява пълна противоположност на мрачната окраска на тинястото джно; самотните скали се отбелязват с тъмни петна, които лесно се сливат в едно.

Снетите от 1500 до 2000 метра височина фотографически снимки ясно възпроизвеждат гореизложените разнообразни изгледи; те допринасят много за доначертаването картите на морското джно. От хвжрчилото имах също възможността при някои случаи да забележа и различията в дълбочините:

по-малко или повечето издълбани канали имаха изглед на дълги тъмни пътища прострени между окръжаващите ги води, а плитковините се очертаваха много ясно.

Освен това можях да забележа по-малко или по-вече интензивни обагрвания, които не зависяха от джното, а от теченията при устията на реките и които напълно очертаваха текущите води и ги отделяха от светлите солено-водни морски простори.

Този ден, най-добрите наблюдения бяха направени между 1000 и 1500 метра височина. Над 2000 метра облаците пречеха да се вижда добре.

С управляемия балон, движащ се с несравнено по-малка бързина отколкото хвърчилото, не беше необходимо да се издигнем тъй високо. В деня, когато произвеждахме наблюдения от него, времето отначало бе мрачно и гъстата мъгла не се дигна до обед. По тази причина ние летяхме на една малка височина (около 50 метра); над 100 метра не бе възможно да се види дори повърхността на водата. От 50 метра височина ние забелязахме плаващите морски водорасли, медузите, буйовите и гъбите на мрежите. След обед времето се проясни, слънцето се показва и наблюденията можах да се направят от по-голяма височина. „Зодиак“ *) се издигна до 250 метра височина, обаче най-добра видимост имахме от височина 150 метра. С просто око много добре се различаваха плаващите по повърхността медузи, а с бинокъл можехме да следим свиванията им и тяхното неравномерно движение. Водите на залива Aiguillon бяха мътни, а тия на откритото море — около острова Уеу — бистри. Различавахе се добре продължението на крайбрежната скала в морето и потопените купища скали, обрасли с водорасли. В средно дълбоките води ясно се виждаше природата на джното и възвишението му. Но това, което най-много ни интересуваше то бе откриването на рибните стада. Пространството над което летяхме беше добре подбрано за тази цел. Плаващите по повърхността или на няколко метра от джното риби се виждаха напълно. Можахме да отличим добре отделните екземпляри от среден ржст. По-малките и групирани на стада риби се виждаха още по-добре, защото тяхните орляци видоизменяват изгледа на водата. На много места по нашия път, както посочих по-горе, ний прелетяхме над стада от сардини. Всяка отделна сардина се виждаше като малко сиво въздължнесто петно, а всичките тия малки петна насочени по едно общо направление се местеха едновременно и изглеждаше, че маневрират, извършвайки съвкупно бързи изменения в направлението. При всеко от тия обръщания, телата им, покрити със сребристи люспи, светеха, а слънцето, играйки си по

*) Името на управляемия балон.

тия многобройни огледала, произвеждаше едно особено характерно блещукане. Други пък риби имат типичен ход, на пример скомбриите, върху чието стадо сжщо прелетяхме.

Тия резултати, добити при не сжвсем благоприятни условия, показват, че е възможно още от сега да се пристъпи към практическото приложение на зачекнатия въпрос. Един посветен в делото наблюдател, намиращ се в гондолата на един управляем балон, може да открие в морето рибните стада и да определи рода им. Голямата скорост на апарата и височината на които се издига, му дават по-голяма видимост и му позволяват в по-малко време да изследва по-големи пространства. Първоначалните признаци за присъствието на рибата са морските птици, а след това морските свини и белугите, които преследват сардините и се хранят с тях. От движението и натрупването на морските птици може сжс сигурност да се заключи за местонахождението на рибата. Когато морските свини се въртят в кръг, то те ограждат от всички страни някое стадо сардини за да го унищожат.

Щом като се намери местонахождението на рибата, остава само то да се съобщи на рибарите. А това за летателните апарати не представлява голяма трудност. През войната много от нашите летци означаваха местото на рибата сжс спуснати от хвърчилото буйове*). Това се постига още по-лесно, ако се лети с управляем балон: летяйки по-бавно и по-ниско той дава възможност да се спусне буйа с по-голяма точност. Още по-просто е, когато се лети ниско да се спусне една черна джска закрепена на края на едно въже или да се спржт моторите и да се разговаря с рибарите посредством преговорна тржба. В случая на черната джска се написва с едри букви това, което трябва да се съобщи на рибарите. Всички тия начини са вече опитвани и се указват напълно сполучливи. Местонахождението на рибните стада може да се съобщи на рибарите и посредством безжичния телеграф на въздушните апарати, стига само рибарските кораби да са въжоржени с приемателни станции.

Освен гореспоменатите признаци за присъствието на рибните стада, като морските птици, китове, акулите и др. има признаци от друг род например: изгледа на водата — маслени или сиви петна по нея, които булонските рибари наричат „водни лекета“ (петна).

Нека забележа накрай, че рибите могат да се видят и от капитанския мост на един кораб. Така например, при пътуването си с рибарските параходи за ловене на херинги — „Le Saint André“ и „Le Gaulois“, а така сжщо и с кораба-училище „La Manche“, имах случай на няколко пъти да за-

*) Буй (мн. ч. — буйове) = особени плаващи знаци, които се поставят в морето за да отбележават плитковини и др.

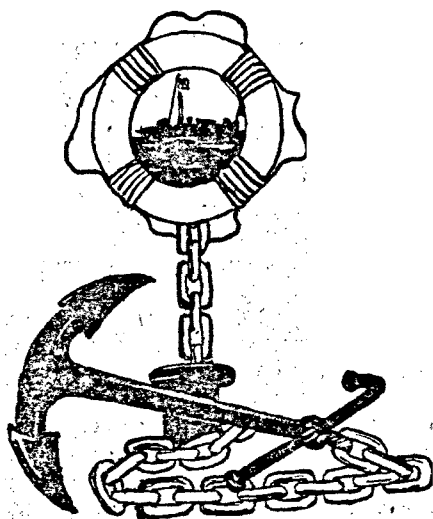
бележа стада от херинги, които „лжчеизпускаха“ (блестяха). Факта бе констатиран посред бял ден в Северното море, и втори път през ноща във водите на Диеп, *) когато явлението бе особено поразително, защото водите блестяха с ярка фосфорична светлина.

Това което се вижда от капитанския мост на един кораб, се вижда още по-ясно от височината на която лети един въздухоплавателен апарат. Ако управляемият балон струва много скъпо, то той може да се замени с вързан балон, влачен от един малък параход. За риболова в открито море се предпочита хвърчилото (аероплана), тъй като то е по-бързо, издига се по нависоко — може в по-малко време да изследва по-голямо водно пространство.

Понастоящем, английските притежатели на риболовни кораби се интересуват много от разглеждания въпрос и разискват помежду си за условията при които биха купили и имали за общо ползване едно хвърчило, което да подпомага тяхните кораби при риболовството.

Морското въздухоплаване косвено подпомага риболовството и чрез снимките, които може да прави от височина. Чрез въздушната фотография ще се попълнят картите така, че рибарите ще знаят върху каква почва плават — тиня, пясък, камъни и пр. и не биха рискували мрежите си в опасни за тях места.

Привел от френски: Н. П. Иванов.



*) Диеп — французко пристанище в Ла-Манш.

Усилване французкия търговски флот.

От дълго време и в разни конференции се стремят да приравнят труда на моряците с тоя на другите работници поне по размер на време, но голямата конкуренция в корабоплаването не позволяваше на корабоприетелите да наемат обслуги (екипажи) в такъв размер, че всекиму от кораба да се падне по 8 часа труд.

Естеството на труда върху море е такова, че във всяко време на денонощието трябва да има достатъчно хора, които биха поддържали в ред и движение кораба. Като вземем нощния труд за двойно силен, както обикновено се смята, то трябва за всички специалности да има по 4 смяни (две дневни по 8 часа и 2 нощни по 4), т. е. двойно повече отколкото сега.

Водими от желанието първи да изпълнят решението на Генуезката конференция от 1920 г. относно 8 часовия работен ден на море, моряците от Французкия търговски флот решават да приложат постановленията на поменатата конференция върху французките кораби, без много да се замислят върху днешното положение на Французкия флот.

Желанието им не можеше да се изпълни тжко сега и те обявяват стачка.

Корабите спират. Търговията и икономическите интереси на страната страдат и държавата бе длъжна да потърси и намери начин за спогодба, защото иначе тя остава с риска да бжде икономически заробена, а вземането на морската и търговия е основата и същността на това робство.

Франция не можеше да не милее за тоя флот, за когото тя употреби толкова средства и сили попълвайки загубата от подводната война. Тя пак субсидира корабоприетелите в размер, че те да задоволят работящите повече от 8 часа на море.

Да ни стане ясно защо тя направи и тая жертва нека проследим развитието на търговския й флот, в чийто създаване и усиление тя взема тжй живо участие.

Засилването на индустрията в Европа, конкуренцията между Германия и Англия, завладяването и разумно използване на колоните създадоха грамадна търговия, чийто пжтища за разпространение бяха изключително моретата, — морските пжтища; те бяха артериите по които затече богатство, сила, култура — тжй силно желани от всички народи. И втурнаха се в надпреварване велики държави, засъздаваха флоти, с които искаха да запазят по-голям периметър от изворите на природно богатство. Тжй Англия за 3 години създаде флот, който усили дотогавашния й с 9%; Германия с 29%, а Франция не забрави завета на Наполеона, надмина 35% и в началото на 1914 год. тя имаше 2,550,000 тона, т. е. 5%

от световния тонаж и пак продължава да строи в свои и чужди корабостроителници.

Но доде общоевропейската война, която трояко ощети Франция в морско отношение: свои корабостроителници тя имаше малко и повечето от тях бяха заети за военни цели; от чуждите не можеше да се ползва — растежа на търговския флот ставаше много бавно, а към това не забвяха да се прибави и безпощадната подводна война, която откъсна от Франция 921.000 тона, т. е. почти $\frac{1}{3}$ от търговския ѝ флот.

На Англия подводната война отне 7,900,000 тона, но тя още във време на войната, благодарение многобройните си корабостроителници които работеха денонощно, попълваше загубите и над това увеличи търговския си флот.

Но войната се свърши. Вратите на чуждестранните корабостроителници се отвориха и Франция нито ден не пропусна да продължи строежа със същия жар и постоянство. И като към строените от нея кораби прибавим добитото обезщетение в тонаж от Германия ние я виждаме да посреща 1922 г. с 3,600,000 тона и застава трета по ред в реда на първокласните морски държави: Англия, Съединените Щати и Япония. Тъй според една скорошна статистика на Lloyds Register of Shipping виждаме тонажа на парните кораби: Англия 19 милиона тона, Съединените Щати 13.5 милиона, Франция и Япония с по 3.5 милиона (с ветроходите си Франция е пред Япония), Италия 2.7 милиона, Холандия 2.6. Норвегия 2.4; Германия засегната силно от войната от 5 милиона тона преди, тя остана с 1.7 милиона тона след нея: — но тя работи и с бързи крачки отива към първото си положение: тъй в края на 1920 г. е имала 1.7 милиона тона, през 1921 г. увеличава с 654,000 тона, и към половината на 1922 год. ние я виждаме да достига и бързо надминава цифрата 3,100,000 тона.

Ако разгледаме по-обстойно статистическите данни на Lloyds Register of Shipping и като знаем, че французките корабостроителници през цялата война бяха заети за военния флот, ще ни очуди напредъка на търговския флот, който в продължение на 8 години въпреки загубите от войните се е удвоил вземайки предвид и направените поръчки.

В качествено отношение тя стои доста високо, понеже 38.7% от корабите са строени след 1918 г.; 58.6% са кораби служили по-малко от 25 години и само 2.7% са по-стари от 25 год.

Верно е, че някои от построените в чужбина кораби се разнят по качество от французките, но въпреки това недостатък днес Франция може да се гордее и радва на 2,200,000 тона не по-стари от 15 години, а то представлява сериозен търговски флот.

Тъй Франция сега има в ръцете си сигурен лост, с кой-

то задоволява нуждите на народния си морски превоз, а паралелно с туй крепи и повдига икономическия разтеж и устой на французкия народ: 4 милиона тона са достатъчни за нейните нужди. Тя трябва да се пази от увлечения в каквото са попаднали Соединените Щати и построили извънмерен тонаж, когото се чудят как да използват*). Там дружествата са принудени да искат редовни помощи от държавата, което е във вреда на американските финанси.

Соединените Щати и Франция употребиха най-големи усилия да издигнат и укрепят търговския си флот: тонажа на парните кораби в Англия през юний 1914 год. е бил 18.8 милиона тона, а през 1922 година достигна 19 милиона тона, на Норвегия от 1.9 е станал 2.4 милиона тона, а на Франция и Соединените Щати споменахме по-рано.

Французкия народ се бе провикнал, че за да съществува, расте и крепне икономически и политически нему трябва голям, модерен надежден флот. Корабоприбежателите се озоваха на тоя повик и сториха чудо за осъществяване народното желание: много кораби, много вода — много сила, много богатства, много култура.

III.

Важно съображение при каквато и да е индустрия трябва да е качеството, цената и използването на продукта. В корабостроението тоя продукт е кораба в неговата целост.

Имайки предвид, че един търговски кораб се изнася за 20—25 години, то използването на кораба трябва да стане така, че той в продължение на 25 години да може редовно да печели освен плащането на обслугата, поправки и други разходи, но и лихвите на вложените капитали и една двадесет и пета част от стойността си, за да може в продължение на тия 25 години използване да върне капитала на корабопритежателя.

Костуемата цена зависи малко от това дали един кораб ще се строи в държавата или вън от нея. Преимуществовата на собствената постройка са тия, че във всяко време може да се построи какъвто кораб искаме и второ работния труд ще се поеме от собствени работници, а това намалява безработицата, улеснява страната — повдига я икономически.

Франция в това отношение не може се похвали и през войната тя не можа да строи търговски кораби, а след нея корабостроителницата ѝ се оказаха тясни за нуждния тонаж. Тя бе принудена да строи вън около 2 милиона тона.

*) Б. Р. Тук автора не е искрен и гледа на чуждия силен флот през собствени очи, като отрича ползата от него. Франция иска да задоволява само своите нужди — строи малко флот; Щатите имат стремеха да задоволят световните нужди, да диктуват на света — строят силен флот.

Така през 1913 год. в нейните корабостроителници са построени 176,000 тона бруто кораби; през 1917 едва 2,496 тона; 1918 — 21,000 тона; 1919 год. — 24,000 тона. А в това време, когато французските корабостроителници седяха празни, тия на Соединените Штати бяха отрупани с работа: 1913 год. — 228,000 тона; 1919 год. — 3,579,000 тона; Япония от 64,000 тона мина на 611,000; Англия си остана на старата цифра 1,989,000 тона, а Италия повдигна от 50 на 82,000 тона в годината.

Ясно е тук, че само Франция се жертвува за изработка само на военни кораби, когато съюзниците ѝ гледаха от близко интереса си. Тя забрави собствените си интереси и в последствие трябваше да купува чужди кораби — тя сама не можеше да строи такива. И тая покупка ѝ струва много скъпо.

Тогава всички велики държави се надпреварваха в набавяне флоти. Цената на тона се повдигна защото конкуренцията не можеше да има и Франция бе принудена да купува кораби на цена много висока. От подялбата на плячката от неприятелския флот Франция получи 208,000 тона; Англия ѝ даде 250,000 тона германски кораби, но не подарък, а по 40 лири на тон — цена близка до тая на новите кораби.

Тъй Франция се сдоби със скъпи кораби и за да могат те да се амортизират (да изплатят стойността си за 25 год.) трябва да вземат високи навла, което е в ущърб на конкуренцията.

При увеличаване търговския си тонаж французите се водеха от чисто патриотични подбуждения. Те знаеха значението на силния флот, желаеха страната им да се гордее с такъв и подтикнати от големи надежди за усилен търговия след войната, те жертвуваха своите капитали и набавиха гордост на Франция. Но обстоятелствата измениха на тяхните надежди: търговията след войната напротив бе слаба, а и до сега не е очакваната от тях. Това до известна степен отчая корабоприетелите и те прибегнаха да търсят държавната помощ.

Но не само патриотизма и амбициите на корабоприетелите усили флота на Франция. Купуването на кораби бе до известна степен задължително: така осигурителните дружества бяха принудили пострадалите си клиенти да получат премии в тонаж т. е. даваха им се от закупените от дружествата кораби. Стойността на всичката реквизиция не се плати в наличност, а се даде в тонаж.

Тези мярки имаха добри резултати: те увеличиха французския тонаж, но той по причина застоя в търговията е много за Франция.

Според един рапорт на Г-н де Рузье до извънредната парламентарна комисия на търговския флот, разликата в

стойностите на купения по-рано тонаж и цената на сжщия сега възлиза на около един милиард фр. франка.

Не стига това обременяване на корабопридетелите, но и приложението на морското международно право и французските закони не дават гаранция за покровителството на собствениите кораби в своите води.

Властите са много по-вече възискателни към своите, отколкото към чужди кораби, а и самия закон за пристанищното и кейово право покровителствува чуждите кораби, които посещават французските пристанища.

При това положение на нещата трябваше ли сега да се вдигне глас за 8 часовия работен ден на море? Само приготвянето жилищни пособия би струвало на французския флот 150 милиона франка. Като към това прибавим заплатите на обслугата (екипажа), за покриване разходите би трябвало навлата да бждат много високи, а това е в ущърб на самия флот. При това французските кораби при това си положение имат най-многочислен екипаж. Така за кораби от еднакъв тонаж: на французския кораб има 32 души, а на останалите кораби от други народности — средно по 17—18. И тъй чуждите кораби идват и ни конкурират в нашите пристанища. Осем часовия работен ден на море трябваше по-рано да бжде приложен във другите държави, а не да се правят опити във французския флот.

Усилието над 8 часовия работен ден може да се уравни с повишение заплатите на обслугата. Това се имаше предвид и още в 1914 год. заплатите на моряка от 90 франка станаха 330, на огняра от 118 на 360 франка и на прислужниците от 200 на 300 вжн от подаржците от пътници.

Като се вземе предвид и добавжните възнаграждения за женени, с деца, получаване заплатата си ако и да боленува в продължение на 4 месеца, пенсията 1500 франка годишно след 25 годишна служба, постоянната добра храна и други удобства за всички — осждителна е постжпката за прилагане 8 часовия труд, още по-вече в тия моменти когато флота ни трябва да се бори с една тъй силна конкуренция.

Сравнени изгодите на моряшката служба с тая на обикновения работник силно изпжкват преимуществата на пжрвата. Тжй, средно взето, заплатата на работника е много по ниска, за него храна квартира и добав. възнаграждения няма; обезщетение при заболяване и негодност за работа сжщо, а и крайната пенсия е само 393 франка (по закон от 1910 г.) годишно и то едва след 42 годишна непрекъснатата служба.

Някои вярват, че тия настроения излизат из средата на моряците от наборите* и отиват до там, че искат премахването на тая система за поплжване корабите с обслуги.

* Моряците за търговския флот получават в училища специална подготовка. Търговските кораби са длжжни да поплжват обслугата си с танива моряци.

Не е абсолютно задължително придържането в установените правила за попълване търговските кораби с моряци. Всеки корабоприитежател може да си наеме колкото и каквито иска моряци, но това се явява в негов ущърб, понеже той за необучените си хора трябва да открие специално училище, а това би му струвало много по-скъпо. Системата на морските училища осигурява корабите с подготвена обслуга и не е причината за тия настроения водещи след себе искане на прекомерно увеличение заплатите, стачки и-пр. Суровостта на морския живот калява моряците, сдружава ги, слива техните души; няколко думи казани от едного в някое настроение са в състояние да предизвикат цяло брожение, с което ако овреме и разумно не се справят притежателите, може да повлече след себе стачки, напускане корабите, а даже и насилие за удовлетворяване желанията им.

Не са малко случаите, когато цели групи моряци на-строени от едного напускат кораба с решение вече да не се върнат, слезат на брега, походят, повеселят се, но свикнали с кораба, те пак искат да се върнат на него, идват, но много често това е късно. Това е от естеството на моряшкия живот: прекарал цели седмици далеч от сушата гласкан от морската стихия, изморен от дългата работа, той бива чувствен, нервен и иска малко почивка или внимателно, умело отнасяне с него ако искаме да го предразположим веднага към нова продуктивна работа; а това не е тъй лесно. Трябва или командния персонал да може умело да води обслугата (екипажа) си или самата обслуга да бъде възпитана в послушност, подчинение — да е дисциплинирана — черти които не се добиват с ден два, а с дълго време и умела подготовка, която може най-лесно да се достигне пак в морските училища. Морската служба изисква шото дошлото на кораба младо моряче да е абсолютно послушно, покорно, да има вяра и преданост към корабоначалника си, а тия качества насадени в него от училищата трябва да се усилят и поддържат от корабоначалниците. Тогава едва всички моряци задружно ще признаят че тяхната съдба е неразривно свързана с тая на народния флот и че тяхното благосъстояние и добър живот зависи само от силата и самостоятелността на последния.

Силата на народния флот трябва да е гордост на моряците, а гордостта на моряците е залог за успеха на народността.

III.

Не е достатъчно само да се притежава един кораб. Важно условие за преуспяване на корабоплаването е наличността на стоки, които да се пренасят с корабите.

Споменахме по-рано, че корабоприитежателите вярвайки какво след войната търговията и индустрията ще получи голям тласък напред увеличиха тонажа си с 20% в сравнение

с тоя от преди войната, но те останаха излжгани. Изморени от войните, изтощени материално, народите приеха въздържането като една гаранция за най-бързо възобновяване на загубите. В индустрията настана застой, размяната намаше какво да прави — немаше стоки — и тя намаля; явиха се безработици — естествена последица от застоя на индустрията, която пжк от своя страна сжобразява действията си с желанията на консуматора. Малко стоки — малко товари за корабите. Предлагаше се много тонаж за малко стока и превозната цена спадна. Приходите на корабите намаляха — разходите оставаха сжщите, а даже и се увеличиха понеже заплатите на обслужите бяха увеличени, застраховките повдигнати — имаше се опасност от натжкване на мини. Корабите не можаха да платят на обслужите, други разходи, лихвите на вложения капитал, и да амортизират $\frac{1}{25}$ от тоя капитал за всяка година. Конкуренцията бе голяма и можеше да издържи само тоя, който имаше да плаща малки лихви и да отделя малка амортизация. В това отношение французките корабопритежатели сж поставени много лошо защото, както по-рано споменахме, те имат корабите си на висока цена; те трябва да плащат голяма лихва, голяма част да отделят, а никакви странични помощи от джржавата не им се дават.

И понеже тонажа е почти интернационализиран*), то и превозните цени сж общи: те трябва да се стремят кжм изравняване с най-ниските такива.

Разбира се, тжрговеца ще даде стоката си за превоз на тоя корабопритежател, който му предлага най-износни условия за сигурен и бжрз превоз.

Да се запази собствения превоз само за своите кораби не може, понеже се отива против морското международно право; да не се пускат чужди кораби в нашите пристанища сжщо не може — не може да се заставят нашите тжрговци да товарят стоки в нашите кораби, когато от други тоя превоз им се предлага по-ефтино.

Всяка джржава се стреми да запази за себе си по-голяма част от морската тжрговия, особено относно крайбрежната такава.

Почти всички джржави (с изключение Англия) сж засвоили (монополизирали) крайбрежното плаване, а Франция засвоява и това между Северна Африка и Франция.

Вжв времето на Людовика XIV французите се опитаха да поемат превоза до и от своите колонии, но срещнаха голяма конкуренция от страна на тия кораби, които подпомогнати от техните джржави можаха да вземат по-низки превозни

*) Обикновено кораба вдига знамето на тая джржава, от която зависи, но той може да бжде взет под наем от всяка друга джржава.

цени. И наистина, търговските флоти на всички държави (изключение Англия и Франция) сж подпомогнати от самите държави било парично, било с евтини материали. Разбира се, че положението на французския флот не може да се сравнява с това на английския, който още в 1823 год. можеше да заеме $\frac{9}{10}$ от превоза на своето крайбрежие, повече от $\frac{6}{10}$ от превоза между него и други държави и неговите кораби поглъщаха $\frac{1}{3}$ от търговията на всички останали народности.

За тази цел английския търговски флот притежава 21,000,000 тона бруто или 40% от световния тонаж. През 1913 год. Англия е направила превоз на 150,000,000 тона когато французският търговски флот е пренесл едва 40 мил. тона.

Ако разгледаме движението на корабите във французските пристанища ще видим, че никога на французски кораби не се е падало повече от 26%. Общия тонаж на влезлите и излезли във французските пристанища кораби под французски флаг в 1890 год. възлиза на 5,000,000 тона, а общия тонаж, посетил пристанищата ни с 20,000,000 тона.

През 1900 год., макар че французкия тонаж не се бе чувствително увеличил тонажа бе 27,000,000 тона.

Десет години след това, от едно движение във французските пристанища = 45,000,000 тона, французския флот зае едвам 7,600,000 тона — приблизително $\frac{1}{3}$ от целия тонаж.

В 1913 г. общото движение във французките пристанища бе 54 милиона тона, от които французите заеха 9,900,000 тона.

Напоследък движението на французки кораби във французки води се увеличава. Тжй през 1919 год. то достига до 18.6%; през 1920 — 20.2%.

Виждаме, че Франция взема едва една част от своя превоз. За останалото тя трябва да плаща на чужди кораби. И Франция до преди войната е плащала годишно по 350 милиона франка за превоз на нейни стоки; през 1916, 17 и 18 год. е платила близо 4 милиярда франка на чужденците за превоз на нейни стоки.

Някои твърдят, че тия суми сж загубени, благодарение малкия французски тонаж. Ако това бе вярно, защо и сега, когато има проценти много по-голям тонаж взема по-слабо участие в собствения превоз? Тогава Франция имаше 2.5 милиона тона и трябваше да обслужва превоз от 60 милиона тона; сега тя има 4 милиона тона кораби и трябва да обслужва превоз от 45 мил. тона. Отношението между тонажа и превоза за 1913 г. бе 4.16%, а това за 1922 год. е 8.88%.

Причините на това отслабване трябва да се издирят и за в бъдеще предотвратят подобни загуби. За това бе назначена извънредната парламентарна комисия съставена по настояването на г-н Бриндо, която трябва да намери начини, с които да се премахне това критическо положение.

IV.

Един от важните въпроси, който трябва да се проучи от тая комисия е паричния въпрос за корабите.

Освен големите лихви и амортизации, които трябва да плащат французските корабоприетжатели, по причина поскупяването на всички материяли, те трябва да имат и един много по-голям оборотен капитал.

И в един от рапортите на едно от големите мореплаватни дружества се вижда: цената на употребените въглища от 885,000 франка става 4 милиона годишно; разносните за обслужката от 9 милиона става 32 милиона; ремонти от 6 милиона отиват на 40 милиона; прехрана на пистици и служба по разпределение стоките от 20 на 169 милиона. Общо взето авансите са увеличени от 34 милиона на 219 милиона франка годишно или 700%.

Сега постройката и увеличаването на французския тонаж са замрели и извънредната парламентарна комисия търси начини, с които да подтикне и засили тоя строеж. Тя предполага да се основе едно анонимно акционерно дружество за морски кредит.

Това дружество ще пуска облигации, от които 500 милиона ще бъдат гарантирани от държавата, относно лихвите и амортизацияте им. Тази гаранция ще бъде установена на същите принципи, както и тая на облигациите от „Народния кредит“ за заемите отпущани за търговията и индустрията.

Назначена е нова комисия, която трябва да изработи устава на дружеството и редактира закона, който французския парламент трябва да разиска в скоро време.

Много от държавите са наклонни да последват тоя пример. Даже самата Англия намира уместно съществуването на едно такова дружество, поставено под контрола на главните водители на индустрията, на което ще се отпуска редовна държавна помощ.

Иначе търговските кораби биха били конкурирани от субсидираните такива и те биха останали тежест, а не носители на богатство за държавата.

И тая народност, която сжумее първа най-разумно да подпомогне флота си — тя ще се радва на богатствата, които той носи.

Превел от френски: Кап. II р. Джебаров.

Нарастването на италианския търговски флот.

Както много други морски страни, днес Италия също се намира пред въпроса на „претоварването“ — усилия материални и морални за увеличение на търговския си флот.

Освен обикновените мъчности, поради голямата криза, положението е усложнено и поради други грешки: Италианския народ, както и правителството, са ръководени от кривото мнение, че „италианските стоки трябва да бъдат пренасяни само от Италиански кораби“, а според „Shipping World“ за това са необходими кораби с тонаж 5 милиона тона.

В „Journal de la Marine Marchand“ намираме, че общия тонаж на Италианския търговски флот преди войната е бил 1,754,000 тона.

Надявайки се, че с общи усилия ще се реализира горната идея, металургията и механиката се втурнаха в работа за постройка на нови корабостроителни заводи; банките подтиквани от спекулативни съображения обещаха да им дойдат на помощ с материални средства и работата взе усилен ход. Благодарение на това надниците спаднаха; работниците уплашени от настъпилото положение обявиха стачка.

Правителството, казва същия вестник, биде принудено да се намеси. Бяха издадени два декрета с покана да се тури край и намери начин за разрешение на стачките. Най-после правителството взема грижата да внесе разликата от надниците (за времето от 30 март 1919 год. до 20 юний 1921 г. произлизаща от старите и нови надници), работата продължи и в края на краищата Италия можа да тръгне по пътя, който си бе избрала — увеличение на търговския си флот.*

По този начин се придобиха около 650,000 тона. През юний 1921 год. имаше кораби от нова конструкция на около 450,000 тона в новите заводи; така Италия по търговски флот, зае вече четвърто място, обаче към края на месец юний 1921 год. стопаните на италианските заводи се намериха пред трудности и смущения. Мнозина между тях, казва „Shipping World“ заявяват, че поради стачките и социални смутове, ще им бъде невъзможно да привършат възложените им работи и искат продължение на срока определен им с декрета „De Nava“, обаче Signor Bilotti е заявил, че не може да прави

компромиси с казания по-горе декрет, понеже сжщият струва на държавното сжкровище не по-малко от един милиард лирети.

Той предложил сжздаването на един фонд от 125,000,000 лирети, изплатими в продължение на 4 год. като вноските се правят всеки месец.

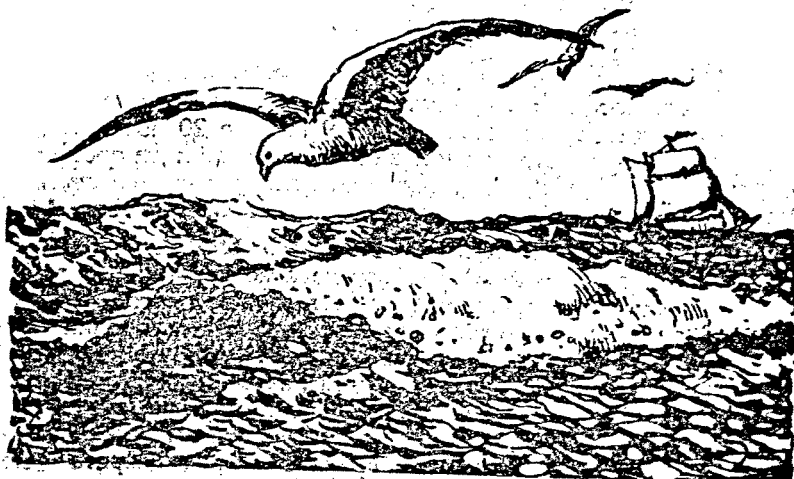
Това предложение биде изменено и се отпусна една сума от 300,000,000 лирети срещу обезценяването, спадането стойността на постройките, от тжй пораслия италиянски флот.

Тжй или инак, факт е, че е имало един стремеж да се увеличи тонажа за превоза по море сжзнавайки, че той е именно най-големия фактор за икономическото преуспяване на страната и запазване правото сжс свои средства да става вноса, а главно износа на произведените блага.

Големият жест на правителството сжщо е от високо значение. Без него вероятността за крах на новостроящия се флот и заводи би била неминуема.

От всичко виждаме, макар че Италия след войната наследи значителна част от търговския флот на Австрия, като взе най-хубавите и луксозни кораби на „Австрийския Лойд“ „Адриа“, „Кошулич“ и други, не се задоволи само с това, но с големи материални средства и сжрешнование увеличи тонажа на търговския си флот и взе четвърто място в световния тонаж.

Цариград,
27 Септемврий 1922 год.



Перископ в десно!

Вече пети ден от как подводника № 8 напуснал базата си тършува из морето. Напусто! Всичкото това време на ясно отчетливата черта на хоризонта не се показва нито най-малкото облаче дим на далеч минаващ параход, нито тънкия като игла, едва схватлив от око, връх на някоя мачта, ни белналите се като чайка платна на залутал се ветроход. Напразно дежурните оглеждат с далекоглед далеч извиващата се тъмно-синя черта, де небе се крие в море: — в техните чести провиквания: „хоризонта чист“ трепти и не малка доза досада и недоволство.

А стихнало е морето като огледало! Далеч зад кърмата, до где око стига все още се пени водата и ясно показва току що изминатия път. Към югозапад светналата под жаркия блясък на слънцето вода прилича на разтопено злато. Даже и свикналото моряшко око, освен блестящата осветена маса и ясната черта на хоризонта, друго нищо не различава. Моряците, на групи по палубата, с наслада дишат прохладния морски въздух. Двама изтегнали се край орждието и опрели гърбове на него тихо беседват. Сяселяни сж. Къде ли ги носят спомените далеч на запад, в изгубилото се из върбалака край Дунава, родно селце! Друга група, насядала около кулата с увиснали крака над стихналата вода, оживено спори: „И днес пак напусто ще мине“ с въздишка се обажда плещест планинец, с орлов поглед и с лице, приело от бурите и слънцето цвета на бронза.

— Ба, не се знае, — възразява седящия до него дребен, но пжргав и смел тракиец, — „тук сме наблизко до кошера, виж че изхвържнало нещо и се опитало да ни ужили“.

Зад кулата готвача, успял през обедната спирка да улови риба, ревностно помпува примуса и самодоволно гледа към тиганчето. Отпред пжк, млад гагаузин, кацнал като чайка на самия нос на подводника, надува малката хармоника и изпод пржстите му бжрзо следват ту тъжна любовна песен, ту закачливите звуци на някой хоровод, ту победен марш и винаги между тях: тържествения химн на подводниците... А на кулата отгоре, дежурния офицер, дига от време на време далекогледа, внимателно оглежда, хоризонта и пак с досада го спуща: — нищо и все нищо...

А времето минава: слънцето е вече низко до хоризонта и под него блести ослепителна ивица вода. Именно на там най-вече е съсредоточено вниманието на офицера, защото от там най-лесно може да дойде опасността.

Ето: слънцето, позлатило с блясъка на разтопено злато,

то краищата на низките малки облачета и залело с пурпур целия небосвод, бавно се спуща в бездната. Разговорите стихват, занемява хармониката, дори и маслото в тиганчето като че се усмирява пред красотата на свършващия се ден. И наистина, какво по-трогателно, какво по-хубаво и по-величаво от залез слънце в открито море, далеч от бреговете, далеч от земния шум и суета. А моряците, особено подводниците, страстно обичат морето и знаят да му се радват и възхищават!

Ненадейно обаче, всред общия захлас, всред общия възторг, като стоманен звън се разнася от кулата викът на дежурния „Перископ в десно“.

„Тревога!“ „По местата си!“ „Пжлен ход!“ „Десно на борт“. Раздават се кжси, резки команди.

Като че електрическа искра пробегва по подводника.

Машините и помпите усилено работват, засжсква излизация из резервуарите въздух, а моряците се втурват през глава кжм отворените входове. И почва се лудешко надпреварване, всеки се стреми да skjрати вече опасното стоене на на подводника над водата. През отворите, през които обикновено и сам човек влиза с мжка, сега се спущат едновременно по двама, даже по трима: — Свирачжт, отскачил от носа на подводника вжрху кулата, хвжрля вжтре хармониката и сам, с главата надолу като маймуна се спуща по перископа и вжжетата му.

Готвачжт пжж, за момент колебайки се, решително ритва в морето и рибата и тиганчето и взел примуса, бжрзо изчезва в вжтрешността на подводника.

А в това време, в блескавото отражение на залезлото слънце, се подава за миг ниска черна точка; пори, разпенва водата и бжрзо пак изчезва. Вжрхжт на вражески перископ е това, окото на самата смжрт, окото що насочва торпедото, което след момент ще донесе, може би, смжрт за шепата смелчаци.

Затваряйки входа над главата си, командира забелязва за момент това око на разрушението, малко пред него издигналата се от торпедния изстрел вода и тжнката бяла струйка на вече идящото торпедо.

Последват бжрзи команди, още по-бжрзо изпълнение. И подводника, стржмно навел се напред, бжрзо се скрива в джлбочините.

Но ето: на десно, отпред се зачува смжтния шум на идящото торпедо. А бжрза то, бжрза по-скоро да достигне своята жертва; Шумжт му приближава и става все по-силен и по-ясен.

„Трийсет метра!“

И подводника, навеждайки се силно напред, бжрза по-скоро да достигне спасителната джлбочина.

А торпедото иде, иде право, кжм подводника, а иде с него и самата смжрт. Вече то е близко, някакви десетина —

двайсет метра! Ясно се чува грохота на машините, шума на винтовете му.

В подводника всички, с затаен дъх, с напрегнати нерви и втрепен поглед очакват съдбоносния миг.

Като че лъха вече дъхът на смъртта.

А торпедото шуми, приближава.

Последват секунда, две, секунди на трескаво очакване, секунди в които смъртта се гледа право в очите, секунди от които побелява косата, дори се полудява.

С шум и трясък, едва не закачило кулата, пролита ниско над главите торпедото и бързо отдалечавайки се заглъхва постепенно към лявата страна.

Опасността мина, торпедото не улучи!

Обща дълбока въздишка на облекчение се раздава из подводника.

Погледите се раздвижват, лицата се усмихват и весело затупват пак сърцата.

„Грамфона“: „Шуми Марица“! — Заповяда командира. И след малко тържествените звуци на бойния ни химн се носят из подводника, спомняйки след току що преминалата опасност, толкова боеве, толкова жертви и толкова слава, тук стотици километри далеч от родината, дълбоко в недрата на бездната . . .

Бавно се вдига подводника към повърхността и внимателно оглежда хоризонта с перископа. Далеч в настъпващата тъмнина се забелязва силуета на също едва що издигналия се враг — подводник. Бързо изплава и № 8 и с зелена звезда поздравява врага. На вежливостта той отговаря с вежливост: — над него се извива бяла ракета.

Заработва веднага и подводния телеграф:

„Лошо стреляте — моите съболезнования“ — закача се № 8

„Ловко се потопихте“ — отговаря силуета.

„Защо тй бързо?“ — Подмята той.

„Искахме да хванем и ви повърнем зле пуснатото торпедо! Шегува се № 8.

„Щастлив път“ — предава вече изгубилия се в мрака силует.

„Благодаря“ . . . „подобно“ отговаря № 8.

След тая размена на любезности, заработват пак машините и № 8 тихо запорва водите.

Отново се появяват групи на палубата, отново се понасят звуците на хармониката, отново започват разговори и тихи спомени се вмъкват в думите

А връз кулата командира, оглеждайки барометра, картата, морето и звездите дава последните си нареждания за през нощта.

Послушно извива подводник № 8 край изток и бързо се понася към други места, към други води, да търси щастieto си, славата си . . . или вечността.

В. К. Попов

Командант на параход „България“..

Приключение.

След вечерята, офицерите от парахода „Чугуев“, продължаваха да седят в малката кают-компания и слушаха за шести път грамофонната пластинка „типарери“, като всички тихо тананикаха кършната английска мелодия. Командиря им бе поканен на вечеря в близкостоящия параход и отсъствието му се чувстваше от всички, особено от третия и четвъртия офицери, които тази вечер бяха в игриво настроение. След като концерта се привърши, компанията помоли старшия офицер да разкаже нещо от своите многобройни приключения, което той прие с видимо удоволствие и започна така:

„През пролетта 1899 година аз току що бях свършил морското училище и веднага бях назначен четвърти офицер на парахода „Минерва“, който след като взе пълнен товар от Николаев, замина за Анверс. До Гибралтар имашме сравнително добро време, което, обаче клонеше на разваляне. В Бискайския залив то действително се развали. Върлуваше северозападна буря. „Мирерва“ се държеше на вълните чудесно; тя бавно и гордо се клатеше напред и носът ѝ понякога се заравяше под разярените, побеснели, пенести водни маси, които от време на време даже заливаха целата ѝ предня палуба, но тя скоро пак изплавваше над тях. На втората нощ след започването на бурята мен се падна да дежуря на капитанския мост от среднощ до 4 часа сутринта. Помня това дежурство много добре: луната ту изгряваше, ту се скриваше зад облаците. Аз я следех и с особено удоволствие се любувах на красивите гледки, които тя, в съчетание с облаците, даваше. Красивата картина, която всеки момент се менеше, ме настройваше сантиментално и ме караше да си спомням за разказите на старите моряци, които знаехи моето любопитство към морските приключения, винаги охотно ми разказваха своите преживявания. Вятърът продължаваше да духа със същата сила, морето кипеше и люшкеше кораба. Трябваше да балансирам с постоянно движение на коленете си за да се задържа на мястото си и да мога да следя от време на време кърмичията, дали държи по заповеданото направление. В 2 часа след полунощ командиря бързо се изкачи на капитанския мост и ми заповяда да из-

меня курса на кораба 30° на десно. Когато заповедта му беше изпълнена той ми заповяда, когато измина 8 мили по новия курс да го извикам. Длъжен съм да призная господ, че тази неочаквана и странна постъпка на командиря ме озадачи много; новия курс сочеше към брега, който не бе много далеч. Грозни мисли ме преследваха и почнах да се съмнявам за душевното състояние на командиря, но нямаше какво да се прави — заповедта му трябваше да се изпълни, защото той биваше жесток към всеки, който би се осмелил да му противоречи в командването на кораба, което той безспорно отлично владееше. Времето вървеше бавно, а милите като на пук се изминаваха още по-бавно. Но, най-сетне, както всичко има своя край, изминаха се и осемта дълги, мъчителни, пълни с тревога мили и аз незабавно през преговорната тръба съобщих на командиря за изминатото разстояние. Той не закъсня да се яви на капитанския мост, взе далекогледа и дълго съсредоточено гледа на лево от носа на парахода. Вятъра и вълнението почнаха да спадат. Облаците ставаха по-редки. Луната в по-дълги промеждутъци осветяваше набръчканата вълнообразна повърхнина на океана. Командиря все още продължаваше да гледа през далекогледа. Неочаквано той заповеда: да се спре машината, да се приготови въже за спасителния прибор, да се постави щорм—трапа*) от левата страна и по целата лева дължина да се спуснат специалните готови маслени торби за укротяване на вълнението и най-после — да се измени курса още на лево. А след това, като забеляза очуденото ми лице, ми съобщи, че ще трябва да спасим един човек. Аз се вгледах внимателно на лево. Действително на около 60 метра от левата стена на кораба аз забелязах една плаваща греда, около която личеше черно петно. Когато от борта хвърлиха спасителния прибор, черното петно направи слабо движение и като че ли увисна на прибора, когато бавно теглеха към кораба. Беше човек. Един от моряците слезе зад стената по щорм—трапа наведе се, обхвана нещастника под мишците и така след няколко минути той бе изтеглен на палубата и спасен.

На следующия ден бурята бе преминала и морето приемаше малко по-малко, обикновения си спокоен и еднообразен вид. Когато отидох да обядвам, аз заварих от десната страна на командиря спасения — наш колега, 26 годишен моряк, по народност норвежец, командир на 2000 тонен ветроход, който на път от Южна Америка за Европа бил достигнат от бурята и се разбил в скалистите брегове на Испания. Аз погледнах командиря и твърдо исках да го запитам за снощната случка, той ме спре с ръка, и очевидно продължи да разказва за случилото се:

*) Въжана стълба, която се употребява на корабите във време на голямо вълнение, за покачване на хората в кораба.

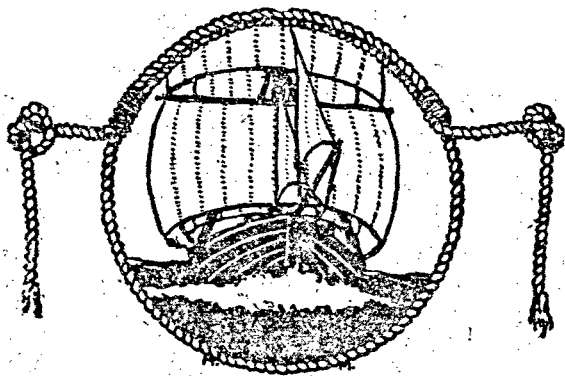
„Когато се започна бурята, аз като никога започнах да се нервирам и то без да има видима причина за това. На втората нощ след почването на бурята, аз сжнувах, че млад рус момък, плаващ на една греда, ме молеше за помощ, като ми съобщаваше географическата широчина и дължина на местото си. Когато се събудих аз забелезах, че бе около 2 часа след полунощ. Облякох се набързо, ориентирах се за местонахождението на плаващия и отидох на капитанския мост, за да наредя да се измени курса на кораба за да спася — и той показа на сжседа си от десно — тоя сжщия, когото сжнувах. Останалото вий знаете вече от вашия млад колега, който бе през това време дежурен на капитанския мост“.

Господа, продължи, старшият офицер, аз ви разказах нещо, на което аз лично сжм свидетел. До тогава аз не вярвах в тайната сила на внушението, но след тоя ден повярвах в него.“

Настана минутно мжлчание, което най-младия от офицерите наруши с молбата си към старшият офицер да ни разкаже и друго нещо из своя живот. Той обаче, поради късното време, отложи молбата му за следующия ден, събгува се с „лека нощ“ и се прибра в кабината си.

Останалите офицери, след като му пожелаха — „Ваша по-лека“, излязоха на палубата на „Чугуев“ за да се полюбуват на тихата зимна нощ и на божественото северно сияние. Парахода „Чугуев“ бе пристигнал преди две седмици от Ню-Йорк и тук в „Порт Александровск“ на Мурманския бряг, трябваше да чака до началото на м-ц април, до като изтжнеят ледовете, та след това с помощта на ледосекач-параход да премине ледовете на Северното Бело море за да достигне пристанището Архангелск.

Остров Евбея
(Залив Каристо)
Май, 1923 год.



МОРСКИ НОВИНИ.

I. Известия из дейността на Българския Народен Морски Сговор.

Учредителния събор на Б. Н. М. Сговор

Учредителния събор на Б. Н. М. Сговор се състоя във Варна на 16, 17, 18 и 19 май т. г. Той бе открит от председателя на временния централен комитет г-н кап. II ранг Ив. Михайлов със следната реч:

„Уважаеми г-да пълномощници на клоновете от Б. Н. М. Сговор!

От името на Централния Комитет на Б. Н. М. Сговор Ви поздравявам с „Добре дошли“.

Г-да пълномощници, идеята на която нашето младо сдружение служи — българската морска идея — не е съвсем нова. Независимо от нейното случайно до характерност появяване в нашата история, тя вече днес се очертава и закрепва все по-вече и по-вече. Ние видяхме в наше време цяла редица от единични, отделни нейни прояви във всички насоки на нашия живот — и във вид на политически и военни стремежи и задачи, и във вид на стопанска дейност, свързана или имаща за област морето и Дунава. Ние видяхме цяла редица от частични или общественни инициативи и дела, които макар и да почват от разни изходни точки, но се вливат все към общата цел — познание, затвърдяване и използване морето за общото ни благо и култура. Такива са:

1) Патриотичните прояви именовани: — на българските железничари — „Отец Паиси“, на софийската община — „Св. Кирил и Методи“, на моряците от флота — „Народен флот“ и др.

2) Такива са обществената и частна българска дейност в областта на морското ни и дунавско корабоплаване, рибна, солна и др. промисли

3) Тук отнасяме държавната строителна и просветна дейност в създаването и поддържането на пристанищата, крайбрежието, всички видове плаващи средства и морски училища.

Вкупом — всички тия области се сливат, се обединяват днес, в задачите на Б. Н. М. Сговор, който има цел да подготви най-широкото народно съзнание и разбиране за ползите и значението на тия деятельности, а чрез това да ги до-

веде до най-щастлива хармония, както помежду им така и в съгласие с всичката им обширна тяхна преплетеност, със всяка останала култура и икономическа българска мисъл и дело.

Г-да пълномощници,

Заченките на Б. Н. М. Сговор се крият в 1913 год., когато след първия неуспех на нашето племе, всички подирихме пжтища и изходи за възстановяване на един завещан от предишното ни поколение идеал. По-сетне — след втората ни неудача, след нашето последно материално поражение, дошло след огромното общочовешко землетресение на световната война, на което беха подвжргнати интересите и битието на цялото човечество и трусовете, на което още продължават и се отразяват в целия ни живот, ние виждаме при новото напласяване на живота как народа ни напрега всички усилия и наново дири пжтища, разгржща се цял целеничжк и тжрси истината — разковничето на бждащето. Тая работа днес я вжршине ние съвременниците, но отрупани от текущото, не забелезваме на пржв поглед грядущето — плода на нашата сегашна деятелност.

Измежду всичкото днешно творчество по възсжздаване нашето бждаще пжрво место джржи това на Б. Н. М. Сговор, защото той има особеността, че се явява за пржв пжт в цялата наша 12 вековна история, и защото нема клетка от живота ни, успеха на развитието на която да не е тясно свжрзан с нея.

Г-да пълномощници,

Б. Н. М. Сговор се роди през време на големите физически и нравствени мжки на българския народ — времето, когато се приключваше световната война, когато всички след тежките материални и нравствени жертви, бехме затруднени за утрешния ден и незнаехме участта си. Но, именно за това пжк в неговото появяване трябва да виждаме най-силното доказателство, че ако от една страна ние понесохме материални загуби и поражения, то спечелихме духовно преди всичко една победа над себе си, победа в която е вложено най-главното от бждащето ни — стремеж за по-тясно сближение с другите народи и решение да запжлниме една историческа празнота.

Г-да пълномощници,

В заключение на своите приветствени слова ще стана тжлковател на чувствата на основателите на Б. Н. М. Сговор — бившите наши морски офицери. Те предават Вам и на цялото сдружение една скжпоценност за България, младенец, един Мессия, като при това Ви молят да бдите над неговата люлка; най-главното, което в момента на учредителния сж-

бор на Б. Н. М. Сговор имат да Ви пожелаят, то е да налучкате в сегашната Ваша деятелност и в бъдеще в тая на клоновете от Б. Н. М. Сговор истинският, българският път, по който тая тяхна рожба ще може да се аклиматизира под българското небе, за да стане за бъдните поколения един истински великан в историческия път на културата, стопанството и просветата на нашето храбро, жилаво и трудолюбиво племе. От тяхна страна, от страна на българското морячество, осмелявам се чрез вас да обещаая на целия Б. Н. М. Сговор и в бъдеще нашето идейно и пълно със себеотрицание служене.

Г-да пълномощници,

На основание ал. 1 чл. 3-й от „Времения устав“ откривам учредителния събор на Б. Н. М. Сговор.

От страна на Централния комитет, Редакционния и Проверителния съвет пожелавам на г-да пълномощниците полезна работа. Изказвам и публична благодарност на членовете от Централния, Редакционния комитети и Проверителния съвет и всички клонове за извършената до сега от тях работа“.

След откриването, събора бе приветствуван от нашите културни, обществени и спортни организации. От многото приветствени речи, ний даваме тук по-долу няколко.

От името на Юношеския туристически съюз в България, събора бе приветствуван от председателя на Варненския му клон „Камчия“ — г-н Колев, със следните думи:

„В течение на много векове назад българския народ се охарактеризира като такъв, който отбегва морето и се привързва повече към вътрешността. Даже и в днешните времена, когато ние сме поставени пред факта, че най-вече преуспяват тия народи, които отдават голямо значение на морето и се стремят да бъдат винаги в съседство с него, ние българите като че ли сме на диаметрално противоположно мнение. Че има хора между нас, които признават онака велика роля, която играе морето в културния подем на народите, не искам да отричам — но те днес за жалост са малцина и едва ли със тях българския народ може да се оправдае, че той схваща какво крупно значение има за него това море и да прояви един интерес към него. Ние със съжаление трябва да констатираме, че крайбрежието на единственото за сега наше море в значителна степен е заселено с инородни елементи. Ние трябва да сторим всичко възможно за да го направим наше не само териториално но и по население, дух, култура. В това отношение ние трябва да вземем пример от всички модерни държави. Там на морето отдават първостепенно значение и правят всичко възможно за да възпитат всеки гражданин и младеж в заинтересованост към него.

Признавайки, че в здраво дисциплинираната организация лежи залога за преуспяването на всяка идея, ние виждаме как държавата, в лицето на своя народ, подкрепя всяка организация, която се нагърбва с проагитирането на значението на морето за народите. У нас напоследък с гигантски крачки започна да се развива организацията на Българския Народен Морски Сговор, която си постави задача идентична с тая на коя да е от току що споменатите организации в модерните държави. Българския народ, ако наистина живее със своите интереси, трябва напълно да подкрепи идеите на тая организация. Юношите туристи от цяла България схващат много добре нуждата, която има България от истинско национално море и те адмирират всеки, който би се заел с задачата да възпитава българина в обич към морето. Българския Народен Морски Сговор бе първата организация, която истински си постави тая задача и той заслужава пълната морална и материална подкрепа на всеки съзнателен българин. Членовете от 70 клона Ю. Т. С. апелират днес към своите бащи и по-възрастни братя да подкрепят идеята що агитира Българския Народен Морски Сговор, да станат членове на неговите клонове и да сторят всичко възможно за възпитаване на българина в любов към морето. България днес се нуждае от всичко онова, което притежава една модерна морско — търговска държава и всеки, който с думи или дела се стреми към противното или даже е индиферентен към всяка инициатива за проагитиране морската идея, е враг на своето отечество.

Ние много години наред слушахме за моретата по цялото земно кълбо, за отлично уредените по тех пристанища, за цъфтящата там търговия, култура, богатство. За нашето море, обаче, ние малко чухме да се говори, да се оценява. Защо? Защото ние, които трябваше първи да заговорим за него не го познавахме, защото ние не сторихме нищо за да привлече то вниманието на света. Нас цели години ни наричаха чужденци на това море и не веднаж са ни заявявали, че то не е наше, защото даже и не го познаваме. И за съжаление всички бяха прави, защото ние не познавахме нашето море, защото ние, които бяхме при него, не знаехме, че то е при нас. Ще бъдем ли и за в бъдеще такива, каквито бяхме в миналото? Ще оправдаем ли всичко това, което ни приписват чужденците? Не! Ние трябва да скъсаме тия вериги що ни обвързват с индиферентност към нашето единствено море. Ние, които претендираме за още едно море, трябва да направим истинско наше това, което притежаваме.

В лицето на юношите туристи Б. Н. М. Сговор ще намери най-равностните защитници на своите идеи. Тия юноши, които пребродиха всички къртове на България, ще сжумеят да отдадат нуждното значение на морето.

Накрай от името на Юношеския Туристически Сюз в България и клона му във Варна „Камчия“ пожелавам на конгресистите най-трескава и плодотворна дейност в организацията на Българския Народен Морски Сговор, за да стане той една организация здрава, която мощно би отстоявала всички посегателства върху нея и би служила като градиво на бъдещата наша култура и богатство. Още веднъж изказвам надеждата си, че скоро всеки българин ще се проникне от идеята за нуждата, необходимостта на морето, и ще стане ревностен защитник на всяка инициатива, която би го уплетила в тая насока. На българския народ трябва свободен простор за дишане и такова може да ни открие само морското крайбрежие.“

Делегата от Русенския клон на Б. Н. М. Сговор г-н Инженер Цаперков приветствува конгреса със следните думи:

„Г-да делегати, Вам Ви е известна целта на нашето събиране на конгреса тук във Варна — да поставим на здрави основи едно единствено по целта си културно предприятие, което в зародиша си няма никакви политически подклапки.

Нашата задача е да превърнем народа да обича морето и реките и да ги превърнем в един полезен лост за стопанските си цели, от който лост има най-много нужда българския земеделец, за да може да изнася излишната продукция на трудът си пред конкуренцията на всесветския пазар, използвайки морето и реките, като водни пътища които ни свързват с целия свят.

Тук не може да ни упреква никоя държава, че ний искаме да използваме природно дадените нам морски и речни пътища, още по-вече, че не ще се намери някой съзнателен българин да ни упреква какво ние искаме да му обжрнем вниманието и да го възпитаме щото той да не се отнася с пренебрежение към този Божи дар.

Вече е време да се опомним! Има народи, каквото е холандският, който всяка година краде от морската почва, със своите водни постройки, а други — построяват цели системи, канали и водни пътища, само и само да си продаждат най-изгодно излишното, а ние, с тия готови природни улеснения сме пасивни и не се замисляме даже как да ги използваме.

Щом е така, другите народи ни се смеят и даже до там са отишли, че почнаха да искат да ни затворят непосредствените граници до тях. Това много добре личи в Ниоиския договор, когато ни отнеха излаза на Егейско море и от държава, която няма абсолютна нужда от него; Сжщото е и с р. Дунав. Става вече 40 години от как сме се освободили, а още не сме успели да образуваме поне най-малкото паропловно или ветроходно дружество за да пренасяме поне най-малките си товари между близките градища и села, ко-

гато в турско време и до скорост, наши поданници са имали платноходни транспортни плувачи, в които са служували и на чуждите съседни нам държави.

Заради това навременна е инициативата и би трябвало всички народни слоеве от обществото да я пригърнат и вземат живо участие за да стане тя една истинска народна сила, която да може в най-скоро време да постигне предначертаните си цели. Вследствие на горното клоновете из целото царство днес са изпратили свои делегати да приемат устава на Българския Народен Морски Сговор, с което да поставят на здрави и непоколебими основи едно културно-стопанско мероприятие, което ще има заслуги.

Нашата главна цел тук ще е да се вземат всички ония необходими и неотложни мерки, щото колкото е възможно в едно непродължително време нашата държава заедно с частната инициатива да вземе в своите ръце вноса и износа на произведения, с които ние търгуваме. Нашето стремление трябва да бъде, колкото е възможно до максимум да използваме положения труд за оня продукт, който искаме да искараме пред чуждия пазар. А това ще бъде когато го товарим на наши товарни средства, когато предадем товара в доброто качество, в което го изнасяме, когато го рекламираме с наши хора и най-после, когато го пренасяме бързо и на време на конкурентния пазар. Не ще и дума, че това може да стане само с наши съзнателни и патриотични хора, които поне ще отговарят между другото морално и материално пред нацията си. Държавата трябва да вземе участие в стопанско търговския конкурентен, пазар чрез сегашното ни търговско параходно и бъдащи дружества.

Ние трябва да бъдем смели, както са околните наши държави, каквито са малките морски държави, що виреят и съществуват между големите. Мене ми се струва, че една държава като нашата, която има внос и износ на милиарди левове, тя ще може да издържа речни и морски плавателни средства за нашите нужди.

Ето господа в кратце идеите, които ме вълнуват и които мисля да легнат в основите на нашия устав. За да имаме едно народно морско корабоплаване трябва да имаме на лице следните елементи:

а) Морето и реките, които ги имаме: Черно море, р. Дунав и другите поречия в Царството.

б) Параходи, условия за поправката им и персонал за тях.

в) Техничко-научната част, за да се създадат условия за изчване морето и реките, според нуждата на плаването и неговото улеснение (пристанища, съоръжения и др.).

г) Търговско-финансиално. Тук трябва да вземе участие търговското съсловие и съвместно с финансистите да орга-

низираят или пък да даждат просветното си мнение по създаване на самостоятелно морско-речно плаване.

Няма да вливат в подробности, но когато се разглеждат по отделно членовете от устава ще мога да обоснова, исканията, които русенския клон на Сговора смета да внесе за да имаме до някъде едно ръководно становище за постигане гореказаните цели на Морския Народен Сговор.

Сега пожелавам Ви плодотворна дейтелност и успех в предстоящата работа.

След приветствените речи се избра бюро за ръководене работата на учредителния събор със следния състав.

Председател: Капитан II р. Б. Стателов — Варна

Подпредседатели	г-н Попов — учител от Шумен
	г-н Секулов — търг. от Г.-Ореховица
Секретари	г-н Димитров — съдия от Анхиало
	Мичман I р. Мишляков — Варна.

Отчета за дейността на учредителния събор на Б. Н. М. Сговор, трябваше да бъде напечатан в тази книжка на „Морска библиотека“, но поради последните събития, той не можа да бъде приготвен за отпечатване и остана да се приложи към следующата книжка.

След закриването на учредителния събор, на следующия ден — 20 май 1923 година — се откри тържествено Морския музей. Освен многото гости, официалните лица и конгресистите, присъстваваха: представителя на Н. В. Царя — капитан лейтенант Скутунов и Н. В. Преосвещенство Варненския митрополит Симеон.

След освещаването и откриването на морския музей председателя на Времяния централен комитет на Сговора г. Кап. II р. Ив. Михайлов произнесе следната реч:

Ваше Високо Преосвещенство,

Г-н Капитан-Лейтенант,

Почитаемо събрание на Г-да пълномощниците на Учредителния събор на Б. Н. М. Сговор и гости на днешното тържество.

Известно е, че България крие в недрата на своята история следи от цветущи култури на миналото.

Издирванията върху тях се грижливо прибират в многобройните музеи в Царството, както в столицата, така и в редица градове по почин на самото население, като във Варна, Ловеч, Плевен, Преслав, Ст.-Загора, В.-Търново и др.

Где са обаче и какви са белезите от нашето морско минало? В какво се е заключаващо то, какви са проявите на нашите прадеди спремо морето и как са си служили те с него?

Всичко това предстои да ни разкрие Морския Музей при Б. Н. М. Сговор, скромното начало, на когото днес освещаваме.

Морския Музей се явява един нов принос към българската културна сбирковишница, който колкото и да е млад и отначало да изглежда на доведен син в общото семейство на паметниците на българската култура, той трябва да бъде посрещнат с най-нежни грижи за да помогне и се раздере завесата на най-неизследваната част от нашето минало — участието ни чрез морето в общочовешката култура и създаване на своята.

Морския Музей трябва да стане галеното дете на младото българско сдружение Б. Н. М. Сговор за да бъде то храм, гдето на вечни времена да се съхраняват най-новите и от велико значение за бъдещето ни усилие — кристализирано в формите и нуждите на Българската морска идея.

Тая недостатъчно позната до сега, недостатъчно застъпвана и проповедвана у нас идея, съставлява догмата и дейността на Б. Н. М. Сговор, — тоя, нов под българското небе Месия, който ще носи обични блага и култура за българското племе.

Чрез делото на Морския Музей, ний ще издаме оная духовна сграда, която на вечни времена ще сведочи за нашата завършена напредналост.

На Морския Музей предстои да изиграе ролята на зародишна ядка за развитие на един Черноморски Научен Институт при Б. Н. М. Сговор.

Морския Музей е замислен от бившия Централен комитет на Б. Н. М. Сговор през м. Август 1921 год., а началото му заложено през м. Януарий 1922 г., когато с ценното съдействие на Варненското Археологическо Д-во и Директора на Девическата Гимназия се получи насърчителното одобрение на Господин Министра на Просветата, който специално към двата сжседа — Варненския Археол. Музей по преди, а сега към Морския Музей на Б. Н. М. Сговор, е проявил особено внимание — доказателство за неговата голема готовност да подпомага на дело културните дела.

Почитаемо събрание,

В днешното си състояние и в днешното си и бъдеще значение Морския Музей обаче далеко не ще изпълни културната си роля за българското племе, ако той и целото дело на Б. Н. М. Сговор немаха такъв предан поддръжник в лицето на Негово Величество Царя на Българите.

Усилията на шепа моряци, щяха да бждат като тия, когато моряците се движат в развалнувано море без надеждата да се ориентират по един фар.

Ето защо ние всички джлжиме пжрвата и най-голема благодарност и признателност за моралната и материална подкрепа оказвана от Негово Величество.

Господин Представителя на Негово Величество, г. Капи-Лейтенант Скутунов, моля да бждете тжлкувател пред пжрвия наш моряк, Негово Величество, на чувствата на признателност и благодарност за указаната до сега подкрепа и показания от него пример и за надеждата, която храниме кжм него за бждащето на общобжлгарското дело на Б. Н. М. Сговор.

В лицето на г. Министра на Просветата и на г. Министра на Земледелието и Джржавните имоти, изказвам благодарността кжм джржавата за сждействието по подслона и устройството на Морския Музей и за асигнуваната сума 50000 лв. в бюджета за 1922/23 год., която сжгласно решението на Учредителния сжбор на Б. Н. М. Сговор, образува пжрвия фонд „Черноморски Научен Институт“ зародиша на когото Морския Музей — днес осветихме.

Вие, Ваше Високо Преосвещенство, който стоейки пред нас символизирате — в когото се олицетворява най-бурната епоха на нашите борби за сжществуване, приемоте нашата благодарност за духовните напжтствия в делото.

Делото на Морския музей джлжи благодарност на Варненското Археол. Д-во и г-н Директора на Варненската Девическа гимназия, на тук присжтствующия бивш началник на риболовното отделение при Министерството на Земледелието и джржавните имоти.

Сжщо така благодарение на г-да досегашните дарители старши моряци, Зап. кап. I р. Абаджиев Стефан, Иванович Иван, Зап. Лейт. Игнатов, наследниците на загиналия през войната кап. лейт. Минков и всички н-ци на отделните морски части, които са помогнали за уреждането на музея.

Джлжиме благодарност на уредниците на музея зап. Мичман, инженер-корабостроител Пампулов, мичман Цанев, кондуктор Джеферов и руския полковник, член на Петербургския Археологически институт — Полубояринов“.

След хубавата реч на г-н кап. II р. Иван Михайлов, взе думата кап. лейтенант Скутунов:

Ваше Високо Преосвещенство,

Почитаемо сжбрание,

В тоя тжржествен момент, Негово Величество Царя, моряк по душа, най-искренно сжрадва ратниците на идеята за сговор и любов кжм морето.

Днес се открива Морския Музей, той обвенчава вашата идея и ще послужи като мощен залог за светло бъдеще.

Имайки много близо до себе си идеята за морския сговор, Негово Величество ме натовари да го представлявам на това високо културно тържество и аз от Негово име Ви поздравявам и пожелавам сили и устрем за преуспяване на народополезното и високо културното дело с което тжй самоотвержено сте се нагърбили.

Нека впрочем тоя, с толкова вкус и старание нареден морски музей бжде искрата, която ще пржсне светлина в бжлгарския народ и ще му вджхне любов към морето. Нека с високо съзнание за културното назначение на морето, бжлгарина унищожи всички пречки, които искусствено са го отделяли до сега от родните му брегове и той забрави тжй често повтаряната международна поговорка: „На джрво без корен се не качвай“.

Последваха и други поздравителни речи. След изслушване на поздравленията, кап. П р Ив. Михайлов отговори със следните думи:

Почитаемо събрание,

Хубавите възторжени пожелания, които имахме честа да изслушаме, изхождат от: представителите на бжлгарската духовна култура, от Джржавния университет, от Природоизпитателното, Географско, Етномологическо и Економическо Д-ва, от представителите на бжлгарската войска и на живия пантеон на славата на бжлгарската мощ — запасното офицерство и подофицерство, от търговския и индустриален свят, от дружествата на инженер-архитектите, от средните техники, от техниците в мина Перник, от Ловджийския, Туристическия и Колоездоческия Съюз и т. н. — дейността на всички тия събрана в едно се сумират в обща равнодействующа на духовната и материална култура и мощ на бжлгарското племе; в която от днес за пржв път в бжлгарската история, се получава пжлна хармония, като се допълва с общобжлгарското дело, Бжлгарската Морска Идея, изразена Б. Н. М. Сговор.



II. Вжтрешни морски новини.

1. Рибарство.

Рибарското училище вжв Варна е привжршило вече теоритическите занаятия и веднага е пристжпено кжм практически занаятия: плаване, гребане, управление на лодки под платна, плетене на мрежи, лов на риба с крайбрежни инструменти, моторно дело, железарство и правене на лодки.

Директора и ихтиолога на училището преднамеряват да направят опити с опитния трал и да поработят вжрху вжпроса за движението на рибата вжв вжзка с температурата на водата в разните пластове, подводните течения и движението на планктона. Необходимите инструменти за целта са изписани от странство.

Понеже рибарството у нас е развито най-силно в Бургаския залив и южно от него, то се е повдигнал вжпроса за преместването на рибарското училище в казания район. Назначената специално за този вжпрос комисия, след като е прегледала всички места, единодушно е решила, че рибарското училище трябва да се построи на малкия остров до гр. Созопол.

Созополския градски общински сжвет подарява поменатия остров на училището.

Конференцията на риболовните кооперации. Резолюцията. Свианката по инициативата на Министерството на земледелието конференция на риболовните кооперации в Бжлгария на 9, 10 и 11 т. м., след като е разгледала обстойно вжпроса за поевтиняването на рибата е взела следното решение: Да се иска от министра на земледелието да назначи една анкета: да помоли сжщия да направи вжсичко зависяще от него в духа на закона за рибарството, като настои пред м-ра на финансите, за премахване на общинския налог вжрху пресната риба и акциза вжрху солената риба от местно произхождение; пред м-ра на железниците за пжлното приложение на чл. 69 от закона за рибарството; да се освободи от навло леда и амбалажа на пренасяната пресна риба поне до размер, какжвто е на зеленчука; да се усили временно сега лова на рибата в блатата до максимум, като се приемат нови членове в кооперациите и последните се кредитират от джржавата; да се сжздадат изкуствени рибници, модернизиране на риболова, като се отпуснат предвидените в закона помощи и премии; да следят печалбите на комисионерите и риботжрговците, като се заджлжат респективните джржавни чиновници да заверяват покупната тжржна цена на рибата.

2. Пристанища и мореплаване.

През март 1922 год. е приет закона за организация на труда — решения взети във втората сесия на конференцията в Генуа през 1920 год.

Същността на тоя закон е:

1) Приема се 8 часовия работен ден (48 часа седмично) в риболовната индустрия и мореплаването, а особено в морскопревозната служба. От страна на държавата се прави щателна проверка числото на обслугата (екипажа) в корабите.

2) За вътрешното корабоплаване може да се предвидят специални разпоредби (клаузи) в зависимост от изключителните и климатически условия, но това трябва да става с разбирателството на работодателите и заинтересуваните работнически организации.

3) Да се помотне за създаване международен закон за всички моряци.

4) Не се допускат за работа на море деца по-малки от 14 години освен в случаите когато на отделен кораб работят само членовете от едно семейство. Деца по-малки от 14 години се приемат само в учебните кораби, но над тях се поставя държавен контрол.

5) Осигуряване на моряците против безработица произтичаща от корабкрушение или други някой причини. Усигуряването става или направо от държавата или от държавата чрез професионалната организация чийто устав предвижда осигуровка в случай на безработица.

6) Забранява се търгуването с настаняване моряците на работа. За постъпване на работа моряка не плаща на никакво дружество или лице.

При постъпване се дава право на моряците да избират кораба в който отиват, а на корабоприжателите да избират своята обслуга (екипаж).

В тая точка под думата моряк се разбира всяко лице работящо на кораб в плаване с изключение на офицерите.

Забележка: Постановленията на тоя закон не се отнасят до военните кораби.

Изработен е правилник, който урегулира съотношенията между Българското търговско пароходно дружество, служащите в корабите и трудовите условия. Правилника почива върху основите приети в международната конвенция по морския труд, състояла се в Генуа през 1920 год.

3. Разни

Созопол, нато курорт. Като отворите картата на Бжлгария, окото Ви ще се спре непременно на малкото наше Черно-морско крайбрежие, двете главни наши пристанища — Бургаз и Варна. Ако проследите крайбрежието, ще забележите, че югоизточно от Бургаз то е много врязано, образува много заливи и вдадени части в морето, а именно в тази част на крайбрежието се намира старинният град — Созопол, основан 4 века преди Христа на един чудно-красив полуостров и срещу три малки острова, които прикриват залива от с. и. Сжчетанието на залива, полуострова (Созопол), островите и носовете образуват такава гледка, каквато редко се среща в природата; и ако при тези естествени красоти се прибави и ржката на културния човек, тази местност ще стане такава, каквато редко ще се намери, не само по нашето крайбрежие, но и по бреговете на целото Черно море. Жалко е, че нито община, нито джржава не е направила още нищо за тоя естествен и красив курорт по нашия бряг. Сега казват, че джржавата се е заела да сжедини с вжлнолом града с един от островите, кждето ще се построят курортни вили, риболовно училище и пр.

Красивата природа на острова и града не е лишена и от чуден здравословен климат, хубава балканска вода, която то по анализ и вкус не отстжпва на Софийската, но с неудобство, че се пренася отдалеч около 3 км.

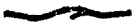
Сега общината взема мерки тази вода да се пренесе в града и острова с водопровод.

Заливите около града са наслани с пясжци и могат да служат за лекуване на болни от хронически ревматизм, ишиас, нервни преуморявания и пр., а за здравите отлична летна почивка.

С настоящето Созополското Общинско Управление отговаря на многото запитвачи от Пловдив, София и др. градове от вжтрешността на Бжлгария, които питат за Созопол.

От общината.

На 2 май 1923 год. Проф. Д-р Асен Златаров говорил на тема: „Из тайните на морето“ — беседата е джржана на второто заседание на Бжлгарското Природоизпитателно Д-во — София.



III. Външни морски новини.

Според новото издание на Lloyd Register световния тонаж (кораби с по-малко от 100 R. T. не влизат в тая статистика), обема 33,935 кораба с 64,37 милиона R. T. Увеличението от 1914 год. достига около 14 мил. тона. На ветроходния флот се падат 4680 кораба с 3,03 мил. R. T.; тоя флот показва едно намаление от 1914 год. с 952,000 т. Тонажа на дървените кораби от 1% от параходите в 1914 год. се е увеличил на 3 6/10%. Най-голямата част от това увеличение се пада на американския търговски флот, който в 1914 г. е имал 210,000 R. T. такива кораби. а в 1922 г. 1,147,000 T. Долната таблица показва развитието на параходните и моторни кораби на отделните държави; в таблицата влизат само стоманените и железни кораби.

Д Ж Р Ж А В И	юни 1914 Вг. R. T.	юни 1922 Вг. R. T.	Разлика Вг. R. T.
Великобритания	18,877,000	19,053,000	+ 176,000
Британски колонии	1,407,000	2,201,000	+ 794,000
Съединени Щати	1,837,000	12,506,000	+ 10,669,000
Австро-Унгария	1,052,000	—	—
Дания	768,000	944,000	+ 176,000
Франция	1,918,000	3,303,000	+ 1,385,000
Германия	5,098,000	1,783,000	- 3,315,000
Гърция	820,000	653,000	- 167,000
Холандия	1,471,000	2,613,000	+ 1,142,000
Италия	1,428,000	2,600,000	+ 1,172,000
Япония	1,642,000	3,325,000	+ 1,683,000
Норвегия	1,923,000	2,237,000	+ 414,000
Испания	883,000	1,187,000	+ 304,000
Швеция	992,000	996,000	+ 4,000
Останалите държави	2,398,000	3,301,000	+ 903,000

Едно сравнение с изданието 1921/22 г. показва, че за последната година тонажа на параходните и моторни кораби се е увеличил с 2,5 милиона Вг. R. T. В това увеличение най-голямо участие вземат следните държави:

Германия	1,131,000	Вг. R. T.
Холандия	409,000	"
Британските колонии	258,000	"
Франция	239,000	"
Япония	232,000	"
Италия	231,000	"

Причината за намалението на английския тонаж през

последната година с около 231.000 тона е голямата продажба на кораби за в чуждите страни.

Забележително е увеличението в размерите на корабите от 1914 год. Най-голямо е това увеличение за корабите от 6,000 до 10,000 Т.; тяхното число се качва от 1004 на 1926. Долната таблица показва увеличението в размерите на корабите за най-важните морски държави:

Държави		Бруто регис. тона				Общо
		4000 до 6000	6000 до 10000	10000 до 15000	Над 15000	
Великобритания	1914	1283	462	111	27	1883
	1922	1277	725	137	51	2190
Съединените Щати	1914	82	50	10	1	143
	1922	789	615	60	12	1476
Франция	1914	103	52	12	2	169
	1922	190	104	19	3	316
Холандия	1914	62	42	5	3	112
	1922	108	129	7	4	248
Италия	1914	80	27	—	—	107
	1922	191	78	6	4	279
Япония	1914	61	43	7	—	111
	1922	200	97	11	—	308
Норвегия	1914	58	12	2	—	72
	1922	113	40	2	—	155
Останалите държави	1914	703	316	31	21	1071
	1922	394	138	13	2	547

Относително старостта на корабите се изважда следната представа. От 29,255 кораба са били:

	Броя
Под 5 години	8522
5—10 „	4165
10—15 „	3540
15—20 „	3750
20—25 „	2899
Над 25 „	6379

От морските кораби на Съединените Щати 63% са под 5 години. Тонажа на корабите — щерни (за течен товар) се е покачил от 385 кораба с 1,480,000 Т. в 1914 год. на 977 с 5,057,000 Т. Тонажа на моторните кораби показва едно още по-голямо увеличение: в 1914 год. е имало 290 моторни кораба с 234,000 Р. Т., а в 1922 год. 1639 с 1,511,000 тона. Числото на отопляваните с маслено гориво параходи се е увеличило от 364 с 1,310,000 Т. в 1914 год., на 2793 с 14,380,000 Т. Разпределението на корабите според тяхните двигатели се вижда от долната таблица:

	1914 г.	1922 г.
	% от общия реги- стр. тонаж	
Ветроходни	7,95	4,70
Двигатели с вътрешно горене с маслено гориво	0,47	2,35
Котли с маслено гориво	2,62	22,34
Котли с въглищно отопление	88,96	70,61
	100	100

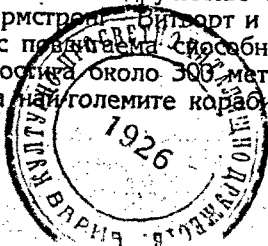
— През 1921 год. само в риболовното пристанище на Куксхафен (Германия) сж били стоварени 17,342,811 кгр. риба на стойност 60,100,526 марки. Тоя улов е бил стоварен от 782 риболовни параходи, 1,065 ветрохода за далечно плаване и 5,826 речни и крайбрежни кораба.

— В Холандия още от преди 70—80 години е била горена и получавана вар от черупките на раковините; през време на войната този занаят отново бил сживен, множество от тия раковини сж били изпращани в Германия. Качеството на така добиваната вар е било отлично. При едно пжлнение на пещта с обикновени черупки е бивало добивано 900 хекто-литра вар.

— Французкото участие в исландското риболовство през миналата година е било сравнително слабо. Работили сж само 30 риболовни парахода с общо 15,600 тона и личен сжстав от 1,171 човека, а сжщо така и 18 ветрохода с 2,700 тона и 423 души личен сжстав. Участвували сж главно рибарските пристанища Булон и Фекамп с 10 и 15 парахода и Гравелин с 9 ветрохода. Преди 10 години само от Булон сж били изпращани 32 парахода, а общо французите са вземали участие с 38 парахода и 91 ветрохода.

Улова сжщо така е бил по-малжк, отколкото обикновено: 9 Булонски парахода за едно пжтуване сж наловили общо 31.900 квинтала (1 квинтал=55 кгр.). Някои параходи сж улавяли само по 2,000. Пазаря на улавяната и осолявана риба е бил твжрде лош. Само незначителни количества сж били продавани по 100 франка квинтала. Голямата част обаче длго е трябвало да стои непродадена и оставена на консигнация в Бордо, главният французки пазар на солена риба.

— Едно английско железопжтно дружество е поржчало в корабостроителниците на Армстронг, Велфорд и С-ие постройката на един плаващ док с повдигаема способност от 60,000 тона; длжината му ще достига около 300 метра. Дока ще бжде в сжстояние да вдига най-големите кораби в света.



МОРСКИ КНИГОПИС

(Приключен на 15 юлий 1923 год.)

СЖКРАЩЕНИЯ:

Изв. Б. Т. И. К. — Известия на Бургазската Търговско-Индустриална камара.

Ик. Изв. — Икономически Известия.

М. Б. — Морска Библиотека.

Н. О. — в Народна Отбрана.

Р. — списание „Рибарство и отраслите му“.

Б.

Бояджиев Кр. Я. — „Провадийските солени извори“. (Списание на Бжлг. Инж. Арх. Д-во, год. XXIII, бр. 10, стр. 164—169).

Бурилков Ж. Т. — „Бургаз, като износен порт през 1921 год.“ (Б. Т. И. К., год. VII, бр. 5, Бургаз май 1923 год.)

Бурилков Ж. Т. — „Бургазското пристанище. Неговите нужди и развитие“. (Сжщо брой 4)

Бжваров, Кр. П. — „Предусловие за успешно рекламиране на морските риби“. (Р., год. I, кн. 4, Варна, април 1923 г. стр. 3).

В.

Варикпечков, кап. лейтенант — „Общ поглед върху причините, развитието действията на море и морско-политическите последици на световната война“ (М. Б., кн. № 7, стр. 1—45, Варна май 1923 год.).

Влаев, Д., майор — „Конгреса за морето“ (Н. О., бр. 943, год. V, София, 28 май 1923 год.).

В. К. — „Морската авиация и флота“. (Н. О., год. V, брой 960, София 10 VI. 1923 год.)

Д.

Данчов, И. Ю. — „За нашите излази на Егейско море“ (Списание на Бжлг. Иконом. Д-во, год. XXI, кн. 4 и 5, стр. 272—275, София 1923 год.).

Дорев, П. — „Александрия и Българското Параходно Дружество“. (Изв. Б. Т. И. К., год. VII, бр. 7, Бургаз, 17.V.1923 г. стр. 3).

З.

За Солунската свободна зона. — (Ик. Изв., год. I, брой 30, стр. 7, Варна 1923 год.).

Загорчинов Стоян — „Тасос“. (М. Б., кн. № 7, Варна, май 1923 г.).

И.

Иванов, С. зап., лейтенант — „Сведения на старите писатели за риболовството в Черно море“. (Р., год. I, кн. 4, стр. 9, Варна, април 1923 год.).

Л.

Л. С. — „Есетровото риболовство и обработване в Каспийско море, с оглед на добиване хайвер. (Превод в Р. год. I, кн. 4, стр. 5, Варна, април 1923 год.).

М.

Морския събор. — (Морска заря, год. I, бр. 24, 25 и 26, Варна, май 1923 год.).

Морските фрахтове през 1922 год. — (в. Слово, год II, бр. 310, София, 26.VI 1923 год.).

Н.

Н. Р. — „Пак за морето.“ (в. Отечество, год. II, бр. 110, София, 5 май 1923 год.).

П.

Пашмаков, поручик. — „Морето и народите.“ (Н. О., год. V, бр. 948, София, 12.VI. 1923 год.).

Пашмаков, поручик. — „Предизвикан отговор“ (Сжция в-к, бр. 946).

П-в, Г. — „Морски бани.“ Превод в М. Б. кн. № 7, стр. 50—54, Варна, май 1923 год.)

„По въпроса за организиране общ морски риболов от рибарските кооперации.“ (Р. год. I, кн. 4, стр. 10, Варна, април, 1923 год.).

Р.

Raulin, G. de — „Le Blocus: Ses modalités — ses conséquences.“ Paris 1918. (Éditeur: Augustin Challamel, rue Jacobs 17).

С.

Световния своден тонаж намалява — (Ик. Изв., год. I, брой 38, стр. 6, Варна, 5.VII. 1923 год.).

Славянов, Г. — „Дунавския ни превоз през 1921 год.“ (М. Б. кн. № 7, стр. 45—50, Варна, май 1923 г.).

Славянов, Г., лейтенант — „Българите и морето“ (в. Отечество, год II, бр. 112, София, 27 май 1923 год.).

Славянов, Г. — „Делото на Българския Народен Морски Сговор“ (Н. О., год. V, бр. 941, София, 22.V 1923 г.).

Славянов, Г. — „Бъдещето на Черноморския ни риболов“ (Р, год I, бр. 4, стр. 1, Варна, април 1923 г.).

Славянов, Г. — „Гр. Варна и Българския Народен Морски Сговор“ (Варненска поща, год. V, бр. 1181, Варна, 16 май 1923 год.).

Стателов, Борис, кап. II р. — „Дунава, като международна река“ (Н. О., год. V, бр. 933 и 934, София, април 1923 г.).

Стателов, Борис, кап. II р. — „Значението на Дунава в стопанския живот на България“ (сжщо, бр. 936.)

Стателов, Борис, кап. II р. — „Нуждата от Българско корабоплаване по Дунава“ (сжщо, бр. 939.)

Стателов, Борис, кап. II р. — „Поуките за бъдещето“ (сжщо, бр. 950.)

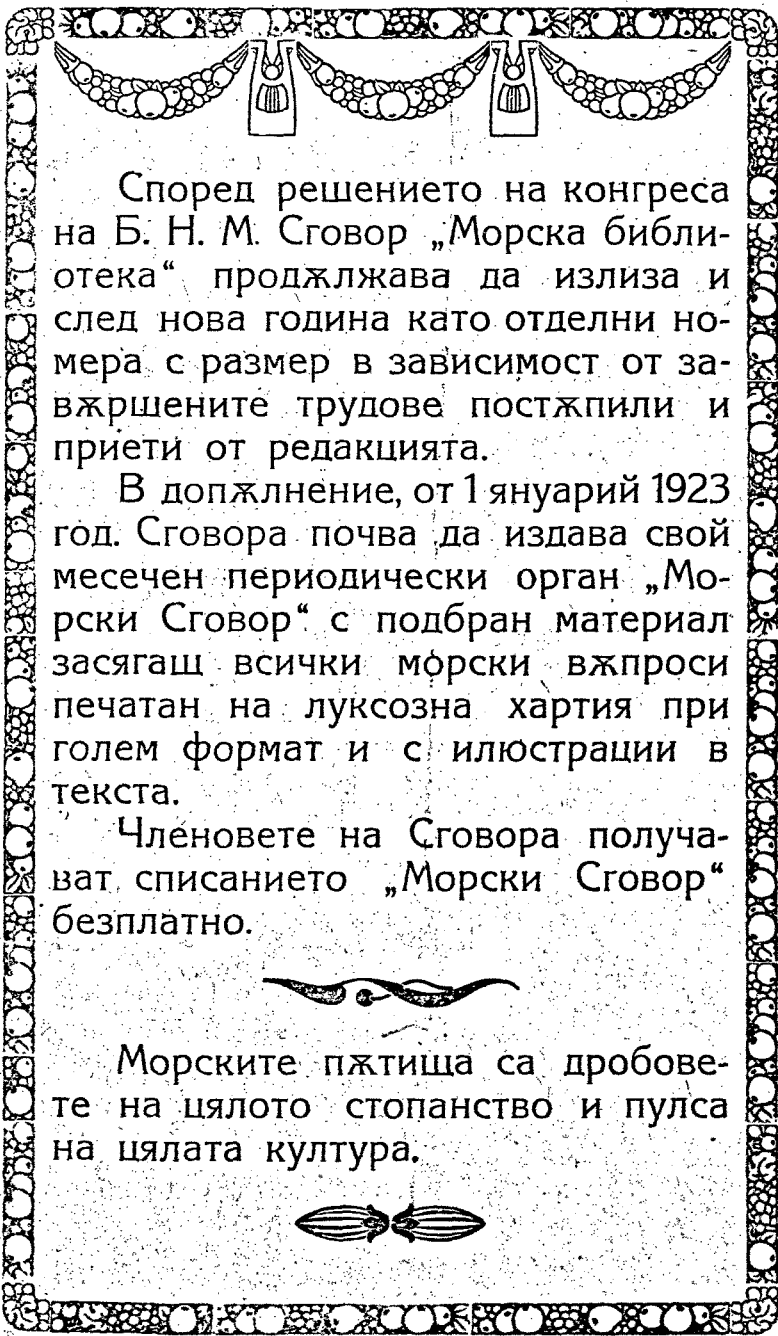
Събора на Българския Народен Морски Сговор — (Варненска поща, год. V, бр. 1180, Варна, 15.V.1923 год.)

У.

Учредителния събор на Народния Морски Сговор (сжция вестник, брой 1182.)

Х.

Христов Хр. инж. — „Анхилските солници“ (Списание на Бжлг. Инж. Арх. Д-во, София, г. XXIII, бр. 11, стр. 186, 5.VI.1923.)



Според решението на конгреса на Б. Н. М. Сговор „Морска библиотека“ продължава да излиза и след нова година като отделни номера с размер в зависимост от завършените трудове постъпили и приети от редакцията.

В допълнение, от 1 януарий 1923 год. Сговора почва да издава свой месечен периодически орган „Морски Сговор“ с подбран материал засягащ всички морски въпроси печатан на луксозна хартия при голем формат и с илюстрации в текста.

Членовете на Сговора получават списанието „Морски Сговор“ безплатно.



Морските птици са дробовите на цялото стопанство и пулса на цялата култура.



Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.

ДИРЕКЦИЯ — ВАРНА

ул. „Цариградска“. — Телефон № 33.

Телеграфен адрес: „ПОСТОЯНСТВО“.

АГЕНЦИИ:

Балчик, Цариград, Дарданели, Солун, Кавала, Пирея, Смирна, Хиос, Мителин, Родос, Александрия, Порт-Саид, Бейрут, Яфа и във всички Български пристанища.

Редовна служба за пътници и стоки:

1. *Крайбрежна линия*: Варна—Месемврия—Анхиало—Созопол—Бургаз—Кюприя—Василико—Ахтопол—Бургаз—Созопол—Анхиало—Месемврия—Варна, два пъти седмично.
2. *Цариградска линия*: Варна—Бургаз—Цариград—Бургаз—Варна, веднаж в седмицата.
3. *Солунска-Пирейска линия*: Варна—Бургаз—Цариград—Дарданели—Кавала—Солун—Пирея—Чешме—Хиос—Смирна—Мителин—Дарданели—Цариград—Бургаз—Варна, два пъти в месеца.
4. *Александрийско-Сирийска линия*: Бургаз—Варна—Балчик—Цариград—Дарданели—Смирна—Родос—Александрия—Порт-Саид—Яфа—Кайфа—Бейрут—Родос—Дарданели—Цариград—Бургаз—Варна, веднаж в месеца.

Дружествени параходи:

s/s „Цар Фердинанд“	2000 тона.
s/s „Варна“	2500 тона.
s/s „България“	1100 тона.
s/s „Кирил“	350 тона.
s/s „София“	250 тона.

За справки и сведения при:

Агенцията във Варна. — Телефон № 164.

„ „ Бургаз — „ № 77.