Морски сговор

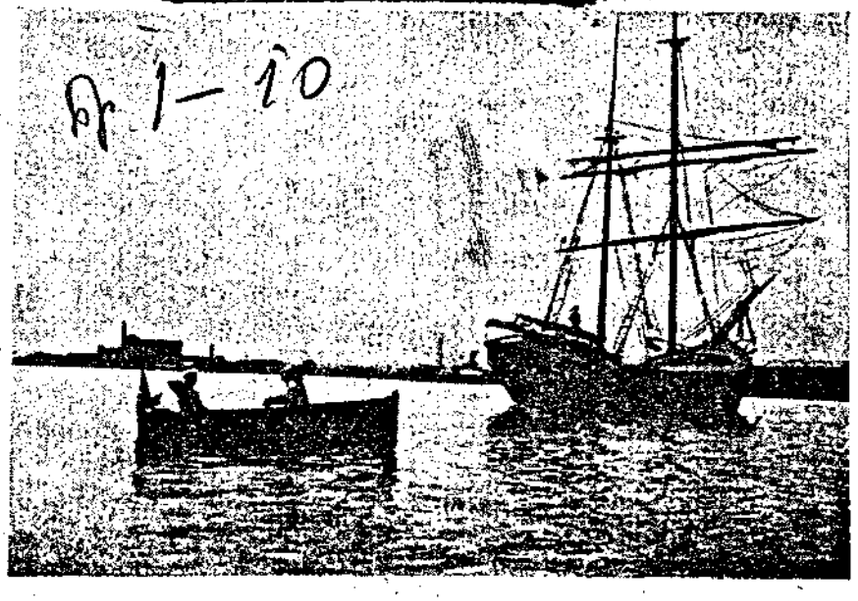
ГОДИНА V. — БРОЙ 1.
Варна, Януарий 1928 година.

Урежда
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ на
Българския Народенъ Морски Сговоръ

Редактори:
Проф. Я. Арнаудовъ
Добринъ Василевъ
Лало Христовъ

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.

Библ. № 839



Единъ кѫтъ отъ Варненското пристанище.

РБ308

Вести изъ живота и дейностьта на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Главно Управително Тѣло — Варна. Поради особени заслуги по създаване и закрепване на организацията Г. У. Т. реши да постави въ Морския музей уголѣмени портретитѣ на г-нъ Професоръ *Консуловъ* и на покойнитѣ капитанъ I р. *Серафимовъ* и капитанъ лейтенантъ *Антоновъ*.

Г. У. Т. възприе една програма за постройка на морска хижа на южния брѣгъ на Варненското езеро, а именно:

1) Тераса разчленена къмъ езерото да може да побере около 200 души, насѣдали на маси;

2) Закрито помѣщение за малъкъ бюфетъ;

3) Изолирана стая за клубно помѣщение на спортиститѣ, която да събира около 40 души;

4) На горния етажъ, съ отдѣленъ входъ, една стая за пренощуване на 10 туристи (по типа на хижитѣ по Витоша) и една стая за пазача.

Разпредѣлението ще се извърши съ огледъ за близко разширение на хижата до размѣри да може да побере около 2000 души на терасата. Паралелно съ изпълнението на тая програма се подготви и разработва друга за постройката на една морска хижа на брѣга на морето.

Г. У. Т. реши организацията да вземе участие въ IX-тата олимпияда въ Амстердамъ съ наблюдатели, плувци и въ надпреварванията съ едно-екипажни платноходки. Съ специално окржжно се съобщава програмата за състезанията и необходимитѣ сведения нуждни за клоноветѣ за да могатъ да подготвятъ свои представители за случая.

Вмѣсто подалия оставка подпредседатель на Г. У. Т. г-нъ *Яковъ Найденовъ* се избра запасния капитанъ II р. *Александръ Маноловъ*.

Г. У. Т. приготвя и ще издаде специални плакарди съ указание какъ се дава първа помощь на удавници и какъ се спасяватъ давящи се.

София. — На 17.XII.1917 г. комисаря на Обществото на Народитѣ по бѣжанския заемъ г-нъ Шаронъ е конферираль съ г-нъ Манчо Димитровъ — секретарь на Б. Н. М. С. — Софийски клонъ, относно настаняването на бѣжанцитѣ въ връзка съ прочетения отъ г-нъ Димитровъ рефератъ по бѣжанския въпросъ въ заседанието на Софийския клонъ на Б. Н. М. С. на 11.XII. 1927 год. Между другото г-нъ Шаронъ е обещалъ да се настанятъ, оземлятъ и снабдятъ съ риболовенъ инвентаръ около 200 бѣжански семейства по черноморското крайбрѣжие.

На 18.XII. 1917 г. въ малкия салонъ въ Градското казино при добре посетено събрание, членоветѣ на Софийския клонъ на Б. Н. М. С. сж продължили разискванията по реферата на г. М. Димитровъ по бѣжанския въпросъ и заселване на крайбрѣжието. Изказали сж се представителитѣ на Македонслия националенъ комитетъ, на бѣжанцитѣ отъ западнитѣ покрайнини и др. Следъ изслушването на дебатитѣ и обясненията на референта, събранието единодушно гласувало резолюция съ която следъ като се констатира масата нередовности и опущения по уредбата на бѣжанския въпросъ, се иска: 1) да се настои най-енергично предъ отговорнитѣ фактори, за да уредятъ часъ по-скоро бѣжанския въпросъ; 2) да се образува съветъ, въ който да участвуватъ представители на емигрантскитѣ организации и на Морския Сговоръ; 3) да се издирятъ бѣжанцитѣ риболовци, да се настанятъ по морското крайбрѣжие, като имъ се раздаде земя и инвентаръ.

За засилване и поущрение на провинциалнитѣ клонове Софийския клонъ на Б. Н. М. С. е устроилъ цикълъ сказки въ по-голѣмитѣ градове на България. За пръвъ лекторъ е опредѣленъ г-нъ Илковъ, който ще говори на следнитѣ теми: 1) Живота на Дунава; 2) Живота на Черно море и 3) Живота на горна Тракия.

Русе. Въ Дунавската Полицейска служба — наследница на Дунайската флотилия, създадена отъ освободителитѣ ни първоначално чрезъ руски личенъ съставъ и материални средства — сега още се намира една бивша миноноска *„Ботевъ“*, която е дейетвувала на Дунава и която русенци би следвало да запазятъ за България, като обществена светиня отъ освобождението ни. Това би се изпълнило по най-щастливъ начинъ, като съ нея се издигне на брѣга на Дунава единъ паметникъ.

По тоя начинъ тя ще напомня за винаги, какви върховни усилия, колко жертви и какви високи подбуди сж били потрѣбни, щото отъ робскитѣ до 1877 г. води на Дунава, гдето е действала за свобода, се въскачи днесъ на освободения отъ нея български брѣгъ при Русе. За разглеждане възможностьта да се изпълни горния проектъ по инициативата на началника на Дунав. Пол. Служба сж поканени на събрание на 17.XII. 1927 г. видни русенски граждани.

Созополъ. Клона отъ Б. Н. М. С. ходатайства предъ Г. У. Т. да бждатъ наградени съ медалъ за спасяване на давящи се 6 души турски моряци отъ вѣтроходитѣ „Куда Имане“ и „Карталъ“, които сж спасили 5-ма давящи се българи въ Созополското пристанище. Случката е следнята:

На 21. XII. 1927 г. 19½ часа парахода „Кирилъ“ отъ Българското параходно Дружество пристигналъ въ Созополското пристанище при извънредно студено време и твърде много развълнувано море. Отдалъ котва далече отъ брѣга, понеже въ пристанището не е имало никакви свѣтлини и не сжществуватъ никакви ориентировачни знаци. Сжщата вечерь 6 души работници отъ драгата, отишли по работа на парахода. На връщане, поради тъмнината и липсата на ориентировка, лодката заседнала съ носа си на потъналия преди 4—5 години корабъ въ пристанището. При засѣдането на лодката, била залѣна отъ една вълна и тя се преобърнала и потънала заедно съ всичкитѣ работници въ нея. На виковетѣ на давящитѣ се отзовали 6 души моряци отъ турскитѣ вѣтроходи и въпрѣки лошото време, успѣли да спасятъ петимата. Шестиятъ, — работника Атанасъ Христовъ не — сж могли да го намѣрятъ и въ последствие се удавилъ. Подробности въ идния брой.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



МОРСКИ СГОВОРЪ

Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година V
Брой 1
Януарий 1928 год.
гр. Варна.

Годишенъ абонаментъ:
за България . . 140 лева
за чужбина . . . 170 лева
Отдѣленъ брой 15 лева.

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

247/27

839

КЪМЪ ЧЛЕНОВЕТѢ НА Б. Н. М. С.!

Първата книжка отъ списанието „Морски Сговоръ“ за 1928 година се изпраща на всички редовни членове на Б. Н. М. С. презъ 1926 и 1927 година, съ молба, **веднага следъ получаването на книжката, да внесатъ членската си вноска,** 100 лв. за цѣлата 1928 година, на председателя, на секретаря или на касиера на мѣстния клонъ отъ Б. Н. М. С.

Тамъ, кѫдето нѣма клонъ или пъкъ настоятелството му не проявява никаква дейность, членскитѣ вноски могатъ да се внесатъ въ най-близкиятъ, съседенъ клонъ или пъкъ направо въ Главното Управително тѣло на Б. Н. М. С. — въ Варна, ул. „Царь Борисъ“ № 6.

Втората и последующата книжка отъ списанието ще се изпращатъ само на тѣзи членове, които изплатятъ цѣлата си годишна членска вноска (100 лв.) за 1928 год. въ своя клонъ или въ Гл. Упр. Тѣло. На всички останали членове списанието нѣма да се изпраща, докато не внесатъ вноската си.

Абонамента на списанието за не членове, библиотеки, учреждения и пр. е 140 лв., а въ чужбина — 170 лева, предварително платени.

Гр. Варна, 15.XII. 1927 год.

Отъ Гл. Упр. Тѣло.



Група легионери отъ Дунавския Спортенъ легионъ при Б. Н. М. С. — Русе 1927 год.

Г. Славяновъ.

КОНКУРСЪ НА МОРСКИ ПѢСНИ.

Стотици пжти е повтаряно отъ страницитѣ на „Морски Сговоръ", че ний българитѣ не обичаме или най-малко не познаваме, не ценимъ морето; за нещастие, и въ този случай трѣбва да повторимъ тъзи станала вече банална мисъль. Надниквайки въ областьта на изящната българска литература, и тукъ срещаме сжщата наша отчужденость отъ морето и неговата стихия. Вѣрно е, че почти всички наши писатели и поети, кой по-вече, кой по-малко, сж се възхищавали отъ морето, вдъхновявали сж се отъ неговото величие, възпѣвали сж или описвали сж неговитѣ красоти, неговия страненъ чаръ, неговитѣ многообразни и постоянно мѣняващи се прелести; вѣрно е, че и народниятъ ни епосъ и лирика не сж му съвсемъ чужди; вѣрно е най-сетне, че и всѣкиго простосмъртенъ българинъ, колкото и да е той чуждъ къмъ всѣкакви поетически преживѣвания, все пакъ не може да остане безучастенъ къмъ хубоститѣ на величественото море, не може съ равнодушие да отмине неговитѣ страстни нашепвания или могжшиятъ му ревъ, но вѣрно е сжщо така, че ний нѣмаме нито единъ български писатель, нито единъ нашъ поетъ, който всецѣло да се е отдалъ на морето, да е обикналъ неговитѣ безбрѣжни простори и да е избралъ за своя вѣчна тема поклонничеството предъ морския богъ; ний нѣмаме нито една народна пѣсень или приказка, която да си спомнимъ поне тогава, когато се изправимъ на морския брѣгъ, предъ хубоститѣ на морето; най-сетне ний нѣмаме нито една пѣсничка, съ която да дадемъ воля на събралитѣ се въ насъ чувства, когато излеземъ съ лодка или корабъ всрѣдъ морето да му се порадваме, полюбуваме и подишаме неговиятъ чистъ въздухъ . . .

Идете лѣтно време въ Варненския заливъ, въ Месемврия, Бургазъ, Созополъ, поспрете се малко на морския брѣгъ или излѣзте да се поразходите съ лодка изъ морето, вслушайте се въ пѣсеньта на която искате весела компания или влюбена двойка, — вий непременно ще чуете, и отъ сутринь до вечерь, до пресищане ще чувате все сжщата изтъркана и безхрайно повтаряна мелодия... „По море се скитамъази . . ." Беднитѣ български моряци, — цѣлъ животъ, всѣко лѣто тѣ сж принудени да слушатъ тази ужасна, нескончаема латерна, свиреща ту съ детски неженъ гласъ, ту съ мекъ женски алтъ, съ приятенъ младежки теноръ или силенъ мжжки баритонъ —

По море се скитамъази
Къмъ пристанище далечно
Между бурнитѣ талази . . .

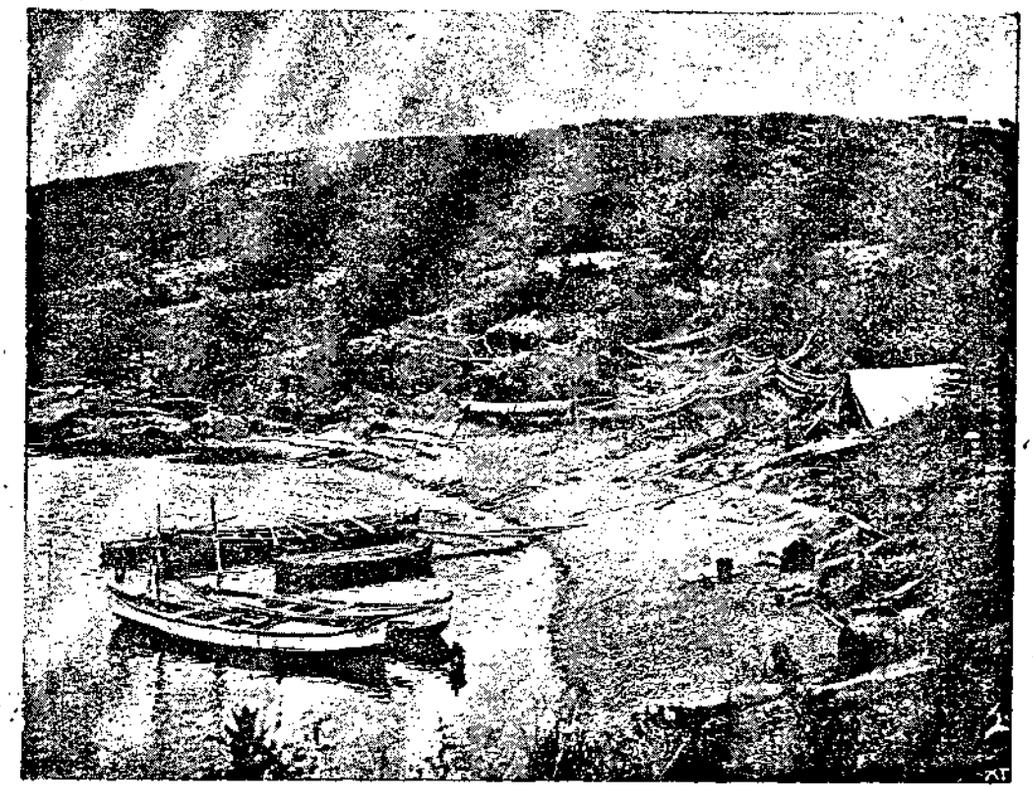
идва ти да прокълнешъ и морето, и хубоститѣ му, и поезията му, да си запушишъ ушитѣ и макаръ да си морякъ, да избѣгашъ нейде въ гората, въ балкана, колкото се може по-далечъ отъ морето... Въ което хубаво българско кжтче да отидете, по която планина да полазите, всрѣдъ което поле и да се загубите, вий можете съ часове да се ужасяте и забравяте следъ прекрасните и постоянно мѣняващи се, все по-хубави, по-звучни, по-мелодични, стотици и хиляди български пѣсни, които ще чуете. Недейте идва само на морето; — недейте ходи и на Дунава, за цото и тамъ ще ви ужаси друга една латерна . . . Често съмъ попадалъ на брѣга на великата рѣка, често ми се е случвало да позвя разходки по нейното спокойно течение, — на кораба сж или деца — екскурзианти, или младежи — спортисти, или възрастни — конгресисти и всѣки пжть, до втръсване, до прегракване се повтаря банализираната вече . . . „Тихъ бѣлъ Дунавъ се вълнува, весело шуми. . .", но тебъ ти става съвсемъ невесело, а тжжно и мжчително, като разберешъ, че нѣма друга българска пѣсень, която да възпѣе българскиятъ Дунавъ . . .

Ний имаме, сравнително, много-добри художници-маринисти и имаме право да очакваме, че ще се явятъ и български поети и музиканти, които да възпѣятъ сжщо тъй хубаво морето, както ни го дава четката на двамината наши талантливи художници, но все пакъ нека да не мечтаемъ да чуемъ скоро за български писатели или музиканти-маринисти . . . . И Българския Народенъ Морски Сговоръ не си поставя още тази голѣма задача — да създаде или издири майсторитѣ на словото или тоноветѣ, които да станатъ любимци на всички българи и чрезъ своя талантъ да ни сближатъ най-сетне и по пжтя на художественото възприятие съ хубавото българско море. Задачата на Б. Н. М. С., съ обявеният неотдавна конкурсъ на морски пѣсни (вижъ вжтрешната страница на предната корица отъ бр. 9. отъ сп. Морски Сговоръ) е по-скромна: всѣко лѣто на морския брѣгъ идватъ отъ вжтрешността на страната стотици деца — колонисти, ученици-екскурзианти или хиляди гости - лѣтовници, — ето тѣмъ поне да дадемъ една-две български пѣсни, та да има съ що да задоволятъ поетическиятъ си гладъ предъ вида на морето. Дали ще бжде това химнъ, маршъ, народна пѣсень или детска пѣсенчица, - безразлично, важното е да се създаде нѣщо, съ което да увлечемъ децата, младежитѣ, а следъ тѣхъ и възрастнитѣ, та поне малко да се поразнообрази, ако не да се поднови бедниятъ ни репертуаръ отъ „морски пѣсни". Естествено е, че изведнажъ не може да имаме и стиховетѣ и музиката, но като имаме поне първитѣ, съ по-голѣмо право може да очакваме, че ще се намѣри и български композиторъ, който да се вдъхнови отъ подходящитѣ стихове, та да създаде и самата пѣсень. За това и първиятъ конкурсъ на Б. Н. М. Сговоръ е обявенъ само между българскитѣ поети, т. е. за стихове.

Най-добрия цикълъ отъ морски пѣсни ще бжде премиранъ съ наградата отъ 5,000 лв. За съжаление, невъзможно е да се отдѣли нѣщо повече отъ бедната каса на Б. Н. М. С. За да се обезпечи справедливиятъ и безпристрастенъ изборъ, двама отъ членоветѣ на журито ще бждатъ посочени отъ Морския сговоръ, двама отъ Писателския съюзъ и единъ — отъ Министерството на просвѣтата. Всички непремирани, хубави стихове, по препоржка на журито, ще бждатъ помѣстени въ списанието и хонорувани на общо основание. Работитѣ трѣбва да постжпятъ въ Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. най-късно до 1 мартъ 1928 год.

Ще напомня, че не е само този пжть, по който Б. Н. М. С. се стреми да насърдчи и подкрепи българскиятъ поетъ или писатель, който си е избралъ за тема — морето, всѣки по-хубавъ разказъ, стихове или музика съ готовность се помѣства въ списанието и труда на автора, макаръ и скромно, но веднага се възнаграждава.

Страницитѣ на сп. Морски Сговоръ сж винаги готови да дадатъ гостоприемство на българскитѣ писатели, художници и композитори.



Единъ кжтъ отъ мѣстностьта при рибарницитѣ на Масления носъ (южно отъ Созополъ).
Фот. Г. Цапевъ 1924 г.

Инженеръ Б. Кжневъ — Варна.

МОРЯЦИ И ТЕХНИЦИ

Неднократно въ колонитѣ на това списание е разисканъ въпроса за отношенията на моряци и техници и то винаги въ свръзка съ настоящата и бждащата уредба на нашитѣ пристанища и морски служби.

Не можемъ да се похвалимъ, че това е ставало съ нуждната обективность, но сигурно е че и за необективното разглеждане на казанитѣ отношения е имало дълбоки причини, които не сж могли да бждатъ премахнати на веднажъ, а това е трѣбвало да стане съ течение на времето — този церитель на много недъзи въ обществения ни животъ

И днесъ ние сме щастливи да видимъ единъ голѣмъ напредъкъ въ това отношение — търканията между моряци и техници, които споредъ насъ въобще не би трѣбвало да сжществуватъ, постепенно се намаляватъ и не ще бжде далечъ деньтъ, когато тѣ съвършенно ще изчезнатъ.

Добро указание за настжплилата „търпимость, и взаимно зачитане между моряци и техници, само при което е мислима въобще творческа работа въ областьта на „морскитѣ въпроси", ни даватъ бележкитѣ на Главния секретарь на Б. Н. М. С., Г-нъ Славяновъ, по поводъ I научен конгресъ на Българското Инженерно Архитектно Дружество, състоялъ се това лѣто въ Варна.

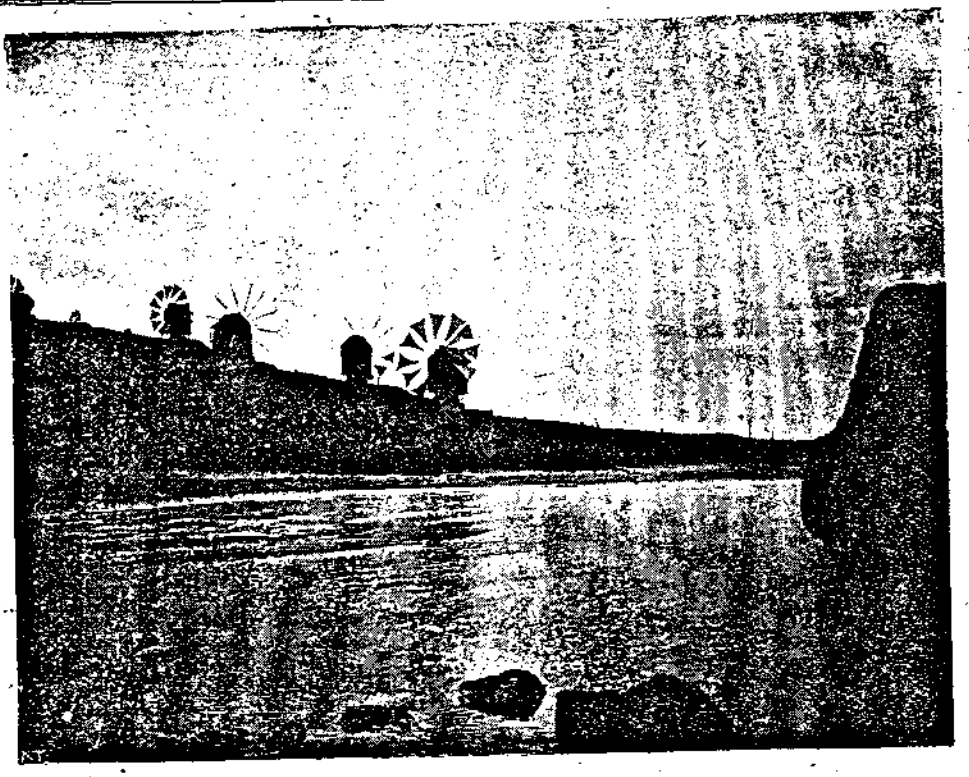
Като се изключатъ известни остроти допустнати въ тѣзи бележки по отношение на единъ отъ референчицитѣ, остроти, които по наше мнение се дължатъ по-вече на недоразумения възникнали на лична почва, бележкитѣ даватъ да се схване, че въ средитѣ на Б. Н. М. С., здраво е залегнала мисъльта, че не е мислимо разрешението на Българската морска проблема, безъ здравото сътрудничество на дветѣ професии моряшката и тази на техницитѣ.

Остава да се заработи съ най-голѣма енергия и отъ дветѣ страни за премахване и на най-малкитѣ, още неотстранени недоразумения между дветѣ професии, за да стигнемъ до положението, когато ще бжде възможно искането и отъ дветѣ страни и тъй необходимото за отечеството ни „здраво сътрудничество", между моряци и техници.

Нека се надѣваме, че това не ще ни отбѣгне и че този день не ще бжде далеченъ!



Василиковския заливъ. Фот. Батаклиевъ 1927 г.



Край Созополъ. Фот. К. Я. Терзистоевъ 1925 г.

Сава Н. Ивановъ

СВѢТЕНЕ НА ЧЕРНОМОРСКАТА ВОДА.

Който е стоялъ до кжсно въ тъмнитѣ безлунни лѣтни и есенни нощи на брѣга на нашето Черно море, той не рѣдко се е възхищавалъ отъ една отъ най-чудноватѣ картини на морето. Изъ водитѣ на морскитѣ простори излиза ярка свѣтлина — като че ли морето иска да отдаде на тъмния небосводъ презъ нощьта свѣтлината, която то е погълнало отъ него презъ течение на деня. Ако се приближите къмъ разбиващата се вълна и се взрете въ нейнитѣ разсипващи се капчици ще забележите, че тѣ свѣтятъ и даже като паднатъ на пѣсъка го покриватъ съ единъ зърнестъ огненъ слой приличенъ на разтопенъ и нажеженъ металъ. Прокарате ли ржката си по заляния отъ вълната и още влаженъ пѣсъкъ — ще се покажатъ по пѣсъка свѣтли точки. Ударите ли по водата — подъ вашата ржка ще блѣсне свѣтлина като на изгасващъ огънь. Това удивително являние ще ви накара да се задържите по-вечко на морския брѣгъ, за да можете да изпитате по-дълго време красиво величествената гледка, която само моряцитѣ могатъ да наблюдаватъ въ пълния си видъ при бурно море. Предъ нейнитѣ неописуеми хубости тѣ забравятъ умората и незгодитѣ на дневния си животъ и прекарватъ нощнитѣ си дежурства въ особенно удоволствие и съзерцание . . . Развълнувано море, което свѣти — каква необикновенна тайнственна и величественна гледка . . .

Ударите ли съ лодъчно гребло по водата, хвърлите ли камъкъ въ нея, проплава ли риба близо около повърхностьта на водата, разбие ли се вълна въ брѣга или предъ носа на кораба, плъува ли кораба въ морето и се вгледате въ оставащата следъ него струя — въ всичкитѣ случаи тия движения предизвикватъ появяването на хиляди ярко-свѣтящи точки, които приличатъ на блѣстящи искри; тѣ се запалватъ моментално въ колебающата се водна повърхность и сж видими презъ всичкото време, докато водата не се успокои. Това свойство на морската вода да свѣти при известни обстоятелства се нарича *фосфоресценция.*

Всичкитѣ морета и океани притежаватъ свойството да свѣтятъ, макаръ и не въ еднакви размѣри и съ различна интензивность. Най-силно се проявява това явление въ топлитѣ морета и океани, а най-слабо — въ полярнитѣ области. Още отъ древно време е било известно, че нѣкои отъ обитателитѣ на моретата изпущатъ свѣтлина; така напримѣръ Плиний ни говори за свѣтящитѣ медузи, обаче, настоящето свѣтение на морето — свѣтенето на цѣли водни маси е явление, което е установено по-кжсно и едвамъ, въ миналия вѣкъ изследвано. Тия изследвания показватъ, че свѣтенето на морето се дължи на физиологическитѣ свойства на нѣкои отъ организмитѣ, които населяватъ морето, а не на неорганическата природа на неговитѣ води, както нѣкои сж предполагали по-рано. Тѣ установяватъ положително, че причината за свѣтенето на морето сж животнитѣ, които го обитаватъ, като участвуватъ въ това явление посредствено или непосредствено.

Числото на тия животни е доста голѣмо, при това между тѣхъ ний срещаме представители отъ всичкитѣ по-значителни групи отъ царството на морскитѣ обитатели. Най-голѣмо участие въ свѣтенето на морето вематъ най-проститѣ едноклѣточни животни (Protozoa); следъ тѣхъ следватъ нощносвѣтцитѣ (Noctiluca miliaris) или така наречените още морски свѣтулки; свѣтящата инфузория (Pirosystis noctiluca); нѣкои отъ медузитѣ, които арабитѣ наричатъ „морски фенери"; нѣкои отъ ксенофоритѣ; сифонофоритѣ (Abila Praya, Diphyes, Eudoxia); морскитѣ пера (Pennatula) и коралитѣ (родовете Umbellula, Vergularia Morsea) Способность да свѣтятъ притежаватъ нѣкои отъ червеитѣ, като

напримѣръ Polynoe fulgurans. Между иглокожитѣ се срещатъ много морски звезди, които сѫщо свѣтятъ; такава е напримѣръ морската звезда Бризингия (Brizingia endeacnemos). И ракообразнитѣ и рацитѣ иматъ много представители между животнитѣ, които свѣтятъ, каквито сѫ напримѣръ семействата: Euphausidae, Mysis, Acanthophiya pellucida, Geryon tridens и др. Въ това явление участвуватъ, и мѣкотелитѣ, и рибитѣ, нѣкои отъ които иматъ части или органи, които свѣтятъ.

Свѣтенето на Черно море, особенно въ нѣкои сезони, е доста интензивно. То се предизвиква главно отъ споменатитѣ по-горе морски свѣтулки или нощно-свѣтци (Noctiluca miliaris) и отъ Prorocentrum micans, които сѫ още по-малки отъ морскитѣ свѣтулки и по способа на храненето си могатъ да се отнесатъ къмъ растителнитѣ организми. Последнитѣ се явяватъ по нѣкога въ Черно море въ грамадно количество. Често се забелязва да свѣтятъ и водитѣ на нѣкои отъ прибрѣжнитѣ черноморски езера, но тамъ вече причината е друга — една кржгла инфузория (Clinodinium cinctum) съ кафявъ цвѣтъ, която, като се появи въ голѣмо количество, придава на водата ржждиво-червена окраска. Черното море свѣти най-силно въ края на лѣтото и началото на есеньта (августъ — ноември) по-малко презъ пролѣтьта и началото на лѣтото и най-слабо, едвамъ забележимо, презъ зимата. При това, трѣбва да се отбележи, че презъ споменатитѣ сезони, то не свѣти постоянно и съ еднаква интензивность, а силата на свѣтенето се мѣни въ зависимость отъ присѫтствието, качеството и количеството на причинитѣ, които пораждатъ това явление.

Описвайки живота въ Черно море, знаменитиятъ руски биологъ С. А. Зерновъ, дава следнитѣ сведения за главния причинитель за свѣтенето на морето— морската свѣтулка (Noctiluca miliaris):

Принадлежи къмъ класъ Flagellata, порядъкъ Cystoflagellata. Въ месецъ априлъ съставлява часть отъ планктона на 10 метровата дълбочина. Въ месецъ юний характеризира планктона на повърхностнитѣ води до 20 метра дълбочина; въ планктона на тия пластове морскитѣ свѣтулки (Nostiluca miliaris) сѫ тъй изобилни, че всичко друго остава на заденъ планъ. Презъ м. юлий морскитѣ свѣтулки напущатъ горнитѣ пластове на черноморскитѣ води и се срещатъ на голѣми маси само къмъ 40 метровитѣ дълбочини, по които дълбочинитѣ оставатъ презъ месецъ августъ и септември. Презъ месецъ октомврий тѣ се спущатъ още по-низко — на 60—70 метра дълбочина, а на повърхността на морето се срещатъ по единично. Морскитѣ свѣтулки се размножаватъ чрезъ дѣление и спорообразуване. Най-благоприятната температура за тѣхъ е + 11° Ц., но тѣ могатъ да живѣятъ въ предѣла отъ + 7° до + 22° Ц. При това Зерновъ обръща внимание на факта, че черноморската вода свѣти най-много и най-интензивно презъ периода отъ месецъ августъ до края на месецъ ноември, което не съвпада съ периода на масовото присѫтствие на морскитѣ свѣтулки на повърхността на морето и че въ това време (м. октомврий) твърде често е наблюдавалъ да се появятъ у Севастополскитѣ брѣгове ясни, ржждиво-червени ивици, които дължили произхода си на масовото присѫтствие на Gonyaulax polyedra.

За да имате още по-голѣма представа за това величествено и рѣдко по рода си явление — свѣтенето на черноморската вода — направете една нощна разходка съ лодка изъ Варненския заливъ, по начина, както руския професоръ Остроумовъ, предлага:

За тази цель изберете тъмна безлунна нощь презъ втората половина на лѣтото. Щомъ влѣзете въ една отъ лодкитѣ, които очакватъ пасажери при моста-пристанище въ морската градина, тя ще се залюлѣе и около нея ще блѣсне фосфорична свѣтлина. Накарайте вашия лодкаръ да ви отведе къмъ срѣдата на залива — между фара на Галата и морскитѣ бани; отъ всѣки ударъ на греблата му ще се разсипватъ по всички страни свѣтящи капки, а задъ лодката последователно ще се образува свѣтла ивица, която особенно добре се очертава и освѣтлява околната тъмна морска повърхность. Погледнете въ водата — проплава ли риба или нѣкое животно, тѣ ще се освѣтлятъ отъ сѫщата фосфорична свѣтлина и пѫтя имъ ще се очертае по сѫщия начинъ. Свѣтящитѣ капки могатъ да се уловятъ. За тази цель у естественицитѣ има тъй наречения планктоненъ сакъ въ видъ на конусъ, направенъ отъ ситно копринено сито, прикрепенъ къмъ единъ меденъ обручъ. Но може да се употрѣби и по-обикновенно средство. Вземете една рѣдкотъкана носна кърпичка, хванете я съ дветѣ си ржце, като въ всѣка ржка вземете по два края и я потопете въ водата. Отъ движението на лодката и налѣгането на водата, тя ще се надуе като човалче и ще почне да свѣти като фенеръ. Следъ нѣколко минути извадете кърпичката както е напълнена съ морска вода, оставете водата да изтече презъ нея, а това, което остане въ кърпичката, внимателно изсипете въ една чаша напълнена съ морска вода, взета презъ време на разходката. Това може да повторите нѣколко пѫти подъ редъ.

Следъ като привършите разходката си, вземете чашата съ себе си въ кѫщи. Тамъ, на тъмно, разклатете или ударете леко чашата и ще видите, че повръхността на водата, а особенно въ крайщата ѝ, ще свѣтне съ доста продължителна синкава свѣтлина. Ако разгледате повърхността на водата или крайщата ѝ по стенитѣ на чашата, следъ като сте запалили вече свещь или лампа, Вий ще видите, че всичко въ чашата е усеяно съ малки колкото главичка на топлийка — прозрачни като бисери, шарчета. Тѣзи шарчета сѫ едноклетъчнитѣ организми Noctiluca miliaris или както ги наричаме вече — морски свѣтулки. Тѣ именно обладаватъ способностьта да реагиратъ на раздразването съ фосфорична свѣтлина. Всѣко шарче е снабдено съ дълго язиче органъ за движение —, а при основанието на езичето се намира устно отвърстие, което води право въ плазмата на шарчето. Морскитѣ свѣтулки се отличаватъ съ голѣмо лакомство. Въ плазмата имъ може да намѣрите не само малки организми и откѫслеци отъ водорасли, но понѣкога даже и вълнени разноцвѣтни влакна, които сѫ безсъмнено остатъци отъ нишкитѣ на разкѫсанитѣ и носенитѣ отъ морскитѣ вълни корабни знамена. Морскитѣ свѣтулки (нощносвѣтцитѣ) се размножаватъ много бързо чрезъ дѣление или чрезъ образуване на многочисленни плаващи спори. На времена у брѣговетѣ при Севастополъ се събиратъ толкова много морски свѣтулки, че денемъ тѣхното присѫтствие може да се забележи по розово-червения цвѣтъ на водата. Не винаги, обаче, свѣтенето на морето при Севастополъ зависи само отъ морскитѣ свѣтулки. Има и други свѣтящи организми, които се появяватъ на времена въ грамадно количество - това сѫ тъй наречените Prorocentum micans, които сѫ още помалки отъ морскитѣ свѣтулки. По способа на храненето си Prorocentum micans могатъ да се отнесатъ къмъ разтителнитѣ организми, тъй като у тѣхъ нѣма устно отвърстие и сѫ способни да раз

лагатъ вжглеливия двуокисъ (CO_2), благодарение на присжтствието въ тѣхъ на особенъ пигментъ, характеренъ и за такива типични растения, както напримѣръ диатомеевитѣ водорасли.

Какво значение има свѣтенето на морето въ природата? Защо следъ като се раздразнятъ най-малкитѣ морски животинки издаватъ присжтствието си съ такова величественно явление? Ето два въпроса на които никой не е отговорилъ напълно задоволително. Всички досега по-вече сж се възхищавали отъ красотата на това явление и сж се удивлявали отъ великата творческа ржка, която го е създала. А то трѣбва да има опредѣлено значение, защото нищо въ природата не е създадено безъ смисъль.

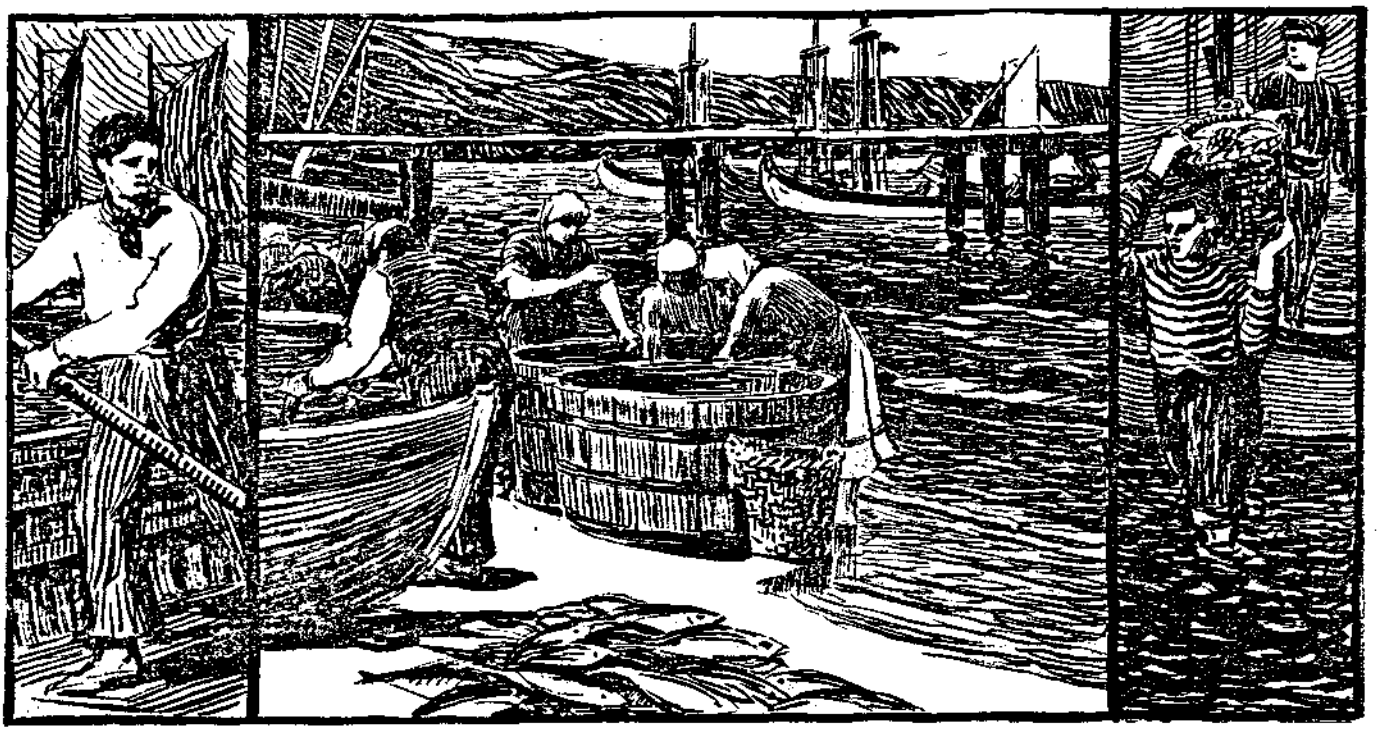
Варна, 13.X.1927 год.

Използвани книги:

1. Г. Хартвигъ — „Морето и неговия животъ". Москва 1864 г. стр. 314 и др.

2. К. Келлеръ — „Живота въ морето". С.-Петербургъ. издание 1905 год., стр. 23—142, 36 и 264.

3. С. А. Зерновъ — „Къмъ въпроса за изучаване живота въ Черно море" С.-Петерб.ргъ 1913 год., стр. 150—157 (Издание на Императорската Академия на Наукитѣ, Томъ XXXII, № 1).



Созополското пристанище. Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

Г. Славяновъ.

УПРАВЛЕНИЕ НА ЧУЖДИТѢ ПРИСТАНИЩА.

Италия.

Въ 10 книжка отъ изтеклата годишнина на сп. Морски Сговоръ дадохъ сведения за управлението на германскитѣ пристанища. Тукъ привеждамъ първитѣ две глави отъ Италиянския морски законъ отъ 1877 год.*) относно администрирането на търговския флотъ и търговскитѣ пристанища. Отъ този законъ е съвършенно ясно, че начело на пристанищата въ Италия стоятъ сжщо така моряци; нѣщо по-вече, тия отговорни служби се заематъ не само отъ опитни, дългогодишни капитани на търговския флотъ и запасни офицери отъ военният, но една отъ категориитѣ на пристанищнитѣ чиновници е запазена даже за действуващитѣ морски офицери отъ военния флотъ, нѣщо което другаде рѣдко се среща (Гърция и др.).

Ето текста на споменатитѣ две глави отъ отдѣлъ I „за администрацията на търговския фтотъ" и часть I „административни разпоредби" на Италиянскиятъ морски законъ:

Глава I — Административна юрисдикция на търговския флотъ.

Чл. 1. Администрацията на търговския флотъ е повѣрена на министра на мореплаването (маринатa и обема всичко, което му е възложено отъ този кодексъ или ще му бжде възложено по законъ.

Чл. 2. Крайбрѣжието на кралството е раздѣлено на морски власти, които се подраздѣлятъ на окржзи.

Числото на областитѣ и окржзитѣ, тѣхнитѣ граници и седалищнитѣ имъ центрове, сж опредѣлени отъ таблицата, приложена къмъ настоящия законъ.

Чл. 3. Административната и техническа служба на търговския флотъ се изпълнява отъ единъ корпусъ граждански чиновници, наименованъ Пристанищно капитанство, което се състои отъ:

Пристанищни капитани,
Пристанищни офицери и
Пристанищни делегати.

Една четвърть отъ мѣстата въ категорията на пристанищнитѣ офицери ще бжде запазена за морски офицери отъ кралския флотъ (б. р. военният).

Числото, чиноветѣ и годишнитѣ възнаграждения на горепоменатия персоналъ ще бждатъ опредѣлени съ законъ.

*) До колкото ми е известно, този законъ, поне въ приведенитѣ положения, до сега не е измѣненъ.

Чл. 4. Въ всѣки седалищенъ центъръ на область ще пребивава единъ пристанищенъ капитанъ.

Въ всѣки центъръ на окржгъ, но не и въ този, който е опредѣленъ сжщевременно за седалищенъ центъръ на областьта — ще пребивава единъ пристанищенъ офицеръ.

Въ всички други достжпни и отъ по-голѣмо морско значение пунктове ще бжде установено едно пристанищно управление, подчинено на централното такова на окржга.

Чл. 5. Въ достжпнитѣ за кораби пунктове, кждето нѣма своето седалище каквато и да е морска власть, службата на търговския флотъ може да бжде възложена на други държавни служители отъ сродно ведомство или на частни лица съ титлата пристанищни делегати и съ годишно възнаграждение, което ще бжде опредѣлено отъ правилника.

Чл. 6. Чиновницитѣ отъ корпуса на пристанищнитѣ капитанства, начиная отъ пристанищнитѣ делегати нагоре, ще бждатъ назначавани отъ Краля, по предложение отъ Министра на мореплаването (маринатa).

Чл. 7. Управленията на търговския флотъ се именуватъ пристанищни управления и ще бждатъ снабдени съ служащи, пристанищни пазачи и моряци, споредъ правилника.

Чл. 8. Пристанищнитѣ пазачи и моряци ще бждатъ назначавани по начинъ и условия, предвидени въ правилника.

Чл. 9. Администрацията на търговския флотъ въ чужбина е възложена на кралскитѣ консули и консулски агенти.

Глава II. — За персонала на пристанищнитѣ капитанства.

Чл. 10. Пристанищнитѣ капитани сж натоварени съ изпълнителната власть по администрирането на търговския флотъ, съ службата въ пристанищата, кейоветѣ, заливитѣ, плажоветѣ, вълноломитѣ, постоветѣ и скелитѣ, разположени въ съответната область, както и въ каналитѣ и рововетѣ, които съставляватъ нераздѣлна тѣхна часть.

Пристанищнитѣ офицери изпълняватъ въ своя окржгъ всички административни функции, които, споредъ закона, не сж запазени за пристанищнитѣ капитани.

Чл. 11. Пристанищнитѣ капитани изпълняватъ функциитѣ на публична власть по отношение на длъжноститѣ, които имъ сж възложени съ настоящия законъ.

Тѣхнитѣ дѣла иматъ валидность на официални актове по отношение на гражданскитѣ и углавни закони.

Сжщото положение иматъ и пристанищнитѣ офицери, назначени на чело на окржга и изпълняващи функциитѣ на пристанищни капитани.

Чл. 12. Пристанищнитѣ делегати извършватъ въ своето окржжие функциитѣ, възложени имъ отъ правилника.

Чл. 13. Пристанищнитѣ капитани и офицери изпълняватъ функциитѣ на сждебна власть, възложена имъ по настоящия законъ и при изпълнението на тия си обязаности, могатъ да изискватъ непосредственото съдействие на полицията.

Чл. 14. Пристанищнитѣ капитани въ окржзитѣ, гдето се намира седалищния центъръ на областьта и пристанищнитѣ офицери въ съответния окржгъ разрешаватъ спорове, непревишаващи сумата 400 лири, въ следнитѣ случаи:

а) за повреди, причинени отъ сблъскване на кораби, или при закотвяне, или при приставане, или при извършване на каквато и да е друга маневра въ пристанището, въ доковетѣ и въ каналитѣ на окржга.

б) за правови вземания и надници или възнаграждения, дължими за помощи, дадени на кораби, застрашени отъ опастность или търпящи бедствие.

г) за възнаграждения и права, дължими на водачитѣ, влѣкачитѣ, лодкаритѣ и пристанищнитѣ носачи, а сжщо за навло или наеми на понтони, за повдигане скели, за конопатене и засмоляване, висящи мостове и изобщо за срѣдствата, необходими за поправката, чистенето, снабдяването и стъкмяването на корабитѣ.

д) за заплатитѣ, храната и изобщо за изпълнение на договоритѣ по наемане на корабни капитани, офицери и обслуги.

Чл. 15. Пристанищнитѣ капитани и офицери, въ споровете упоменати по-горе, вематъ решение безъ сждебни формалности, следъ като сж изслушали двете страни, а сжщо и при случай на отсжтствие на нѣкоя отъ тѣхъ, която не се е явила, макаръ и да е била редовно призована.

За всѣко свое решение тѣ съставятъ протоколъ, на основание на който издаватъ постановление за привеждание въ изпълнение взетото решение.

Решението не подлежи на обжалване и противъ него не се допускатъ възражения.

Чл. 16. При спорове, надминаващи 400 лири, пристанищнитѣ капитани и офицери се стараятъ да помирятъ, чрезъ доброволно съгласие, страните и ако не успѣятъ въ това, съставятъ протоколъ, който, заедно съ направената за устансвяване на фактитѣ експертиза и своето мнение, препращатъ на компетентната сждебна власть.



На морския плажъ при Василико. Фото М. Панаиотовъ 8. VIII. 1927 г.

ТУРСКИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

До голѣмата война (1913 год.) Турция притежаваше всичко 193,989 тоненъ търговски флотъ, състоящъ се отъ параходи, вѣтроходи, моторни лодки и др. разпредѣлени така:

	тонажъ	число
Кораби съ парна машина и моторъ	69,089	195
Кораби съ и безъ платна	124,900	19,088
Общо	193,989	19,283

Отъ тия данни се вижда ясно, че едва третината отъ търговския флотъ на Турция е билъ кораби съ парна машина и мотори, а останалитѣ две трети платноходи и др.

Голѣмата война дойде да намали въ широкъ размѣръ тоя търговски флотъ, който и безъ това бѣ недостатъченъ за дългата брѣгова линия на турската държава и за многобройнитѣ пристанища на Турция, разположени по брѣговетѣ на четири морета, миящи Мала Азия отъ три страни.

Загубитѣ претърпѣни отъ Турция въ търговски параходи презъ периода на войната — 1914—1918 сж доста тежки и се изразяватъ въ следнитѣ цифри:

	тонажъ
Кораби съ парна машина и мотори	53,964
Платноходи и др.	81,743
Общо	135,707

т. е. близо 70% отъ ефектива въ началото на войната. По тоя начинъ въ надвечерието на сключването на примирието турскиятъ търговски флотъ се бѣ намалилъ до

	тонажъ
Кораби съ парна машина и мотори	15,125
Платноходи и др.	43,157
Общо	58,282

Тая загуба се о нася съ 76% за корабитѣ съ парна машина и моторъ и съ 65% за платноходитѣ и др.

За да се попълни и навакса загубеното, турцитѣ сж положили голѣми усилия, да настигнатъ положението презъ 1914 год. и да го надхвърлятъ измѣствайки постепенно чуждитѣ параходни компании, обслужващи тѣхнитѣ брѣгове и замѣствайки ги съ свои. Така тѣ можаха да заематъ напълно съ свои кораби каботажната служба и по тоя начинъ да отидатъ наспроти изискванията на Лозанския миренъ договоръ.

Въ края на 1926 год. Турция притежаваше търговски флотъ отъ параходи отъ всички видове (товарни, товаро-пасажерски, пасажерски, реморкьори, луксозни, обслужващи босфорскитѣ брѣгове, Мряморното море и островитѣ, параходи-щерни, за спасителни цели и пр.), съ общъ тонажъ 72,638 т. разпредѣленъ по следния начинъ между главнитѣ турски мореходни дружества:

Параходи:

Име на дружествата	тонажъ	%
Сейри Сефаинъ	30,507	43
Садикзаде Братя	6,575	6
Ширкетъ и Хаирие	4,368	6
Киркзаде Братя	3,827	5·5
Йелкенджизаде Братя	3,738	5
Барзилай и Венеаминъ	3,734	5
Калкаванзаде Братя	2,778	3·5
Алемдарзаде	2,684	3·5
Хаджизаде Месудъ & Синъ	1,674	2·5
Д-во на параходитѣ на „Златния рогъ“	1,097	1·5
Кефелизаде Хамди бей	1,070	1·5
Други дружества	10,597	14
Общо	72,638	100
Моторни кораби	10,245	
Всичко общо	82,883	

Както показватъ горнитѣ цифри почти половината отъ търговския флотъ на Турция е притежание на субсидираното отъ държавата д-во Сейри-Сефаинъ (43%).

Отъ друга страна се вижда, че Турция не само че е възстановила цѣлата загуба отъ кораби съ парна машина и мотори, но е увеличила плавателнитѣ си сждове отъ тоя видъ съ още 13,794 тона [69,089 т. (1913) 82,883 т. (1926)] т. е. надхвърлила е довоенното положение. Тоя надрастъкъ показва, че тя търси всѣкакъ начинъ да запълни липсата на чужди кораби въ своитѣ води, гдето каботажната служба е привилегия само на параходи подъ турско знаме.

Наистина, сами по себе си споменатитѣ погоре 13,794 тона въ повече не сж нѣщо много голѣмо, но тѣ бележатъ резултатитѣ отъ едно ползотворно усилие и умѣла морска политика.

Поѣкога липсата на достатъчно параходи за крайбрѣжната служба се чувствува доста силно и причинява чувствителни закжснения, но затова пъкъ правителството подпомага частнитѣ корабостроители въ покупка на нови параходи. Прѣсмята се, до края на 1928 г. Турция ще може да разполага съ около 100,000 тонажъ отъ кораби съ парна машина и мотори, които ще сж достатъчни за нуждитѣ на каботажната служба.

Относно ефектива отъ платноходи и голѣми лодки, като мауни, шлепове и пр., загубитѣ отъ войната не сж още запълнени, въпрѣки, че въ страната има достатъчно корабостроителници, гдето могатъ да се строятъ подобенъ видъ плавателни сждове.

Презъ 1913 г. корабитѣ съ и безъ платна сж имали общъ тонажъ 124,900 т., а презъ 1926 год. 89,406 т. или съ едно намаление отъ 35,494 тона. Това намаление се дължи главно на обстоятелството, че пристанищата на Арабия и Сирия, а така сжщо и на Персийския заливъ, бидоха откжснати отъ Турция и по тоя начинъ голѣмата часть отъ платноходи, записани къмъ тия пристанища, бѣ въ загуба за Турция. А тая часть представлява близо 40,000 тонажъ. Въ сжщность тая загуба не оказа голѣмо влияние върху морския трафикъ на турцитѣ въ сегашнитѣ граници на тѣхната държава.

Цариградското пристанище само брои платноходи съ близо общъ тонажъ 55,000 т. познати подъ името „мауни“ и „салапурия“, които обслужватъ Златния рогъ. Всички останали турски пристанища общо притежаватъ около 34,000 т. платноходи и др. Освенъ това къмъ Цариградското пристанище се числятъ и рибарски кораби съ и безъ платна съ тонажъ близо 6,000 т.

Сегашното състояние на турския търговски флотъ се изразява така:

Кораби.	1926 г.	1920 г.
Съ парна машина и моторъ	82,883 т.	15,125 т.
Съ платна и безъ платна	89,406 т.	43,155 т.
	172,289 т.	58,280 т.

Значи въ течение на 6 години Турция е утроила тонажа си, общо за всички видове кораби. Упеторила е параходитѣ си и удвоила корабитѣ си съ платна и то при една значителна липса на капитали. (Отъ Information d'Orient; превелъ Д.).

Вогакъ.

ЗВУКОВА СИСТЕМА ЗА ОГРАЖДАНЕ НА ВОДНИТѢ ПѫТИЩА И ВХОДОВЕТѢ ВЪ ПРИСТАНИЩАТА.

Сѫществуващитѣ до сега вехи, шемандури и други плаващи водни знакове, брѣгови знакове, створове и всички други способи за ограждане воднитѣ пѫтища и входоветѣ въ пристанищата, до известна степень предпазваха мореплаването отъ нещастия, както презъ деня, така и презъ нощьта, при условие, че времето е ясно. Щомъ, обаче, времето е бивало мъгляво, то условията на мореплаването сѫ ставали много трудни — невиждайки нищо, корабитѣ сѫ принудени да разчитатъ само на предполагаемия изчисленъ пѫть, тъй като звуковитѣ сигнали за предпазване въ време на мъгла, звънящитѣ шамандури и пр., които предупреждаватъ за приближаването къмъ опасното мѣсто, не даваха възможность на корабоводачитѣ да се ориентиратъ достатачно точно, а още по-вече — при плаването въ тѣснини. Както търговскитѣ, тъй и военнитѣ кораби често пѫти биваха принудени въ време на мъгла да се остановяватъ на котва предъ входа на нѣкое пристанището, докато времето се разясни. Ако за търговския флотъ тия нежелателни престоявания сѫ само напраздно губене на време и следователно — губене на материални средства, то за военоия флотъ невъзможностьта да плава въ време на мъгла е отъ още по-голѣмо значение, тъй като пѫтищата къмъ водни тѣснини и входоветѣ къмъ пристанищата трѣбва да се считатъ като най-вѣроятни мѣста, кѫдето подводнитѣ лодки на неприятеля ще се стремятъ да атакуватъ. Остановяването на котва въ такива мѣста, а още по-вече въ време на мъгла, когато е практически почти невъзможно да се забележи стоящата на позиция подводна лодка, трѣбва да се счита за извънредно много опасно.

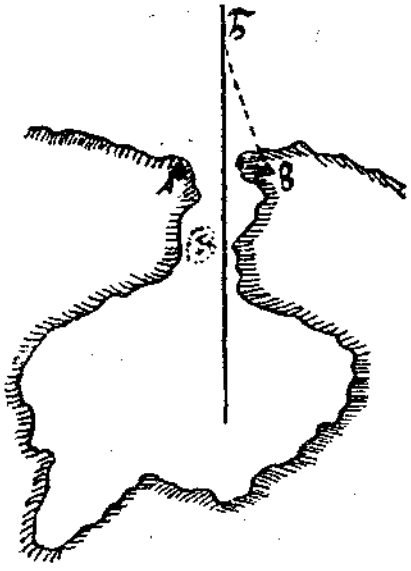
Стремежа да се облегчи мореплаването въ време на мъгла предизвика преди година въ Америка бързото развитие на една мрѣжа отъ радиофарове и хидрофони, благодарение на които корабитѣ получиха възможность да опредѣлятъ своето мѣсто по скоростьта на разпространението на звуковитѣ вълни въ водата. За да опредѣли мѣстото си около брѣговетѣ, кораба взривава въ водата малка бомба, при това специаленъ приборъ точно отбелязва на единъ равномѣрно въртящъ се барабанъ момента на взрива. Звуковата вълна отъ взрива на бомбата, разпространявайки се подъ водата съ скорость 1425 метра въ секунда, достига до мѣстоположението на радиофара, улавя се тамъ отъ поставения на дълбочина около 2 метра хидрофонъ, усилва се отъ специаленъ усилителъ и при помощьта на единъ трансформаторъ, който преобразува звуковитѣ колебания въ електромагнитни, привежда въ действие единъ часовниковъ механизъмъ съ автоматически радиопредаватель. Точно следъ 5 минути после получаването на звуковата вълна отъ хидрофона, радиостанцията дава отъ по-рано установения сигналъ, който се приема на кораба, кѫдето автоматически се отбелязва момента на получаването му на сѫщия вращающъ се барабанъ, на който е отбелязанъ и момента на взрива на бомбата. Тъй като разпространението на електромагнитната вълна на радиосигнала е 186,300 мили въ секунда, то, по сравнение съ скоростьта на разпространението на звука въ водата, радиопредаването на сигнала може да се счита мигновенно. Като извадимъ 5 секунди отъ отбелязания на вращающия се барабанъ промеждутъкъ отъ време и помножимъ остатъка на скоростьта на разпространението на звука въ водата (1425 метра въ секунда), то ще получимъ доста точно отстоянието на кораба отъ радиофара. При наличието на 2 или 3 радиофара, следъ първия радиосигналъ ще последва втори и следъ това трети радиосигнали. Знаяйки разстоянието до 2 или 3 постоянни точки (мѣстата на радиофароветѣ), кораба ще опредѣли мѣстото си върху картата въ точката на пресичанието на 2-тѣ или 3-тѣ окрѫжности, описани съ съответствующитѣ радиуси. Понеже колебанието въ величината на скоростьта на разпространението на звука въ водата подъ влиянието на температурата, соленостьта на водата и другитѣ условия ще се отразятъ приблизително въ еднаква степень на всичкитѣ едновременно получени разстояния, измѣняйки ги пропорционално на голѣмината имъ, то при наличието на тритѣхъ радиофара, това обстоятелство почти нѣма да играе роля. Опредѣление мѣстото на кораба по измѣреното разстояние до два, а още по-вече, до три радиофара безъмненно дава достатъчно точни резултати, но въ сѫщото време има и недостатъци, Преди всичко, за да използуватъ радиофароветѣ, корабитѣ трѣбва да иматъ радиотелеграфи и специални скѫпо струващи прибори за измѣрване промеждутъка отъ протеклото време между взрива на бомбата и получаването на радиосигнала и освенъ това всѣки пѫть, когато кораба иска да опредѣли мѣстото си, трѣбва да изразходва една бомба, които обстоятелства много ограничаватъ числото на корабитѣ, които биха пожелали да се ползуватъ отъ радиофароветѣ за опредѣление на мѣсто имъ въ време на мъгла. Отъ друга страна, въ време на война, ни единъ корабъ не може да бѫде увѣренъ въ това, че неговия радиотелеграфъ, нѣма да бѫде повреденъ въ време на бо́я и затова тази система за опредѣление мѣстото на кораба въ време на мъгла трѣбва да се признае за недостатъчно надеждна за военно време. Най-после, радиофароветѣ, давайки възможность на корабитѣ да опредѣлятъ мѣстото си въ морето въ време на мъгла, не даватъ никакви указания на кѫде трѣбва да се движатъ, което е много сѫществено при пѫтуването въ тѣснини, а особено за военнитѣ кораби следъ сражението, когато компаситѣ имъ могатъ да бѫдатъ повредени, а девиацията имъ много измѣнена. Справедливостьта, обаче, изисква да изтъкнемъ, че наредъ съ недостатъцитѣ трѣбва да се подчертае и голѣмото тактическо качество на радиофароветѣ, а именно — възможностьта да се подаватъ шифровани радиосигнали, което обстоятелство ни дава възмъжность да се ползваме отъ радиофароветѣ въ време на война, безъ да може да ги използува противника ни.

Единъ по-добъръ способъ за указване пѫтя на кораб въ време на мъгла е използването на подводенъ електрически кабелъ, който периодически (презъ всѣки 5 секунди) разпространява около себе си магнитни вълни. Въ подводната часть на кораба, отъ двете страни на гръбнака, се поставя по единъ уредъ, който благодарение на магнитнитѣ вълни издава нѣкакъвъ звукъ. Когато кораба се намира точно надъ кабела, магнитнитѣ вълни достигатъ до двата прибора (уреди) ед-

новременно, а следователно и звуковетѣ, които се произвеждатъ отъ приборитѣ, ще съвпадатъ; когато кораба се отклони въ страна отъ кабела, то тогава единъ отъ приборитѣ (тоя, който е по близко до кабела) ще издаде малко по-рано звукъ, отколкото другия. Звука на приборитѣ е различенъ за да може да се опредѣли по-лесно кой отъ приборитѣ е зазвучалъ по-рано. Всичкото време кораба е длъженъ да се движи така, че началото на звука отъ двата прибора да съвпада едновременно. Ако нѣкой отъ звуковетѣ започва да се чува по-рано, отколкото другия, то това означава, че кораба се е *отклонилъ отъ правилното направление* и то въ тази страна, отъ която началото на звука закъснява. Произведенитѣ опити въ Англия и Америка за ограждането входоветѣ въ пристанищата съ подобна система за предпазване на корабитѣ въ време на мъгла, сж дали много добри резултати. Все пакъ, обаче, и у тази система има единъ голѣмъ недостатъкъ — да се ползуватъ отъ водящия кабелъ могатъ само тия кораби, на които сж поставени съответствующитѣ (много скжпи и не винаги надеждни) прибори, а освенъ това, колкото е по-голѣма дълбочината на която е поставенъ кабела, толкова и по-малка е точностьта по отношение показването на пжтя.

Всичкитѣ посочени по горе недостатъци сж отстранени въ новото английско изобретение за предпазване на корабитѣ въ време на мъгла, посредствомъ звука. Произведенитѣ опити сж дали отлични резултати. Главното преимущество на новия способъ се състои въ това, че корабитѣ нѣма нужда да се въоржаватъ съ нови прибори, а поставенитѣ на брѣга такива не се нуждаятъ почти отъ никакво наблюдение и могатъ да работятъ напълно автоматически. Тукъ по-долу ще опишемъ малко по-подробно новата система за звуковото предпазване на корабитѣ въ време на мъгла.

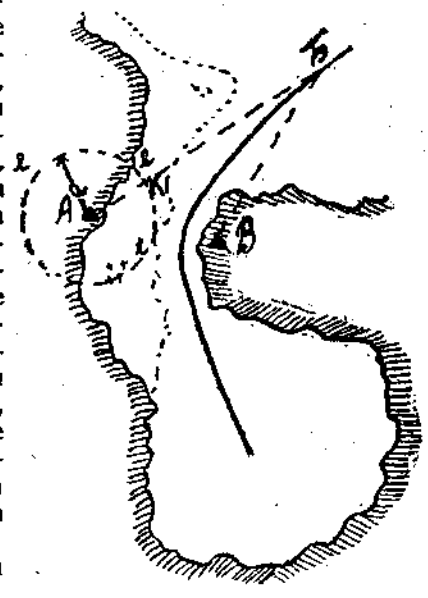
Да предположимъ, че трѣбва да направимъ безопасенъ нѣкой входъ въ пристанище или нѣкой воденъ пжть въ време на мъгла. По двѣ страни на входа или водния пжть се поставятъ две станции съ силни звукови апарати, които работятъ съ помощьта на специални електромотори. Въ време на мъгла тия апарати се пущатъ въ действие, посредствомъ електрически кабелъ отъ управлението на пристанището и веднага следъ това двѣ станции, чрезъ всѣки 5 - 10 секунди, даватъ рѣзки характерни звукове. Станциитѣ сж дъединени помежсу си по такъвъ начинъ, че издаватъ звуковетѣ си съвсемъ едновременно, при това звука на едната станция е съвършено различенъ отъ звука на другата. Така напримѣръ, при произвеждането на опититѣ въ Англия, едната станция е звънела, а другата е подръжавала кучешкия лай.



Черт. 1.

Отъ приложения тукъ чертежъ № 1 е ясно, че когато кораба *Б* се намира на еднакво разстояние отъ станциитѣ *А* и *В*, то той ще чува и двата звука съвсемъ едновременно. Обратното, ако напримѣръ звука отъ станцията *В* се чува по-рано отъ звука на станцията *А*, то значи, че кораба се е приближилъ по-близко до станцията *В*, отколкото къмъ станцията *А* и за да влѣзе въ пристанището безопастно трѣбва да се приближи малко къмъ станцията *А*. Отивайки тъй, че да слуша двата звука едиовременно, кораба ще мине точно върху прочертаната линия, кждето пжтя е напълно безопасенъ. Подобни апарати се чуватъ на голѣмо разстояние отъ брѣга и сж много удобни за работа.

Малко по-сложенъ е въпроса, когато кораба трѣва да се движи не по права линия, а по нѣкаква крива. Въ тоя случай станциитѣ се нагласятъ така, че едната да издава звукъ малко по-рано отъ дугата. Да предположимъ, че станцията *А* (чертежъ № 2) издава по-рано звукъ, отколкото станцията *В*. За времето, което ще се измине между началото на звука, отъ станцията *А* и началото на звука отъ станцията *В*, звуковата вълна отъ станцията *А*, разпространявайки се концентрически ще успѣе да достигне окржжностьта съ радиусъ *е*. Съ други дум, въ момента, когато се започне звука отъ станцията *В*, фронта на звуковата вълна отъ станцията *А* ще се намира на окржжностьта *еее*. Отивайки така, че да чуваме звука отъ двѣ станции едновременно, кораба ще се движи не по права линия, а по известна крива, чиито точки сж равно отдалечени, както отъ станцията *В*, така и отъ окржжностьта *еее*. Тази крива е хиперболята, която обхваща станцията съ закжснѣлия звукъ. Пжтя по нея, споредъ чертежъ № 2, се вижда, че е бозопасенъ. Измѣнявайки промеждутъка между началото на звука въ станциитѣ *А* и *В*, можемъ да измѣнимъ и кривизната на хиперболата.

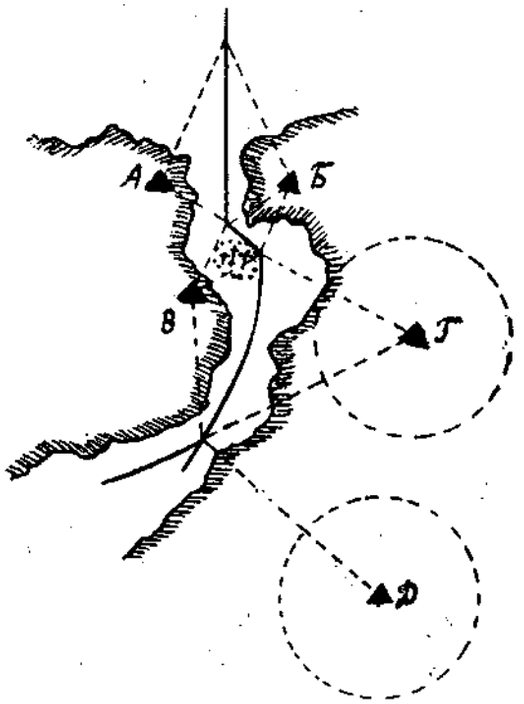


Черт. 2,

Ако установимъ не две, а нѣколко звучащи станции по протежение на известенъ воденъ пжть, можемъ да дадемъ най-разнообразни последователни кривизни, както е показано на чертежъ № 3. Въ този случай кораба пжтува слушайки едновременно началото на звука отъ станциитѣ *А* и *Б* до тогава, докато не чуе въ сжщото време и началото на звука отъ станцията *В*. Следъ това корабътъ продължава да се движи чувайки едновременно началото на звука отъ станциитѣ *Б* и *В*, безъ да обръща внимание на звука отъ станцията *А* до тогава, докато не се чуе едновременно началото на звука отъ станциитѣ *Б*, *В* и *Г*; тогава той започва да пжтува само по звука отъ станциитѣ *В* и *Г*, не обръщайки внимание на станцията *Б* и пр.

Тъй като обикновенно въ време на мъгла нѣма силенъ вѣтъръ на практика излишно е да се прази поправка на скоростьта на разпространението на звука въ зависимость отъ направлението на вѣ-

търа. Ако, обаче, стане нужда да се ползуваме



Черт. 3.

отъ описаната сигнализация въ време на силенъ вѣтъръ, то не е трудно да се разчете влиянието на скоростьта и направлението на вѣтъра по отношение разпространението на звука.

Вземайки подъ внимание и това, че станциитѣ могатъ да се пущатъ въ действие не само съ просто включване въ мрежата електромоторъ, но и посредствомъ радиотелеграфа, тѣ бѣха могли да се поставятъ не само на брѣга, но въ морето на плаващи платформи (както плаващитѣ фарове). Въ последниятъ случай тѣ биха могли да бждатъ използвани въ военно време за обозначение проходитѣ между миннитѣ полета.

Ако къмъ описаната система прибавимъ и хидрофонитѣ, то лесно можемъ да направимъ звучащитѣ станции не само не звучащи (посредствомъ шифровка на радиосигналната вълна за пущане станцията въ действие), но и невидими за противника, когато въ сѫщото време нашия корабъ давайки условния сигналъ по радиотелеграфа съ необходимата вълна, ще застави станцията да звучи подъ водата и приемайки звука съ хидрофонъ, лесно ще мине по какъвто и да е сложенъ съ криволичения проходъ между невидимитѣ за окото минни полета.

Варна, 26. IX. 1927 год.

Превелъ отъ „Морски Сборникъ" 1926 г., № 3
С. Черноморски.



Месемврия привечерь. Фот. П. Н. Калъчевъ.

П. А. Шишковъ.

НРѦГОСВѢТНО ПЛАВАНИЕ.

Бѣше хубавъ тихъ день въ края на май. Парахода „Кирилъ", излѣзълъ преди часъ и половина отъ Бургазъ, извиваше около Созополския островъ за да поеме по носа си далечната точка на Босфорския фаръ — Анатоли. По пода празднично настроени се движеха туристи, които правѣха излетъ до Цариградъ и обратно.

Хоризонта бѣ прострѣнъ по цѣлото си продължение като хубава копринена нишка, която съединяваше огледално море съ лазурно небе. Слънцето клонѣше къмъ запада, който блестѣше задъ кърмата. Винтовата струя образуваща многобройни водовъртежчета въ ясно-зелената си пѣнеста вода, се извиваше въ широка джга, която постепенно опредѣляше завоя, който носътъ правѣше на югъ... Въ дѣсно Созополъ растѣше, доближаваше се... и изоставаше... Канари и плажове пращаха приветъ... Багларъ и Зейтинъ идѣха на траверсъ...

Брѣгътъ се отъняваше въ ефирна синкава пелена, задъ която пурпурѣше небето. По носа — тихо, приятно море, покрито съ гърбове на делфини, които се надпреваряха съ кораба. На моста стражевия помощникъ, облѣгналъ се на срѣдата на парапета, съ усмивка следѣше туриститѣ, за

които делфинитѣ бѣха новость и неочаквано забавление . . . Командира седналъ въ платненъ столъ подъ моста на крачка до кабината си разказваща на група туристи за плаванията си:

— . . . Това бѣше преди тридесеть години . . . Току-що бѣхъ свършилъ петия класъ . . . Бѣхъ решилъ всецѣло да се посветя на морето. Това мое посвещение искахъ да го ознаменувамъ съ нѣщо голѣмо, велико за мене, съ такова нѣщо, което никой отъ нашата страна не бѣ го направилъ до тогава: бѣхъ решилъ, въпрѣки трудности и страдания, да обиколя земното кълбо по море . . .

— Нима̀ вий сте обикаляли земното кълбо? — екна радостния възгласъ на единъ отъ петтѣхъ слушатели и съ радостно участие всички загледаха въ добритѣ сини очи на командиря.

— Буквално го обиколихъ. Като проточите една нишка, която да опаше земята отъ Варна и до Варна, нишката нѣма да се простре върху никоя суша . . . Бѣхъ седемнадесеть-годишенъ . . . Тогава още нѣмахме нито кейови пристанища, нито командири. Имахме само два парахода, които се командуваха отъ далматинци, на които всичкото имъ плаване бѣ — Варна — Цариградъ и обратно. За голѣмата замисъль, която имахъ, нашето параходство въ нищо не можеше да ми помогне . . . Обърнахъ се къмъ единъ параходенъ агентъ, който, по възпитание и поданство бѣ англичанинъ, а като човѣкъ — благородна душа, която не знаеше да върне просителя; човѣкъ, който винаги бѣ готовъ да даде, да посъвѣтва, да направи отстжпки, да окуражи. Той бѣ агентъ на английското параходство Джонстонъ Лайнъ, което и до днесъ извършва редовни рейсове между Англия и нашитѣ брѣгове . . .

„Дали поради изключителния изборъ на сждбата върху мене, дали поради извънредната препоржка на моя покровитель-агента, следъ недълго време единъ день, съ своя малъкъ багажъ отъ куфарче и завивки — азъ стжпихъ върху пода на английския „Килморъ" въ качеството ми на младши моякъ. . . Наставаше новъ животъ за мене. Това, което бѣ на брѣга — остана на брѣга: азъ се посвещевахъ на морето. Морето ставаше мой храмъ, въ който влизахъ. И влѣзохъ въ този храмъ въ молитвено съзерцание . . . Море, небе, просторъ, мечти . . . цѣлия свѣтъ бѣ мой — какво можехъ да искамъ по-вече? Нѣмахъ силни връзки съ сушата, защото до тогазъ само морето бѣ успѣло да бжде мой идеалъ и, съвършенно откжснатъ отъ всичко заминахме за Кюстенджа, въ изпълнение на разписанието . . . По Дунава стигнахме до Браила, отгдето натоварихме три хиляди и петстотинъ тона жито за Ливерпулъ . . .

„Излѣзохме изъ Сулина, пилота ни бързо се сурна по стълбата надолу, стжпи въ катера си и размаха шапката си съ своето гърмогласно „good-by, ca.it-in!" Командиря ни — capitain Уудъ — помня добре първия си командиръ, дръпна силно три пжти ржчката на телеграфа и даде пъленъ ходъ . . . Цѣли тридесеть денонощия ржчката стоя на преденъ ходъ, а винта непрекжснато се въртѣ, докато стигнахме въ Ливерпулъ . . .

„Толкозъ много новости бѣха минали вече предъ очитѣ ми! Азъ се чувствувахъ израсълъ предъ собственитѣ си очи. Единъ мой учитель отъ гимназията казваше: една година да обикаляшъ свѣта и внимателно да се вглеждашъ въ него — се равнява на десеть години да седишъ съ прилежание върху училищния чинъ! Струваше ми се вече, че десетгодишното прилежание върху училищния чинъ го имахъ задъ гърба си — по география . . . Проливитѣ, моретата, архипелагскитѣ острови, брѣговетѣ, Мантапанъ, Бонъ, Гибралтаръ, Финистере, канала Св. Георги — тѣхнитѣ очертания и нюанситѣ на водитѣ имъ, чукитѣ и облацитѣ надъ тѣхъ, градоветѣ и общитѣ контури на околноститѣ имъ, красотата на островитѣ съ фароветѣ имъ, буритѣ и безвѣтрията и хилядитѣ новости, които ми бѣ открилъ „Килморъ" съ своя непрекжснатъ ходъ, бѣха врѣзани въ паметьта ми като неизгладими клишета. Врѣзани сж и до днесъ, а отъ тогазъ — тридесеть години! — и все пакъ, като всичко да бѣ вчера . . .

„Къмъ моитѣ познания по английски бѣхъ прибавилъ още стотина думи, които подпомагани отъ жестикулации, ми бѣха мощно средство въ чуждата страна, гдето отседнахъ въ единъ Sailor's home — моряшки домъ. Тукъ намѣрихъ хора отъ всѣкакви народности и цвѣтове. Преобладаваха бѣлитѣ, после идѣха китайцитѣ, а на трето мѣсто — смѣсицата на черната раса съ всевъзможнитѣ кръстосвания, съ които е изпълнена Америка . . . Въ наше време тѣзи моряшки домове не бѣха подъ контролата на морския инспекторатъ, който въ последствие се създаде, за това мои другари ме бѣха предупредили да внимавамъ где би ме ангажиралъ моя патронъ. Имало е случаи, когато патронитѣ на моряшкитѣ домове сж задигали своитѣ жилци и сж ги назначавали въ кораби противь волята имъ. И тѣзи наши събратя сж заминавали съ кораба безъ да знаятъ за кжде пжтуватъ, нито кога и колко ще получатъ. Извършвали сж се тогава много несправедливости, които сега сж немислими. Патронитѣ на моряшкитѣ домове — това сж съдържателитѣ на специални хотели за моряци; тѣ сж сжщевременно и комисионери по назначаването на своитѣ жилци, отъ които въ деньтъ на отплуването имъ тѣ одържатъ сумитѣ, изразходвани за издръжката имъ, въ която влизатъ неговата комисионна и хотела. Въ всичкитѣ голѣми пристанищни градове има моряшки домове, които въпреки, че се наричатъ — английски, италиянски, американски — но това не вреди по сжщество да сж интернационални, сир. — да прибиратъ моряци отъ всички народности . . .

„Почеже искахъ да обиколя земното кълбо, казахъ на патрона си, че искамъ да ми намѣри мѣсто въ корабъ, който извършва океянско плаване. На въпроса му — въ какво направление бихъ желалъ? — отговорихъ, че за мене е важно дългото и далечно плаване, а не — направлението му . . . Единъ день той повика нѣколцина отъ жилцитѣ си, въ това число и мене, даде ни бележка и ни отправи въ английския вѣтроходъ „Хатерасъ". Явихме се въ кораба, а капитана, който вече набираше обслугата, ни пресрещна върху пода. Той ни поиска документитѣ, прегледа ги, облече се и ни заведе въ Shi ping-office — Морското управление — за да подпишемъ договоритѣ си . . . На сутриньта всички се пренесохме въ „Хатерасъ", корабъ отъ 2,500 регистрови тона, цѣла желѣзна постройка, съ четире стожера стъкмени съ наклонни вѣтрила, които се вдигаха съ парни вдигатели отъ пода. Кораба бѣ натоваренъ съ манифактурни стоки за Пертъ — за западния брѣгъ на Австралия — и бѣ готовъ за отплаване: оставаше само набирането на още нѣколко души до пълния съставъ на обслугата, която трѣбваше да бжде 31 човѣка, заедно съ капитана и двамата му помощници.

„И една вѣтровита сутринь единъ влекачъ, като пое на влѣкало нашия огроменъ „Хатерасъ" остави ни всрѣдъ канала „Св. Георги". Вѣтрилата:

ни бѣха отворени и, като птица отъ невидена величина, плавно се понесохме на югъ . . .

„На другия день оставихме по кърмата си английския брѣгъ, който постепенно се потапяше, докато съвсемъ се разтопи въ синевината . . . Пресѣкохме два три Галфщрома . . . Най-близкия европейски носъ, до който се бѣхме доближили бѣ— Финистере, който бѣше на около осемдесеть мили подъ хоризонта ни . . . Оттамъ нататъкъ, върху картата се редѣха подъ хоризонта ни групата острови на Мадейрския архипелагъ, идѣха на траверсъ чукитѣ на Канарскитѣ острови—все татъкъ далече подъ хоризонта ни . . . Като пресѣкохме Тропика на Рака, поехме по компаса право на югъ, по който следвахме до екватора. Тукъ за пръвъ пѫть видѣхъ Южния кръстъ, който бѣ върху самия хоризонтъ, а на отсрѣщната му страна блѣстѣше нашата любимка — Полярната звезда . . . . Тукъ е най-оживѣното мѣсто за корабитѣ. Тукъ е възелния пѫть на всичкитѣ вѣтроходи, които пѫтуватъ за и отъ Америка, Южна-Америка, Индия, Хорнъ и отъ Южна-Америка . . .

„И следъ едно пѫтуване само между море и небе презъ деветдесеть и два дена — деветдесет и два дена! — първата суша, която видѣхме по носа на кораба, бѣ онази на западна Австралия, около Пертъ . . . Брѣгъ, брѣгъ! . . . Суша, суша! . . . Това бѣха думи и възклицания, които не всѣки може да разбере . . . . Брѣга растѣше, Пертъ се приближаваше . . . Последваха: водачъ, карантиненъ прегледъ, агента ни, прилепване на кея и още сѫщия день започнахме да разтоварваме . . .

„Следъ месецъ разтоварихме и поехме за Сидней, отгдѣто щѣхме да товаримъ кожи. Следъ седмица бѣхме въ Сидней. „Хатерасъ“ щѣше да товари кожи и презъ Торесовия протокъ щѣше да се връща за Англия . . . Тукъ напустнахъ, защото моята цель бѣ да пѫтувамъ все къмъ изтокъ въ изпълнение на мечтата ми. Капитана неохотно се съгласи да ме уволни, но понеже бѣхме въ английско пристанище, на законно основание той не можеше да ме задържи . . . Останахъ на брѣга, гдето престояхъ около месецъ: имахъ достатъчно лири.

„Оттукъ постѫпихъ въ американския съ четиридесеть и осемь звездното знаме „Куба“, тъй сѫщо съ наклонни вѣтрила, но съ петь стожера — заминахме за Маркизскитѣ острови . . . Използувайки вѣтроветѣ държехме почти източно направление къмъ севернитѣ брѣгове на Зеландия, гдето пресѣкохме траверса на около петдесеть мили надъ групата острови — Тримата царе . . . Нѣма да ви описвамъ пѫтуването си: то продължи пакъ цѣли три мѣсеца, главно — поради силнитѣ бури, които срещнахме и поради екваториалното течение, което ни отнесе доста на югъ . . . Маркизскитѣ острови и всичкитѣ останали —, които наброяватъ съ хиляди въ Тихия океанъ, сѫ остатъци, вѣроятно, на култура, предшедствующа атлантската —. Това сѫ, вѣроятно, най-високитѣ върхове или плата на материкъ, който днесъ лежи, долу и представлява дъното на океана . . . Отъ височината на стожернитѣ площадки, отъ стожеритѣ, отъ подоветѣ —. ний видѣхме много острови и канари, които минаваха въ нашия хоризонтовъ обсѣгъ, а презъ дългото ни дежурство, капитана и помощницитѣ му ни изказваха възгледитѣ си, почиващи на научни основания, относно произхода на безбройнитѣ острови, пръснати главно въ западната часть на Тихия океанъ . . .

„Следующето ни пристанище бѣ Валпарайзо. Докато го стигнемъ употрѣбихме не малко енергия, понеже трѣбваше да се спустнемъ първоначално право на югъ до 45-ия градусъ южна широчина, отгдето да можемъ да поемемъ благоприятнитѣ вѣтрове. Пѫтуванията съ вѣтроходитѣ ставатъ по желанието на Еола: често пѫти разстоянието отъ хиляда мили въ права линия до дадено пристанище — трѣбва да го изминете въ крива линия на три или четире хиляди мили поради каприза на Еола. Отъ Маркизскитѣ острови до Валпарайзо употрѣбихме месецъ и половина . . .

„Понеже нашия капитанъ билъ излѣзълъ преди петь години отъ Балтиморе, отгдѣто бѣ той и кораба му, — стараеше се на всѣка цена да намѣри товаръ за източния американски брѣгъ, отгдето вече щѣше да бѫде крачка по-близо къмъ Балтиморе, къмъ гдето се стремѣше . . . Носталгия вече действуваше въ него . . . Въ това си желание той намѣри товаръ — Гуано — на заповѣдь въ Рио-де-Жанейро. Започнахме да товаримъ . . . Дълго товарихме и добре се запознахъ съ Чили...

„Натоварихме и заминахме. Излѣзохме на открито и загубихме брѣгътъ. Пѫтувахме съ промѣнливъ вѣтъръ до около 35-ия градусъ южна широчина, а отъ тамъ нататъкъ — подъ периодичнитѣ западни вѣтрове, които ни блъскаха въ дѣсната стена, а по-късно и съ помощьта на Носъ-Хорновото течение. За десеть дни успѣхме да стигнемъ и изобиколимъ около двадесеть мили далече скалистия Хорнъ, отгдето, подъ императивитѣ на океанографията, почнахме да изоставяме континента задъ кърмата си . . . Следъ нѣколко дни видѣхме Фалкланда, чийто траверсъ пресѣкохме и запѫтувахме съ сѫщитѣ онѣзи вѣтрове, които ни гонѣха въ Тихия океанъ. Докато оттатъкъ гѣ ни гонѣха на югъ, блъскаха ни въ дѣсната стена, тукъ въ Атлантика тѣ ни блъскаха отъ лѣво и ни гонѣха на северо изтокъ, а курсътъ ни се точеше въ паралелна на брѣга линия на около 600 мили, сир. на разстояние отъ Бургазъ до Батумъ . . . . Отъ Хорнъ до Рио-де-Жанейро употрѣбихме още другъ месецъ и половина . . .

„Безъ да разтоваримъ нѣщо, следъ седмица консигнатора на стоката ни отправи за Кадиксъ. Гуаното — тозарено на заповѣдь — презъ време на пѫтуването ни е било продадено въ Кадиксъ: тамъ сега бѣ мѣстоназначението на „Куба“. . . .

„Следъ десетина дни за втори пѫтъ пресѣкохъ екватора. По-вече отъ година бѣ минало откакъ не бѣхъ виждалъ полярната звезда . . . „Куба“ сѣчеше на северъ, точно по срѣдата на Атлантика, а Полярната все по-високо и по-високо се дигаше въ небосклона . . . Порѣхме почти въ северно направление, използувайки пасатитѣ въ дѣсенъ полувѣтъръ. А като прерѣзахме четиридесетия градусъ северна широчина — поехме въ кърмата си севернитѣ постоянни вѣтрове, които ни докараха до испано-португалскитѣ брѣгове . . . Тамъ напустнахъ „Куба“. Капитана ни, стремящъ се къмъ брѣговетѣ на отечеството си, разбра и моето желание да се завърна въ своя край и затова не ме спрѣ, въпрѣки, че по договора ми той можеше да ме задържи до Балтиморе . . .

„Отъ Кадиксъ . . . до Гибралтаръ се разхождахъ върху подовата алея на красивъ параходъ въ качеството ми на пѫтникъ . . .

„Следъ две недѣли върху другъ параходъ, като морякъ, пѫтувахъ за Босфора . . .

„Въ Цариградъ напустнахъ. И съ нашъ корабь се върнахъ въ Варна: обиколката на свѣта бѣ извършена: мечтата ми бѣ изпълнена . . . Следъ тази обиколка, която трая година и десеть месеца — заминахъ за Одесса, гдето постѫпихъ въ морското училище“. . .

Командира спрѣ . . .

Звездитѣ се топѣха продължовати въ морето, а морето приличаше на небе, което се бѣ потопило въ водата . . . Горе бѣ истинското небе, долу — отраженото небе, а и двете бѣха едно, което нѣмаше ни начало, ни край . . .

„Кирилъ" туптѣше, делфини се напредваряха съ него, помощника тихо си тананикаше нѣщо върху мостика.

София, 6.V.1927 г.

КОРАБА ФАНТОМЪ.

Присмивайте се, колкото щете, азъ вѣрвамъ въ него. — Все едно, като че сте го видѣли!

— А защо не? — Хайде де! — Предизвиквате ме, каза старият морски офицеръ, измъквайки кжсата си луличка отъ изтравниче. Изслушайте ме и ако сънътъ ви бжде смутенъ отъ най-ужасни кошмари, сами ще бждите виновати.

Нѣколкото офицери, събрани въ пушилнята на кораба *„Фландрия"*, усърдно се приближиха до разказвача угрижени, наслаждавайки се предварително отъ преживяването на страха, що имъ предстоеше да изпитатъ; очитѣ на женитѣ искрѣха отъ удоволствие; мжжетѣ, по-скептични и по-малко нервозни, удобно се намѣстяха въ широкитѣ си кожени кресла.

— Въ тия мѣста приблизително между „Terre-Neuve" и американскитѣ крайбрѣжия, подвзе капитанътъ, азъ видѣхъ корабътъ фантомъ. Тогава бѣхъ съвсемъ младъ морякъ и плавахъ на *„Bourgogne"*, прочутъ по него време корабъ, който само въ осемнадесеть дни завършваше пжтя си, което не бѣ отъ малко значение. Отъ три денонощия насамъ ние плувахме въ едно тъмно като адски мракъ пюре отъ грахъ; гжста като днешната мъгла ни пречеше да виждаме дори нозетѣ си. Всѣка минута камбаната на кораба, придружена отъ сирената, разнасяше сърцераздирателни звукове, които ни свиваха сърдцето, а зловещиятъ викъ на моряцитѣ отъ марса*), правѣше положението още по-тревожно.

„Ледена планина въ дѣсно!"

„Внимавай на лѣво!

То не бѣ плаване, а непрекжснато лутане, вървежъ на лишенъ отъ кучето си слѣпъ човѣкъ. Бѣхъ на стража на мостика, премръзнахъ отъ студъ, изуменъ отъ постоянно умствено напрежение, когато надъ мене въ мъглата чухъ гласъ, който гърмѣше.

„Корабъ отпредъ!"

Това ме съвършенно потресе и за да мога да се ориентирамъ, преди да дамъ следуемитѣ се заповѣди, опитахъ се да проникна въ тайната на мъглата. Тутакси тя се раздигна като театрална завеса и единъ голѣмъ тримачтовъ корабъ изплува предъ смутения ми погледъ; той идѣше право къмъ насъ. Едва имахъ време да завия и грамадниятъ корабъ, толкова се доближи до насъ, та безъ малко щѣхме да се сблъскваме. Разминахме се, но азъ бѣхъ сварилъ да хвърля погледъ къмъ палубата му и подъ разкъсаното покривало, тая последнята ми се стори покрита съ трупове.

„Корабътъ фантомъ измърмора човѣкътъ при кормилото, като се прекръсти."

Тия прости думи премахнаха вцепенението, което ме бѣ обвзело при смътното видѣние. Азъ се окопитихъ и щѣхъ да изкомандувамъ преследването, ала гжстата мъгла се бѣ отново спустнала. Корабътъ на смъртьта бѣ изчезналъ, отнасяйки своя мъртвешки товаръ, а въ задушната и влажна атмосфера само камбаната за тревога разнасяше своя зовъ като погребаленъ звонъ.

Слушайте, се провикна тутакси, ставайки старият морски вълкъ, струва ми се, че още го чувамъ.

Подъ силното впечатление всичкитѣ му слушатели наостриха уши; действително тамъ горе на палубата въ мъглата силенъ звънъ ечеше. Единъ пасажеръ се изсмѣ високо. Въ сжщата минута вратата на стаята за пушене се отвори и единъ морякъ отъ бодърствуващата стража влѣзна.

— Команданте, продума той, държейки каскета си въ ржка, стражника вижда корабъ предъ насъ!

Тръпки побиха всички присжствующи, женитѣ приблѣдниха, мжжетѣ се разшетаха, никой вече не се смѣеше. Капитанътъ бързо намѣсти каскета върху главата си и като намръщи гъститѣ си вежди, изкочи къмъ мостика разтревоженъ, гдето скоро и пасажеритѣ го настигнаха.

А зловещиятъ камбаненъ звънъ все продължаваше да се чува, дразнящъ и печаленъ. Всѣки, смутенъ, се опитваше да проникне въ тайната около гжстата мъгла.

Тутакси върхътъ на една мачта се показа, сетне другъ и предницата на кораба се изправи като великанъ на фона на сивата мъгла.

— Корабътъ Фантомъ промълви една хубава пасажерка, поблѣдняла отъ стрэхъ, треперяща отъ студъ и съ скопчени о перилата ржце.

— Да разгледаме добре, избъбра капитанътъ това не е възможно. А сетне той не се среща два пжти.

А призракътъ все вървеше напредъ, очъртавайки се все по-вече и по-вече. Изумѣли, моряцитѣ на *„Фландрия"* смѣтаха вече, че виждатъ разлагащи се трупове, окачени на мостика му.

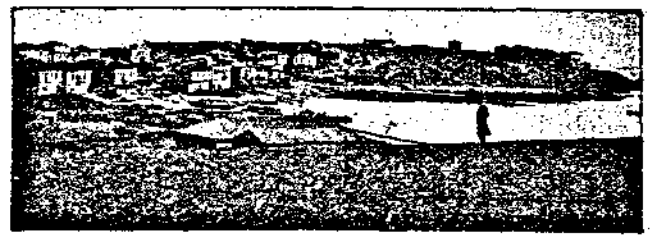
— Приготви се да се отклонишъ, извика съ рупора си стражевиятъ офицеръ.

Но тутакси заповѣдьта му бѣ заглушена отъ единъ ужасенъ изстрелъ: червени свѣткавици се разлѣха край коритото на кораба, въ което време едно платнено знаме се издигна върху една отъ неговитѣ мачти. Ужаснияъ чаръ бѣ прекжснатъ, фантомътъ изчезваше въ по-свѣтлата мъгла, за да стори мѣсто на единъ американски прибрѣженъ кръстосвачъ, натоваренъ да преследва контрабандираното на спиртъ.

Спри! прегледъ отъ митницата, крѣсна съдълга говорна тржба единъ гласъ като кречетало.

— Е добре, каза веднага, засмѣнъ, старият морски вълкъ на успокоилитѣ се вече пасажери отъ *„Фландрия"*, ще се съмнявате ли още въ моитѣ думи.

Преведе отъ „Le Matin" Н. П. Ивановъ.



Ахтополъ. Фот. Батаклиевъ 1927 г.

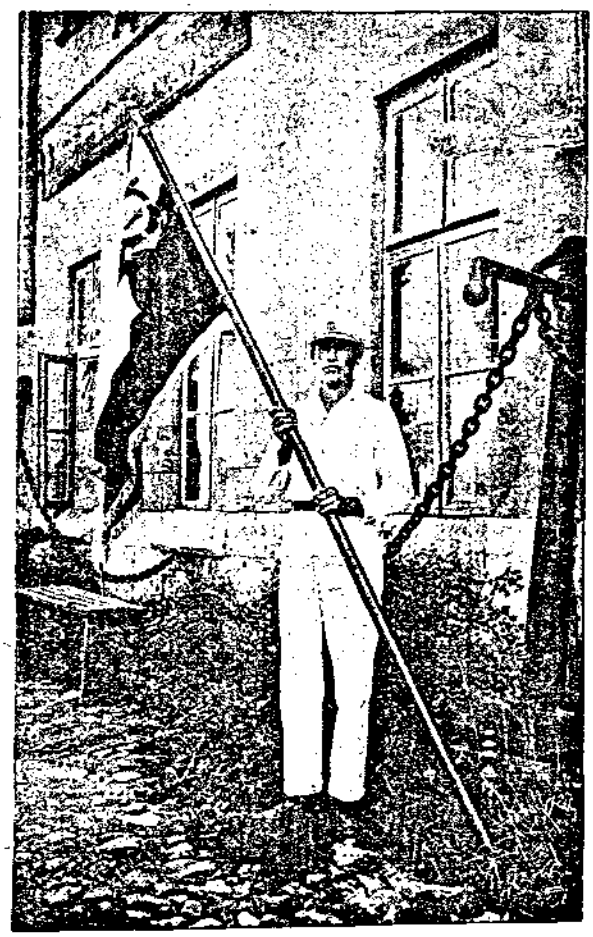
*) Марсъ се нарича специална площадка на стожера за огледъ на морето.



Инженеръ Б. Кжневъ
Главенъ ржководитель на водния спортъ при Б. Н. М. С.

ВОДНИЯТЪ СПОРТЪ.

Водниятъ спортъ е най-хубавиятъ измежду всички видове спортъ. При него се постига едно хармонично физическо и душевно възпитание и най-лесно се дава възможность на младата душа на спортиста, да вникне въ необятнитѣ прелести на морето или въ чаръ̀тъ на голѣмитѣ водни течения.



Легионеръ̀тъ отъ Русенския Спортенъ Легионъ при Б. Н. М. С. — **С. Каракашевъ**, взелъ 5 пѫти подъ редъ първенство въ състезанията по плаване, състояли се въ Русе и Свищовъ презъ лѣтото 1927 г.

И за това водниятъ спортъ, тамъ гдето културното ниво на нацията е високо, е развитъ въ размѣри, за които никой у насъ не би могълъ да си създаде една ясна представа. Благодарение на силно развития воденъ спортъ, интересътъ и на неспортната публика е силно повишенъ къмъ него и ний сме свидетели на водни съзтезания, гдето се събиратъ *единъ и половина милиона зрители*, както това напоследъкъ бѣ въ Англия, при състезанията на спортиститѣ отъ Оксфортъ срещу тия на Кембриджъ:

Единъ и половина милиона зрители — това е равно на една тридесета часть отъ населението на Велико-Британия; съпоставено съ населението на България, ний би трѣбвало да разчитаме при наши водни спортни състезания на *сто и осемдесеть хиляди зрители.*

Не е нуждно да се споменава, че днесъ ние нѣмаме даже и по 1800 зрители, при нашитѣ водно-спортни състезания, а камо ли да се сравняваме съ една Англия.

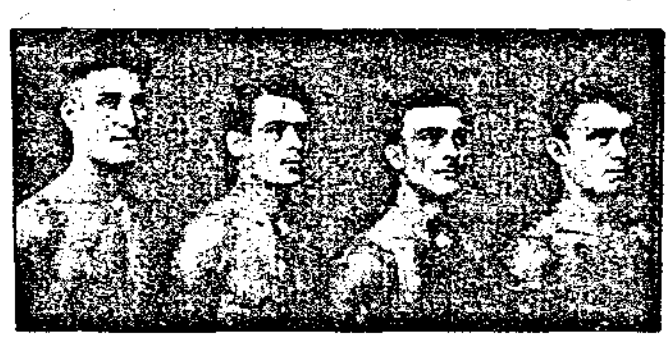
Дадохме примѣръ̀тъ обаче, за да покажемъ колко много назадъ сме въ областьта на водниятъ спортъ и колко много и системно ще трѣбва да се работи за неговото развитие и закрепване.

Нужна е работа и то голѣма, трудна и упорита работа. Първо ще трѣбва да се разбиватъ *предрасъдъцитѣ;* единъ отъ тѣхъ е, че водния спортъ е за празнитѣ хора, че сериознитѣ хора, хората на физическиятъ и умственъ трудъ, въобще деловитѣ хора, не могатъ да мислятъ за спортъ. Ще трѣбва да се разбие и предрасъдъкатъ, че средствата вложени въ водниятъ спортъ сѫ прахосани пари, както мнозина обичатъ да твърдятъ това.

Трети единъ предрасъдъкъ, дълбоко загнездилъ се въ душитѣ, особенно на родителитѣ е, че водата е страшна, че тя е една ненаситна ламя, която поглъща безмилостно жертви и че всѣки който дръзне да влезе въ съприкосновение съ нея, рискува своятъ животъ.

Това е единъ предрасъдъкъ, който се е преобърналъ въ народенъ недъгъ и срещу него ще трѣбва да се работи съ най-голѣма енергия.

Вѣрно е, че морето и водниятъ пѫть изобщо криятъ известна опасность за оня, който неумело иска да си служи съ тѣхъ. Та именно за това е създаденъ водниятъ спортъ — да запознае младежътъ съ морето и водниятъ пѫть, да го научи



Легионеритѣ (отъ лѣво на дѣсно) Дерменджиевъ, Георгиевъ, Казанджиевъ и Ивановъ отъ Русенския Рѣченъ Спортенъ Легионъ при Б. Н. М. С., взели разстоянието Русе—Свищовъ и обратно (120 клм.) съ лодки „русалки" презъ 1927 година за 19½ часа.



Варненския Морски Спортенъ Легионъ при Б. Н. М. С. съ ржководителя си. 1927 г.

какъ да си служи съ тѣхъ и по този начинъ да го направи отъ безпомощенъ тѣхенъ робъ, *на тъхенъ господарь*, който гордо да може да се справя съ всѣка тѣхна изненада. Всѣки младежъ, независимо отъ общественото положение, имащъ възможность да прави воденъ спортъ, и не го прави, върши престжпление — първо срещу себе си, защото отбѣгва да закрепне физически и да кали борчески своятъ духъ, второ срещу бѫдащето свое поколение, защото обѣгва да създаде здрави и жилави деца и трето спрѣмо отечеството си, защото последното се нуждае отъ поданици съ здраво тѣло и здравъ духъ. Не сж „праздни" *хора ония*, които посветяватъ часть отъ времето си въ услуга на себе си, поколението си и отечеството си! Напротивъ, това сж добри български младежи, на които отечеството ще може здраво да се облегне въ случай на нужда. Не „прахосватъ", — тѣ своитѣ пари, когато ги даватъ за водния спортъ, а даватъ единъ скжпъ данъкъ на Отечеството, на което всѣки е длъженъ безаветно да служи!

Прочие читателю, безъ колебание *напредъ къмъ водния спортъ;* напредъ за разбиване на предрасъдъци и за събиране на материални средства, безъ каквито спорта е немислимъ.

Удвоете и утроете своята енергия, създайте въ началото въ себе си увѣреността за правотата на каузата, която ще пропагандирате и бѫдете сигурни въ своятъ успѣхъ.

България и водниятъ спортъ гледатъ на Васъ!



Какви причини влияятъ за намаление скоростьта на кораба.

(Нови изследвания).

Скоростьта на кораба не зависи само отъ двигателната сила, но и отъ редъ още причини, като чистота въ подводната часть на кораба, дълбочината на морето, силата на вълнението и пр. Нека видимъ накратко доколко тия странични причини могатъ да повлияятъ за намаляване скоростьта на крата.

Когато подводната часть на единъ корабъ е добре почистена отъ постоянно полепващитѣ се по нея водорасли, мидички и охлювчета и се подържа постоянно чиста, то скоростьта на кораба се запазва почти постоянна. Обаче, кораби, чиито подводни части не сж чистени много отдавна и вследствие на това сж значително обрасли съ водорасли, миди и охлювчета, развиватъ до 25% по-малка скорость, отколкото биха могли да развиятъ, ако имаха съвършенно чиста подводна часть.

Дълбочината на морето сжщо влияе върху скоростьта на кораба. Споредъ направенитѣ напоследъкъ изучвания се установява, че при известни условия дълбочината на морето се явява като причина за намаление на скоростьта на кораба и четова намаление на скоростьта може да достигне до 5%. Опититѣ, направени по този въпросъ въ флотитѣ на различнитѣ държави, се свеждатъ къмъ следното заключение:

„За всѣка дълбочина, кораба притежава известна критическа скорость. Преди да бѫде достигната тя, корабътъ при движението си е подложенъ на едно ненормално голѣмо водно съпротивление. Следъ като корабътъ надмине критическата си скорость, по силата на законитѣ за вълнообразуването въ връзка съ скоростьта, при неголѣмо измѣнение на индикаторнитѣ сили, може да измѣня скоростьта си на голѣми значения. Обратно, при всѣка дадена скорость има минимална критическа дълбочина подъ която (т. е. ако е по-плитко) скоростьта не се губи. Най-неизгодни, въ смисъль на:

увеличение на водното съпротивление, се явяватъ комбинациитѣ отъ критически дълбочини и скорости, независящи отъ размѣра на корабитѣ и достигащи въ една отъ тѣхъ своя максимумъ. Най-неизгодната дълбочина за движението на кораба се опредѣля отъ формулата $d = \frac{v^2}{10}$, кждето d е дълбочината въ футове, а v е скоростьта въ възли (морски мили въ часъ).

И морското вълнение оказва влияние върху скоростьта на кораба. Напоследъкъ въ Англия сж направени опити съ малки модели отъ кораби за да се установятъ най-добритѣ форми на плаващиятъ сждъ въ връзка съ вълнението и скоростьта му. Тия опити въ общи черти сж дали следнитѣ резултати:

„Моделитѣ съ по-пълни подводни форми сж губили отъ скоростьта си по-вече, отколкото тия съ по-остри подводни форми; при увеличение на вълната това е изпъквало още по-ясно. По-нататъкъ тия опити установило, че въ еднаква степень влияятъ върху скоростьта на кораба, както характера на формитѣ на подводната му часть, така и отношението на периода на собственитѣ клатушкания на кораба къмъ периода на срещането му съ отдѣлнитѣ вълни отъ една или друга височина. Разбира се, характера на вълнообразуването въ открито море се отличава доста отъ характера на вълнитѣ въ опитния басеинъ и затова изучването на изнесения по-горе въпросъ е много сложно".

Ето и нѣкои цифрови резултати отъ тия опити:

Изпитвани сж били 5 модела на кораби съ водоизмѣщение отъ 8,000 до 12,000 тона, при срѣдна скорость 12—13 морски мили въ часъ. При височина на вълната 1·20 метра, загубитѣ въ скоростьта на кораба сж се колебаели отъ 0·1 до 1·74 морски мили, увеличавайки се при това (загубитѣ) съ увеличение дължината на вълната. При една и сжща дължина на вълната, загубата въ скоростьта на изпитвания моделъ е била по-голѣма при по-голѣмата височина на вълната. Изобщо, обаче, намалението на скоростьта на моделитѣ при различнитѣ видове вълни не е надминавало 2 морски мили въ часъ.

Корабитѣ намаляватъ своята скорость и при извършване на циркулация, т. е. при извършване на завивания въ лѣво или дѣсно, описвайки кржообразни криви. Като общо правило се приема, че при циркулацията се наблюдава намаление на скоростьта, която въ отдѣлни случаи достига значителна величина: Напримѣръ старитѣ броненосци при циркулация сж губили отъ скоростьта си 35 до 40 %; на съвременнитѣ кораби намалението въ скоростьта при извършване на циркулацията достига срѣдно до 25%.

Сава Н. Ивановъ.

Сблъскване на параходъ съ ледена планина.

Английскиятъ параходъ *„Montcalm"* (21,600 тона водоизмѣщение, скорость 19 възела) собственость на дружеството *„Canadian Pacific Steamship C-o"* едвамъ е избѣгналъ участьта на парахода *„Титаникъ"*, който загина трагически въ Атлантическия океанъ въ 1912 година, на пжть отъ Англия за Ню-Йоркъ, като се сблъска съ една ледена планина.

Пощенско-пасажерския параходъ *„Montcalm"*, който пжтува между Канада и Англия, на 1. VII, 1927 год. е напусналъ Монреалъ съ цель да отиде въ Ливерпулъ, носейки съ себе си повече отъ 1000 пжтници. Плаването въ рѣката *Св. Лаврентий* продължило 2 дена при наличието на гжста мъгла, която не се вдигнала и при излизането на кораба въ океана. На 3. VII. 1927 год. въ 14½ часа, когато *„Montcalm"* излизалъ отъ залива Св. Лаврентий и се надѣвали за по-спокойно пжтуване, предъ него малко въ дѣсно се показала изъ мжглата неочаквано една грамадна ледена планина. Въпреки, че веднага отклонили кораба отъ пжтя му до колкото било възможно, чулъ се силенъ трѣсъкъ и парахода се наклонилъ на лѣво. Изплашенитѣ и изкочили на горниятъ подъ пжтници видѣли търкащата се по дѣсната стена на кораба грамадна ледена планина, надминаваща съ височината си димовитѣ тржби на кораба. Парахода, следъ като се отъркалъ по подводната издаденость на подводната планина, бързо се изправилъ. Направения прегледъ установилъ, че кораба не е получилъ голѣми повреди и можалъ да продължи пжтуването си, обаче закжснѣлъ съ 44 часа до като се измъкне отъ леденото поле, въ което попадналъ въ последствие.

Споредъ показанията на очевидцитѣ, ледената планина е изкочила моментално изъ мъглата и минала тъй близко до парахода, че пжтницитѣ сж могли да я стигнатъ съ ржце.

Отъ момента на загиването на парахода „Титаникъ" сж изнамѣрени цѣлъ редъ прибори за предпазване на корабитѣ отъ плаващитѣ ледове. Изглежда, обаче, че тия прибори не сж напълно сигурни. Затова именно Северо-Американскитѣ Съединени Щати искатъ да използватъ по-прости и по-надеждни способи, които се свеждатъ къмъ изучване пжтищата на плаващитѣ ледове и създаване на постоянна наблюдателна служба за ледоветѣ, посредствомъ особенни неголѣми караулни кораби, които следвайки леденитѣ планини ги унищожаватъ съ взривове и съобщаватъ постоянно чрезъ радио мѣстата имъ въ океана.

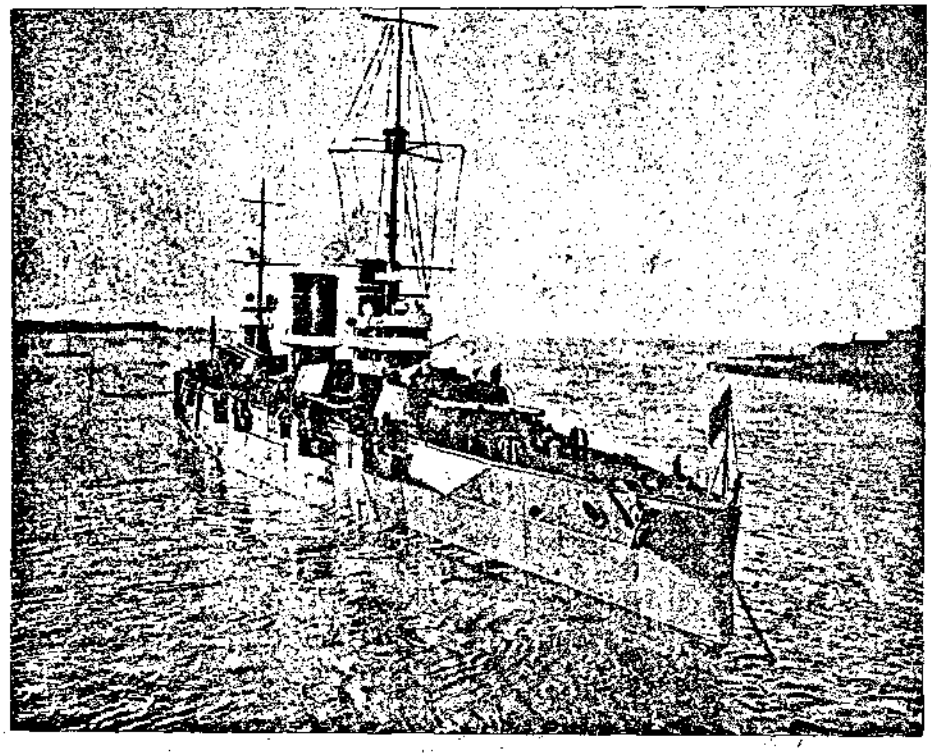
Изглежда, че въ дадения случай или кораба *„Montcalm"* не е уловилъ радиосигнала за ледената планина, или, че самата ледена планина не е била своевременно открита отъ караулнитѣ корабчета. **(Изъ „Морски Сборникъ" 1927 г., № 8—9) С. ч**

Изобретение за използуване на морскитѣ приливи и отливи.

Английскиятъ изобретатель *W. B. Sheppard*, старъ професоръ по механика при Шефиелския университетъ, следъ тридесеть годишенъ упоритъ трудъ и изследвания, презъ лѣтото 1927 год. е построилъ и демонстрираль въ околностьта на Bognor (Англия) своятъ моделъ за използване силата на проливно-отливното течение.

Неговиятъ уредъ се състои отъ еда стоманена ость, поставена вертикално въ морето и монтирана така, че да може да се върти свободно. На горния край на остьта е заклиненъ единъ барабанъ, около когото сж набучени подвижни перки. Приливно-отливнитѣ течения въртятъ цѣлата тая система, която отъ своя страна туря въ движение една динамо-машина съ 2000 завъртвания въ минута. По този начинъ се получава една енергия отъ 8 конски сили.

Г-нъ *Sheppard* увѣрява, че ако неговиятъ моделъ се направи достатъчно голѣмъ, ще може да даде енергия равна на 1200 конски сили въ минута или 72,000 к. с. въ часъ. А понеже приливно-отливното течение може да се използува 16 часа въ денонощие, то за това време ще може да се добие една двигателна сила отъ 1,152,000 конски



Новиятъ руски воевенъ корабъ „Октомврийска революция".

сили. При това, цѣлата инсталация би могла да работи подъ наблюдението само на единъ човѣкъ.

Изъ „Le Matin" Н. П. И.

Автоматъ за приемане радиосигнали отъ бедствующи по море кораби.

Англійското министерство на търговията е обявило, че радиотелеграфнитѣ дружества „Marconi Company" и „Radio Communication Company" сж построили два типа апарати, които автоматически приематъ сигналитѣ отъ бедствующитѣ въ морето кораби и че тия апарати сж удобрени както отъ министерството, така и отъ телеграфо-пощенското управление. Съобщавайки за горното, министерството пише:

„Въ срокъ отъ 12 месеца отъ публикуването на настоящето всичкитѣ кораби отъ далечно плаване, които взиматъ съ себе си отъ 50 до 200 пжтници и корабитѣ отъ крайбрѣжно плаване, които взематъ по-вече отъ 50 пжтници, сж длъжни да бждатъ снабдени съ единъ отъ горепоменатитѣ апарати, ако продължителностьта на пжтуването имъ надминава 8 часа.

За въ бждаще, англійския трибуквенъ сигналъ по Морзе SOS, който бѣше станалъ почти международенъ, ще бжде предшествуванъ отъ три дълги тирета съ продължителность по 4 секунди всѣко тире. Апаратитѣ, приемайки тоя сигналъ автоматически включватъ особенни звънци, които привличатъ веднага вниманието на радиотелеграфиста и последния следъ това приема и самия радио-сигналъ за бедствието. Употрѣбяващитѣ се до сега подобенъ родъ апарати въ качество на „механически часовой", който замѣня радиотелеграфиста въ момента, когато той е излѣзълъ отъ радиотелеграфната стаичка сж се указали неудовлетворителни. Новото изобретение превъзхожда даже „живия" часовой, който понѣкога може да сбърка като не разбере добре сигнала. Компанията Маркони е разработвала своя автоматъ въ течение на нѣколко години, като въ началото всичкитѣ старания се свеждали къмъ това, да се нагоди прибора да приема автоматически съчетанието отъ буквитѣ SOS, но следъ като разбрали нерационалностьта на тая система, тѣ се установили на системата съ „три четиресекундни тирета", както гласи горното съобщение. Практическитѣ изпитания се продължавали 3 месеца и сж били произведени въ различни географически широчини при най-разнообразни състояния на атмосферата. Изглежда, че горепоменатия приборъ ще измѣсти всичкитѣ по-раншни апарати отъ подобенъ родъ.

(Изъ Морски Сборникъ, 1927 г., кн. 8–9).

С. Ч.

Жироскопическия стабилизаторъ на „Сперри" за унищожение клатенето на кораба.

Морската болѣсть е плашила винаги пжтешественицитѣ по море и значително е намалявала приятнитѣ моменти на пжтуващитѣ, които сж боледували отъ нея. Заради морската болесть много отъ хората избѣгватъ по-ефтенитѣ и по-приятни морски пжтувания и предпочитатъ сухоземнитѣ пжтища. Въпрѣки, че много отъ лѣкаритѣ изучаваха болестьта и търсѣха да намѣрятъ способъ за лѣкуването ѝ, до сега обаче резултатитѣ имъ бѣха самочастични и не напълно задоволителни. Морската болесть се считаше все още непобедена. Напослѣдъкъ, обаче, тя бѣ победена отъ единъ „своеобразенъ лѣкарь" — Инженеръ Елмеръ А. Сперри. Последниятъ не се е опитвалъ да лѣкува отдѣлнитѣ пжтешественници, които болѣдуватъ, а е унищожилъ злото въ самия коренъ, като е сполучилъ да унищожи клатенето на кораба вследствие на вълнението. Съ своето остроумно изобретение, той заставя корабитѣ да се движатъ тъй устойчиво върху вълнитѣ, както като че ли се движатъ при тихо и гладко море.

Презъ последнитѣ нѣколко десетолѣтия бѣха

похарчени грамадни суми за опити за да се намѣри средство да се унищожи или най-малко намали страничното клатене на пасажерскитѣ кораби, било то като се премѣстватъ автоматически голѣми тяжести отъ стена на стена, било съ помощьта на преливащи се отъ стена на стена щерни (танковетѣ на Фрама) и пр. Тия пари обаче отидоха напраздно, защото опититѣ и изобрѣтенията бѣха несполучливи и съвършенно незадоволителни.

Инженеръ Сперри е потърсилъ по-другъ начинъ за унищожение клатенето на корабитѣ и той е сполучилъ напълно. За да унищожи (противодействува) на страничното клатене на кораба, той е използувалъ принципа на жироскопа. Неговиятъ приборъ представлява отъ себе си единъ грамаденъ жироскопъ, поставенъ въ вжтрешностьта на кораба.

Следъ дълги изпитания първиятъ стабилизаторъ на Сперри е билъ поставенъ въ 1914 година на американския миноносецъ „Worden". Благодарение на отличнитѣ резултати, които е далъ, стабилизатора на Сперри е билъ поставенъ на редъ други кораби и преимущественно на голѣмитѣ моторни яхти, принадлежащи на американски милионери. Въ 1922 година, стабилизатора на Сперри е поставенъ на единъ японски кръстосвачъ отъ 10,000 тона водоизмѣщение. Веднага следъ това е заръчанъ „стабилизаторъ на Сперри" за голѣмия американски параходъ — „Президентъ Вилсонъ", който има 20,000 тона водоизмѣщение. Общата тяжесть на този стабилизаторъ е 180 тона. Ротора на жироскопа има въ диаметъръ 4 метра, тежи 100 тона и се върти съ скорость 80 обръщения въ минута.

С. Ч.

LLOYD'S

Къмъ края на седемнадесетото столѣтие единъ валиецъ,*) на име Ллойдъ, отворилъ кафене въ Лондонъ на улица Тоуеръ. Това кафене много се посещавало отъ хора, които главно сж се занимавали съ корабоплаване. Търговци и кораборотоварачи редовно сж се срещали тамъ за да си размѣнятъ нѣкоя-друга дума предъ чашка кафе или да си изпушатъ по една лула. Работата на Ллойда тръгнала тъй добре, че следъ нѣколко години е станало нужда да премѣсти кафенето си въ улица Ломбардъ, гдето името и състоянието му продължавали да растатъ. Тукъ 1696 год. почнало излизането на *Ллойдовитѣ новини*—сборъ на морската мисъль —днесъ издавани подъ наслоовъ—*Ллойдовъ списъкъ*.

По този начинъ името на Ллойда станало фирма на едно съдружие отъ подписчици, сдружение, образувано за взаимно покровителство и помощь.

Всѣки подписчикъ е единъ осигуритель на кораби, товари или фрахтове. Никой не се приема за членъ на Ллойдовото сдружение, ако не е внесълъ сума, равна най-малко на 5000 англ. лири, като кредитоспособность и довѣрие.

Въ 1774 г. сдружението се е премѣстило въ канцелариитѣ на борсата (Royal Exshang), гдето стои и до днесъ. То има агенти по всички крайща на земното кълбо, агенти, които докладватъ за пристигането и заминването на корабитѣ, за тѣхнитѣ корабокрушения, сблъкновения и за други случаи. Тѣхнитѣ сигнални станции сж отъ голѣма важность за моряцитѣ, давайки имъ възможность да съобщаватъ или да получаватъ новини отъ най-голѣма за тѣхъ важность.

Сдружението сжщо подържа сурвейори и събира суми за смѣтка на членоветѣ си за случаитѣ на приблизителна авария, т. е. приблизителна такса за обещетение за повреди или загуби на море. Различаватъ се два случаи на авария: *обща* или *частна* авария.

Обща авария е изплащание, направено отъ всички заинтересовани за загубата, понесена свободно и доброволно за доброто на всички. Частна авария—е за загуба, която не може да се избѣгне и предвиди, и се понася отъ всѣки отдѣленъ притежатель въ размѣръ на неговитѣ интереси.

Въ първия случай често се хвърлятъ стоки задъ борта за да се облекчи корабътъ, като по този начинъ се дава възможность на кораба по-лесно да се спаси въ нѣкое пристанище. Това се нарича — Jettison — изхвърляне.

Тъй сжщо въ *Ллойдовия списъкъ* има и единъ „Капитански списъкъ", който подробно описва разнитѣ данни за персонала на търговския флотъ.

Ллйдсъ Реджистеръ на Английското и Чуждестранното корабоплаване. — Lloyd's Register of British and Foreign Shipping — е една отдѣлна организация, която бѣ основана презъ 1834 г. чрезъ съединението на две застрахователни дружества съ по-раншна фондация.

Всѣки зарегистриранъ корабъ бива старателно прегледанъ отъ единъ агентъ и класифицираиъ по A_1, 100 A_1, 95 A, 90 A_1 и т. н. споредъ неговата морска стойность и здравина. Прегледанията имъ ставатъ презъ всѣки три или четири години.

Превелъ отъ английски П. А. Шишковъ.

Най-голѣмата хидро-електрическа инсталация въ Съединенитѣ-Щати. По настоящемъ най-силната въ Съединенитѣ-Щати инсталация за добиване на електричество е оная при Ниагара. Нейниятъ рандеманъ е 452,000 HP. Презъ априлъ 1927 година е започната постройката на друга инсталация въ Connowing на рѣката Susquehanna въ Maryland. Тая последнята ще бжде още посилна. Преградата на басеина ще бжде около 1350 метра дълга. Главниятъ пжть отъ *Балтиморъ* за *Филаделфия* ще минава на 31 метра височинв отъ основата на тая преграда. Въ края на преградата, 26 метра надъ морското равнище, се намиратъ 50 металически подвижни шлюзови врати, благодарение на които водното равнище може да бжде издигнато на 32·5 м. Отварянето на всичкитѣ врати позволява да преминатъ 800 кубически метра вода въ една секунда. Хидро-електрическата инсталация има 11 производители съ рандеманъ 36,000 KW, т. е. 50000 HP за всѣки производитель, което изцѣло представлява 396,000 KW (550,000 HP). За сега ще се инсталиратъ 7 такива, които ще произведатъ 350,000 HP.

Смѣта се, че годишниятъ рандеманъ на инсталацията ще достигне до 360 милиона киловатъ-часа, или едно спестяване отъ 750,000 тона въглища.

Изъ „La Bulgarie": Н. П. И.

Използуване течението на Дунава като моторна сила. Както морскитѣ вълни, така и бързитѣ течения сж били изучвани отъ специалиститѣ. Не е думата за така наричанитѣ „бѣли каменни въглища" отъ заводитѣ и устроенитѣ водопади въ глетчеритѣ, а за самото течение или по-точно за неговата бързина. Отъ дълго време старитѣ воденични колела използуваха тоя видъ енергия по най-простъ начинъ. Отъ времето на египтенитѣ — първи изобрѣтатели на водния моторъ редъ—години сж опитвани много други системи, почиващи на сжщия принципъ. На първъ поглеждъ тая задача изглежда лес-

*) Житель на областьта — Валисъ.

но разрешима: понеже една перка (винтъ) поставена въ едно въздушно течение се върти, сжщата перка или друга ней подобна трѣбва сжщо да се върти и въ едно водно течение. И действително тя се върти и следователно теорията е доказана; ала до сега още никой уредъ не е далъ достатъченъ рандеманъ.

Ако се сжди, обаче, отъ представенията отъ професора на Виенската политехника *Magyar*—рапортъ върху уреда на австрийския инженеръ *Suess*, тоя въпросъ е окончателно разрешенъ въ благоприятенъ смисълъ.

Изобретената отъ тоя техникъ турбина се състои главно отъ една металическа обвивка въ форма на фуния, която има четире затвора: едно назжбено колело, заклинено въ осьта на турбината, управлява посредствомъ една верига единъ поддържанъ отъ едно динамо производителенъ механизъмъ; цѣлата система на съобщение е запазена отъ единъ непропускливъ картеръ. Цѣлиятъ уредъ, закрепенъ между два плаващи понтона, се поставя всрѣдъ течението.

Благодарение на коническата форма на обвивката и на кривината на перкитѣ, тая турбина дава единъ доста значителенъ рандеманъ: такъвъ образецъ (уредъ) отъ 1·5 м. въдиаметъръ, поставанъ въ Дунава (чието течение не надминава 2·5 м. въ секунда) е доставилъ една сила отъ 12·7 С V, при винтова скорость отъ 1,600 завъртвания въ минута.

Инженеръть *Suess* е пресмѣтналъ, че при еднакви условия, така добитата енергия е много по-евтина отколкото при бензиновитѣ и други мотори.

Споредъ опититѣ на професора *Magyar* силата на една турбина *Suess* ще бжде пропорционална на количеството вода, което изтича, т. е. на бързината на течението. Таблицата, която по-долу дзваме, показва увеличението на действуващата сила на скоростьта при турбина, която има единъ метъръ приемателна повърхность.

Бързина метри за секунда	*Конски сили*
1	0·67
1·5	2·26
2	5·36
3	11·09
4	42·88
5	83·15

Изъ „Je sais tout" Н. П. И.



(Приключенъ на 20. XII. 1927 год.)

Божковъ, Инж.-мех. — „Едно обяснение." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 10, Варна XII. 1927 г., стр. 10).

Василевъ, Добринъ. — „Тритонъ и Нереиди" — Разсазъ. — (в. Черномо ска Камбана, год. II, брой 22, Варна 12.VIII.1927 год.).

Василевъ, Добринъ. — „Шишманови могили." — Импресия. — (в. Черноморска Камбана, г. II, брой 27, Варна 20 IX.1927 год.).

Wassileff, D. — „Warna's wirtschafliche Bedeutung". (Türkische Post, II Jahre, № 237, Konstantinopol 28.VIII.1927).

Wolf.—„Странджа". (Сп. Български туристъ, г. XIX, кн. № 9, София, ноември 1927 год., стр. 135—137).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Рибарския учебенъ корабъ „Перунъ." (в. Миръ, г. XXXIII, брой 8229. София 6.XII 1927 г., стр. 3).

Д. В. — „Наваринската морска битка." (Сп. Морски Сговоръ, год IV, брой 10, Варна XII.1927. стр. 17).

Енчевъ, Г. Хр. — „Море" — „Приказка". Стихове. — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 10, Варна XII.1927 год., страница 1).

Ивановъ, Сава Н. — „Подводно, а не възходящо течение". (Сп. Мор ски Сговоръ, год. IV, брой 10, Варна XII.1927 год., стр. 6—10).

Ивановъ, Н. П. — „Презокеанското летение на Ришаръ Е. Бирдъ." — Преводъ отъ френски. — (Сжщия брой на списанието Морски Сговоръ, стр. 12—14).

Ивановъ, Н. П. — „По-силна отъ смъртьта". Разказъ.— (Сжщия брой на списанието, стр. 14—15).

Ильвовъ, Б. — „Върху мината" — Разказъ — (сжщия брой на списанието Морски Сговоръ, стр. 12—14).

Консуловъ, Ст. — „Животътъ на скумрията и нейната ловидба." (в. Слово, год. VI, брой 1643, София 2.XII. 1927 год., стр. 2).

Кънчевъ, Крумъ. — „Родното море." — Стихове въ проза— Варна 1927 год. (Книгата е издание на автора, улица Миладиновска № 68, съдържа 32 стр., цена 15 лева).

Мановъ, Иосифъ А. — Морския спортъ." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 10, Варна XII. 1927 г., стр. 16).

Програма за конкурса на Българския Народенъ Морски Сговоръ за написване на цикълъ отъ морски пѣсни. (в. Отечество, год. VI, брой 356, София 3.XII.1927 год.; в. Южень Гласъ, год. I, брой 62, Стара-Загора, 3.XII. 1927 год.)

Подготвителна комисия по разоржжението. — Предложението на Литвиновъ за унищожението на армиитѣ, флотитѣ и военнитѣ авиации. — (в. Варненска поща, год. XII, брой 2870, Варна 7.XII.1927 год., стр. 2).

Пампуловъ, Инж. корабостроитель. — „Риболовния корабъ Перунъ." (в. Варенски Новини, год. XVII, брой 1231, Варна 19.XII.1927 год., стр. 2).

Пандалеевъ, Ив. — „Произходъ на името Бургазъ". (в-къ Бургазски фаръ, год, X, брой 1678, Бургазъ 16. XVII. 1927 год., стр. 2).

Панчевъ, Г. — „Русенския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ Силистра и Тутраканъ." (Списание Морски Сговоръ, год. IV, брой 10, Варна XII.1927 год. стр. 2—3).

Р. Б. С. — „Горкиятъ Перунъ". (в. Варненска Поща, год. XII, брой 2879, Варна 16.XII 1927 год., стр. 2).

Станчевъ, Б. — „Първиятъ български риболовенъ корабъ *Перунъ*." (в-къ Черноморска камбана, год. II, брой 30, Варна 8.VII.1927 год., стр 2),

Станевъ, Б. — „Рибарскиятъ корабъ *Перунъ*." (в. Варненски Новини, год. XVII, брой 1221, Варна 12.XII.1927 год. стр. 2).

С. Н. И. — „Хвърчилоносачи." (в-къ Народна Отбрана, год. IX, брой 1361, София 9.XII. 1927 год., стр. 2).

Славяновъ, Г. — „Управление на чуждитѣ пристанища." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 10, Варна XII.1927 год.. стр. 3—6).

Чолакова, Зл. — „Народна пѣсень." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 10, Варна XII.1927 г., стр. 15).

Б. Н. М. С.
Г. У. Т.
№ 762.
6 декемврий 1927 г.
гр. Варна.

ОКРЖЖНО

До Г. Г. Председателитѣ на клоноветѣ на Б. Н. М. С.

Членски вносъ. Да се започне усилено събиране на членски вноски за 1928 год., а кждето е възможно и за изтичащата 1927 год., тъй като отъ списанието за тази година има още около 1500 непласирани течения, които, ако останатъ, ще съставятъ една голѣма материална и морална загуба за Б. Н. М. С.

Членски вноски за 1928 година ще се събиратъ най-малко по 100 лв. на членъ, отъ които по 90 лв. ще се изпращатъ въ Г. У. Т. За вторитѣ членове отъ семейството, младежи и пр. съгласно бюджета (бр. 8 отъ сп. „Морски Сговоръ" отъ 1927 г.)

Екскурзии. Тази година екскурзията до Египетъ — Палестина ще се уреди отъ Софийския клонъ, съ когото останалитѣ клонове да влѣзатъ въ непосредствена връзка.

Г. У. Т. урежда екскурзия до Италия, — по нея ще се изпрати специално окржжно.

Препоржчва се на клоноветѣ да уредятъ самостоятелно, като се поканятъ участници и отъ другитѣ клонове, екскурзии до Пирея — Атина, Солунъ и Бѣломорскитѣ острови. Б. Т. Параходно д-во подържа редовни съобщения съ тия мѣста. Такава екскурзия ще трае около 15 дена, ще струва сравнително много ефтино, а впечатленията отъ нея ще бждатъ извънредно богати и интересни.

Лѣтни колонии. — Уреждането на такива (ангажирането на помѣщения, подготвяне инвентаръ, събиране на срѣдства и пр.) клоноветѣ да започнатъ още отъ сега.

Забави. — Балове, вечеринки, утра, концерти и пр. да се уредятъ презъ зимата непременно отъ всички клонове. Моралната пропаганда е голѣма, а освенъ това клона ще се сдобие и съ материални срѣдства. Всички приходи оставатъ въ полза на клона. Добре е клоноветѣ да уредятъ по една или две забави по-вече, като прихода имъ се предназначи специално за засилване единъ отъ фондоветѣ при Г. У. Т. — „Воденъ спортъ" или „Лѣтни морски колонии".

Изпращане списанието, смѣтки и пр. — Нѣкои клонове се оплакваха отъ нередовности при получаване списанието, объркани смѣтки и пр. Всички тия нередовности се дължеха на липсата на постояненъ чиновникъ, тъй като двамата чиновници въ канцеларията на Г. У. Т. отъ нѣколко месеци сж уволнени.

Преди нѣколко дена Г. У. Т. назначи новъ чиновникъ и се надѣва, че въ едно близко бждаще всички нередовности ще се оправятъ. За цельта, Г. У. Т. моли клоноветѣ да съобщятъ повторно своитѣ оплаквания, за да се направи отъ наша страна необходимото.

Преписка съ Г. У. Т. — За да се улесни работата на Г. У. Т. и за да не ставатъ объркванія, закжснения и пр., молятъ се клоноветѣ да не смѣсватъ въ едно и сжщо писмо въпроси отъ разнообразенъ характеръ, тъй като съ разнитѣ въпроси трѣбва да се занимаватъ различнитѣ отдѣли на Г. У. Т.

Въ едно и сжщо писмо да се събиратъ въпроси отъ сродно естество, а именно като се спазва следното подраздѣление на въпроситѣ:

I. Организационни; устна пропаганда; екскурзии; лѣтни колонии (занимава се съ тѣхъ I отдѣлъ на Г. У. Т. — председателство).

II. Домакински и парични (занимава се II отд.)

III. По списанието и печатната пропаганда (III отдѣлъ — Кн. просвѣтенъ).

IV. Въ свръзка съ Морския музей (IV отдѣлъ).

V. Въ свръзка съ водния спортъ (V отдѣлъ).

Разбира се, че различнитѣ писма (за икономия) могатъ да се влагатъ въ единъ и сжщъ пликъ.

Председатель: **П. Стояновъ**
Главенъ секретарь: **Г. Славяновъ**

ПРОГРАМА

ЗА КОНКУРСА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ЗА НАПИСВАНЕ ЦИКЪЛЪ ОТЪ МОРСКИ ПѢСНИ.

1. Обявява се конкурсъ за написване единъ цикълъ отъ 4—5 стихотворения — пѣсни, които да имать за съдържание морето, стремежа и любовьта къмъ него, живота на моряцитѣ и сроденъ сюжетъ.

2. Пѣснитѣ трѣбва да бждатъ куплетирани и да имать строго ритмична форма. Желателно е едната отъ тѣхъ да има формата на маршъ или химнъ.

3. Въ конкурса може да вземе участие всѣки българинъ.

4. Трѣбва да се представятъ написани специално за конкурса и неиздавани до сега творби.

5. Пѣснитѣ трѣбва да бждатъ представени най-късно на 1-й мартъ 1928 год. въ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. — Варна — ул. „Царь Борисъ" № 6. Тѣ трѣбва да бждатъ написани на пишуща машина и да носятъ мото, а въ отдѣленъ запечатанъ пликъ, скрепенъ съ мотото и приложенъ къмъ тѣхъ да се представи името на автора.

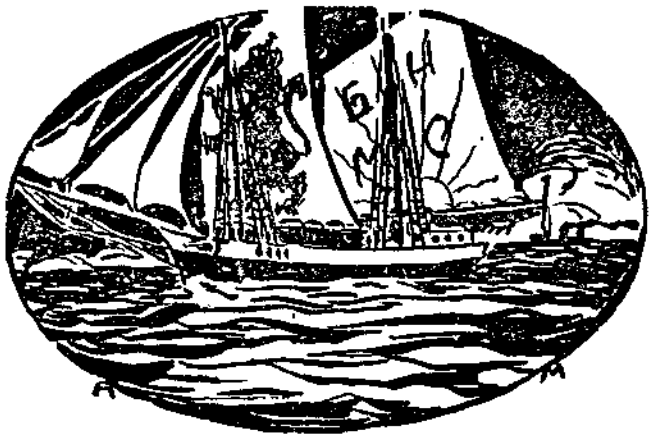
6. За преглеждане на представенитѣ пѣсни, се избира комитетъ — жури отъ 5 члена, двама отъ които се посочватъ отъ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М., двама отъ писателския съюзъ — София и единъ отъ Министерството на Народната Просвѣта.

7. За най-хубавия цикълъ се опредѣля награда 5,000 лева. Премираниятъ цикълъ става пълна собственость на Б. Н. М. С.

8. Журито избира най-хубавитѣ отъ непремиранитѣ пѣсни и ги препоржчва за отпечатване въ сп. „Морски Сговоръ" срещу хонораръ, съгласно правилника на Б. Н. М. С.

Варна, 28.XI.1927 г.

Отъ Г. У. Т. на Б. Н. М. С.



До.....

.....

.....

Въ.....

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Къмъ членоветѣ на Б. Н. М. С.; 2) Конкурсъ на морски пѣсни отъ Г. Славяновъ; 3) Моряци и техници отъ Инженеръ Б. Кжневъ; 4) Свѣтене на черноморската вода отъ Сава Н. Ивановъ; 5) Управлението на чуждитѣ пристанища отъ Г. Славяновъ; 6) Турскнятъ търговски флотъ отъ Д. В.; 7) Звукова система за ограждане на воднитѣ пѫтища и входоветѣ въ пристанищата отъ Вогакъ, превелъ С. Черноморски; 8) Кржгосвѣтно плаване отъ П. А. Шишковъ; 9) Кораба : : : : : Фантомъ—превель Н. П. Ивановъ; 10) Морски спортъ; 11) Морски новини; 12) Морски книгописъ. : : : : :

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА

ЗА ПЕТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ

Годишенъ абонаментъ 140 лева. Въ странство 170 лева. Отдѣленъ брой 20 лв.

На членоветѣ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, които сж издължили членскитѣ си вноски за 1928 година, списанието се изпраща безплатно.

На всички останали абонати списанието се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

Всичко, което се отнася до списанието да се изпраща на адресъ: **Български Народенъ Морски Сговоръ — Книжовно-просвѣтенъ отдѣлъ — Варна улица „Царь Борисъ“ № 6.**

До нашитѣ постоянни и случайни сътрудници.

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своитѣ постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следнитѣ нареждания:

1) Статиитѣ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможность съ пишуща машина. Нечетливитѣ статии, а сжщо така и тия съ много поправки и зачеркванія не се преглеждатъ.

2) Статиитѣ трѣбва да бждатъ кжси и въ никой случай по-дълги отъ $2^1/_2$ печатни страници отъ списанието. Дългитѣ статии се оставятъ непрегледани.

3) Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

4) Редакционния комитетъ не е длъженъ да дава обяснение на сътрудницитѣ си защо статията му не е удобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ удобрението й. Отъ редакцията.

Въ склада на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. се намиратъ следнитѣ печатни издания:

Морска библиотека № 1	цена 3 лева	Сп. „Морски Сговоръ“	год. II цена 100 л.
Морска библиотека № 2	цена 4 лева	Сп. „Морски Сговоръ“	год. III цена 120 л.
Морска библиотека № 3	цена 5 лева	Сп. „Морски Сговоръ“	год. IV цена 120 л.
Морска библиотека № 4	цена 6 лева	Гребане и вѣтроходство	изчерпана
Морска библиотека № 5	изчерпана	Правилникъ за морскитѣ и рѣчни спортни легиони	цена 2 л.
Морска библиотека № 6	изчерпана	Черно море (общодостжпни студии) *отъ С. Н. Ивановъ*	цена 30 л.
Морска библиотека № 7	изчерпана	Практически указания за предсказване на времето *отъ Сава Н. Ивановъ*	цена 8 л.
Морска библиотека № 8	цена 11 лева	Метеорология *отъ Сава Н. Ивановъ*	цена 25 л.
Морска библиотека № 9	цена 11 лева	Океанография *отъ Сава Н. Ивановъ*	цена 30 л.
Морска библиотека № 10	цена 15 лева	Плаване отъ *А. Друмевъ*	цена 15 л.
Морска библиотека № 11	цена 10 лева		
Морска библиотека № 12	цена 5 лева		
Сп. „Морски Сговоръ“ год. I	изчерпано		

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