

МОРСКИ СГОВОРЪ

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

ГОДИНА IV. — БРОЙ 5.
Варна, Май 1927 година.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Край Варна — Бръга при манастира „Св. Константинъ“. Фот. К. А. Терзистоевъ. 1926 г.

Списанието „Морски Сговоръ“ е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окръжно № 447 отъ 9.1. 1924 година и отъ Министерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 година.

Вести изъ живота и дейността на Българския И проденъ Морски Сговоръ.

София. Избраното ново управителното тѣло се е конституирало както следва: председателъ — проф. Д-ръ Ст. Консуловъ, п. предс. Владимиръ Николовъ, секретаръ — М. Димитровъ, касиеръ — Б. Германовъ, домакинъ — Вл. Мутафовъ, дѣловодителъ — В. Брусева, съветници — Каназирски, Б. Стамовъ, П. Шишковъ и Д-ръ Кашевъ.

— При откриването събора на Македонскитѣ братства на 6 февруарий председателя на Соф. клонъ г. проф. Консуловъ, отъ името на Б. Н. М. С. е поздравилъ събора, съ кратка прочувствена речъ, която, на времето, изцѣло бѣ оповѣстена въ пресата. Речъта на нашия представителъ е оставила дълбоко впечатление и е била бурно аплодирана.

— Пакъ презъ м. февруари нашиятъ ревностенъ членъ г. Д-ръ Кашевъ, авторъ на хубавата книга „Рейнъ—Майнъ—Дунавъ“, е поздравилъ отъ името на Б. Н. М. С. конгреса на „Съюза на техниците“, дето речъта му е била възторжено изслушана.

На 17 мартъ въ Народното събрание при дебатитѣ по бюджета на Дирекцията на пристанищата, нар. представителъ Анг. Станковъ, вземайки поводъ отъ факта, че и до дресъ държавата нѣма своя морска политика и че въ това отношение страната ни е останала много назадъ, поласкалъ е Б. Н. М. С. и неговата досегашна дейность като е изтъкналъ факта, какво сж могли да извършатъ до сега една шепа преданни за това дѣло родолюбци. г. Анг. Станковъ, е билъ последванъ отъ нар. представители г. г. Р. Василевъ и Н. Мирски, които сжщо сж казали по нѣколко добри думи за Морския Сговоръ.

Павликени. — Клона организира лѣтна морска колония, за устройването на която се влага особенъ интересъ.

Видинъ. — Клона подготвя организирането на екскурзия до Оршова—Мегахия, къ която ще взематъ участие и членове отъ други клонове.

Пловдивъ. — На 6 мартъ клонъ е организиралъ въ кино „Пикадили“ сказка на тема „Дунавъ—Марица въ свръзка съ водния пжтъ Рейнъ—Майнъ—Дунавъ“ на която е билъ поканенъ да говори г. Д-ръ Ст. Кашевъ отъ София. Сказка съ голѣма вещина е обрисувалъ грамадното значение на този воденъ пжтъ въ търговско и стопанско отношение за цѣла Европа и голѣмитѣ изгоди за повдигане благосъстоянието на нашиятъ народъ. За голѣмо съжаление, сказката е била слабо посетена.

— Презъ цѣлия почти м. мартъ, р. Марица е запазила нивото си надъ 1 м. дълбочина. Това се използва усърдно отъ ръководителитѣ на рѣчниятъ легионъ и воденъ спортъ. Ежедневно, Пловдивскитѣ граждани се любоватъ отъ моста надъ Марица на смѣлостта и упоритостта на легионеритѣ между които и нѣколко дами. Деветъ „Русалки“ и двѣ „шесторки“ — лодки, се пълнятъ подъ редъ съ жаднитѣ за воденъ спортъ легионери. А моторната лодка, като вѣренъ стражъ, гордо се носи по течението нагорѣ — надолу и ръководителитѣ на легиона г. г. Капитанъ Райчевъ, К. Петровъ, Йовко Обръйковъ и Тепавичаровъ, даватъ отъ нея нуждитѣ улжвения на гребцитѣ.

Русе. — Въ общото си годишно събрание на 27 мартъ, клонъ е избралъ ново управително тѣло

въ съставъ: председателъ — Гулековъ, пом. упр. на митницата; п. председатели — Конст. Доневъ, адвокатъ и Майоръ Михайловъ; дописникъ — кап. II рангъ о. з. Михайловъ Ив., н-къ на Дун. полицейска служба; секретаръ — мичманъ о. з. Панчевъ; касиеръ — Георгиевъ, чиновникъ Б. Н. Б.; заведующъ легиона — мичманъ о. з. Пѣвъ; и съветници — П. Божковъ, сждия; А. Майровъ, адвокатъ и Г. Дръновски — учителъ.

— Клона е устроилъ агитационна седмица, предшествувана отъ сказка отъ г. Михайловъ.

На 19 февруари спортния легионъ при клонъ е далъ добре организирана вечеринка съ радио-концертъ.

Ямболъ † На 26 февруари е починалъ члена Любомиръ Коларовъ. Изказваме нашитѣ сърдечни съболѣзнования къмъ близкитѣ му.

Клона организира за първи пжтъ лѣтна морска колония, която ще бжде вѣроятно въ Анхиало.

Пещера — На 19 и 20 февруари, Пловдивския окр. училищеръ инспекторъ г. Разбойниковъ, п. председателъ на Пловдивския клонъ е държалъ 2 беседи: гр. Созополъ и Панамския каналъ, придружени съ свѣтливи картини.

Карлово — На 3 мартъ г. Разбойниковъ е държалъ сказка на тема: „Созополъ и резултатитѣ на Пловдивската лѣтна колония“.

Червень-Брѣгъ — Общото събрание на 23 февруарий е избрало ново управително тѣло: председателъ — Ю. Пиперковъ; п. председателъ — Бошко Петровъ; секретаръ — Цоко Симеоновъ; касиеръ — Ангелъ Йотовъ; съветникъ — Симеонъ Рашковъ и контр. съветъ: Л. Иончевъ, Тошко Г. Тошевъ и К. Юрдановъ.

— На 12 мартъ клонъ е далъ вечеринка, която е била добре посетена и е дала чистъ приходъ 1460 лева.

Борисовградъ — На 13 мартъ клонъ е ималъ своето общо годишно събрание. По тоя случай клонъ е напечаталъ твърде оригинално и красиво годишния си отчетъ.

Татаръ-Пазарджикъ — На 15 мартъ, секретаря на Г. У. Т. г. Кс. Янковъ, посети града ни и държа една пропагандна беседа, отлично посетена.

На 7 април, Пловдивския рѣченъ спортенъ легионъ устрои въ града ни рѣчна спортна демонстрация съ собственитѣ си 10 малки и 2 голѣми лодки на р. Марица при близкия до града о-въ Свобода.

Варна. — На 8-й мартъ съ парахода „Царъ Фердинандъ“ заминаха, изпратени отъ представители на Г. У. Т. и клонъ, 50 екскурзианти, членове на Б. Н. М. С. за Египетъ и Палестина. Екскурзантиитѣ се водятъ отъ касиера на Гл. Упр. Тѣло г. Ст. Цаневъ.

На 8-й април, радостни и доволни се завърнаха за да влѣятъ освежителна струя съ своитѣ хубави впечатления въсредъ членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ.

Секретаря на Гл. Упр. Тѣло г. Кс. Янковъ е обиколилъ отъ 7 до 20 мартъ градоветѣ: Ст.-Загора, Н.-Загора, Ямболъ, Т.-Сеймень, Борисовградъ, Пловдивъ, Станимака, Карлово, Т.-Пазарджикъ и Червень-Брѣгъ. Изключая Ст.-Загора и Борисовградъ, въ другитѣ градове, той е държалъ беседи, а нѣкжде сж устроени и събрания.

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година IV
Брой 5
Май, 1927 год.
гр. Варна.

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

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

Г. Славяновъ.

ПАРАХОДЪ НА Б. Н. М. С.

Пропагандата на морската идея, тъй далечна и смътна за българския народъ, за да бжде действителна и резултатна, изисква голѣми и продължителни усилия. Предубежденията къмъ морето и страха отъ него, напластявани дълги вѣкове наредъ въ съзнанието и характера на българина, не могатъ се изкорени тъй скоро и съ най-обикновенитѣ средства, както на пръвъ погледъ би изглеждало. Тукъ не се касае за пропагандирането на нѣкаква нова идея или запознаването народътъ ни съ нѣкаква нова наука, тукъ трѣбва да се действа за превъзпитанието на племето ни и следователно трѣбва да потърсимъ и приложимъ най-подходящитѣ за такава тежка задача методи. Въ първитѣ години на своето развитие, пъкъ даже и до сега, Б. Н. М. С. си служи съ обыкновеннитѣ пропагандни средства: печата и живото слово на първо мѣсто и морския музей и екскурзитѣ на второ —. Въ тия рамки, нашата пропаганда си остава предимно книжна или по-точно отвлечена и което е най-важно, тя засѣга предимно разума и чувствата на възрастнитѣ, докосвайки се съвсемъ слабо до младежта. Безспорно, съвременнитѣ възрастни поколения, повлияни или раздвижени отъ пропагандата на Б. Н. М. С., ще направятъ твърде много за разрешаването на редицата въпроси около морето, които отдавна чакатъ редътъ си, тѣ ще допринесатъ също така твърде много за издигането на материалната и духовна морска култура на нашето балканско племе, но тѣ никога сами не ще се привържатъ къмъ морето така, както сж привързани къмъ своята земя, за тѣхъ морето никога нѣма да стане „свое“, въ пълнитѣ смисълъ на думата. Едва следующитѣ поколения ще почнатъ да се привързватъ къмъ морето и да го обичатъ така, както н ѣ днесъ обичаме земята си. Много ясно е, следователно, кжде трѣбва да бждатъ насочени главнитѣ усилия на Б. Н. М. С., а именно къмъ младежта. Тукъ обаче, не сж до-

статъчни теорията и приказкитѣ, а трѣбва да се затрогнатъ живитѣ струни на детската душа и съзнание. Въ това направление се очертахъ и започнаха вече да се прилагатъ три отлични средства: лѣтнитѣ морски колонии, водния спортъ и екскурзитѣ. Морската детска колония, закрепвайки чрезъ мощното въздействие на морето и морскиятъ климатъ, здравето и духа на детето, не може да не остави дълбоки следи въ неговото въображение и да не събуди у него впечатления и чувства къмъ морето, които по своята сила ще бждатъ достатъчни за да не оставятъ бждещиятъ мъжъ или жена безчувствени къмъ величието, хубоститѣ и богатствата, които има и носи морето. Водниятъ спортъ, също така закалявайки духа и здравето на младежа, отъ своя страна ще унищожи страха у българина къмъ водата, а това е вече достатъчно за да го накара да се отнася съ посвещено доверие и съ малко по-други чувства къмъ най-великия представител на водната стихия — морето. Най-сегне, екскурзитѣ, уреджани за участитѣ се, ще дадатъ на нашата младежъ много по вѣрна и по-пълна представа за морето, неговитѣ хубости и богатства, отколкото всѣкакви сказки, четива и уроци; тѣ ще въздействатъ върху младата душа и умъ, не по-малко, отколкото колониитѣ и спорта.

Организирането на лѣтнитѣ морски колонии, следъ като изобщо детскитѣ здравни колонии въ последно време получиха голѣмо разпространение, е сравнително лесно: за тѣхното създаване и поддържане не се изискватъ много средства, не е мъчно да се организиратъ необходимитѣ удобства и да се подготвятъ подходящитѣ условия, иска се само желание за работа, преданностъ къмъ дѣлото и любовъ къмъ детето. Макаръ, поради бързото развитие на морскитѣ детски колонии, съществующитѣ по брѣга удобства и условия да ставатъ вече недостатъчни, все пакъ създаването на тия

колонии нѣма да бжде мжчна работа. Главна пречка за тѣхъ става липсата на свободни и подходящи помѣщения; толкова по-добре, — тая пречка ще ни доведе по-скоро до решението да построимъ специални помѣщения, нагодени най-добре да изпълнятъ назначението си; колонниитѣ ще се отгърватъ отъ шума и неподходящитѣ условия на голѣмия градъ или отъ нехигиеничнитѣ и неудобни за целта училищни помѣщения по селата; колонията ще отиде всрѣдъ чистата природа, далечъ отъ населенитѣ мѣста и резултатитѣ ще бждатъ несравнено по-добри. А да се построятъ сгради по брѣга на морето, съ изключително предназначение за детски колонии, не ще бжде много трудна задача; една лека лѣтна постройка за 50—100 деца не ще изисква много средства и винаги ще бжде по силитѣ на всѣки отдѣленъ клонъ или група отъ съседни клонове на Б. Н. М. С.

Почти сѣщото е съ развитието на водния спортъ, и тамъ се иска преди всичко желание, преданостъ и любовъ къмъ дѣлото, а следъ това създаването на специални условия и удобства, средствата за които не сж тѣй голѣми, че да не могатъ да се намѣрятъ отъ всѣки отдѣленъ клонъ, който по близостъ разполага съ нѣкой естественъ воденъ басейнъ. Нѣкои отъ клоноветѣ вече иматъ свои пристанчета, лодки и пр. удобства, макаръ и въ малкъ размѣръ, но постепенно тѣ ще попълватъ своя инвентаръ, за да задоволяватъ все по-широкъ кръгъ отъ желаещи да упражняватъ водния спортъ младежи. И тукъ, както и при лѣтнитѣ колонии, задачата не надхвърля силитѣ на всѣки отдѣленъ клонъ. Малко по-инѣкъ стои въпроса съ екскурзиитѣ. Действително, ученическитѣ екскурзии въ вжгрешността на страната се уреждатъ много лесно, затова сж и извънредно много практикувани, обаче щомъ се дойде до морето, изпъкватъ доста пречки. Въ вжгрешността навсѣкжде има развити средства за съобщение и предостатъчно превозни удобства, а тамъ дѣто такива нѣма, пешеходството веднага идва на помощъ. На морето първата и най-важна пречка е липсата на съобщения и средства за превозъ. Децата, дошли на екскурзия, напр. до Варна, никога не могатъ да разчитатъ, че ще могатъ да намѣрятъ лодки за да отидатъ по море до Евксиноградъ, Св. Константинъ, Галата, Гебедже и др., а да дойдешъ до брѣга на морето и да обиколишъ по сухо, безъ да се поразходишъ и наравашъ на хубавото море, е нѣщо съвсемъ непростително. Действително, понѣкога се намирадъ лодки, но или на много високи цени, ако сж частни, или пъкъ следъ много молби и ходатайства, ако сж държавни, защото и единитѣ и другитѣ сж въ крайно ограничено количество. Но ако до близкитѣ крайбрѣжни забележителности на Варна (или Бургасъ, все едно) все пакъ може да се отиде по море, то до малко по-отдалеченитѣ, напр. до устието на р. Камчия, до с. Гюзекенъ и пр., е почти абсолютно невъзможно, — тамъ трѣбва да се отива само по сухо, т. е. да се изгуби твърде много време, де се изхаби излишна енергия и все пакъ да не могатъ да се видятъ всичкитѣ хубости на брѣга. За да се направи по-голѣма разходка по море, т. е. да се отиде напр. отъ Варна до Месемврия, Анхиало, Бургасъ или да се посетятъ всички крайбрѣжни наши градчета, на пръвъ погледъ не е тѣй трудно, защото имаме крайбрѣженъ пѣтнически параходъ, който посещава всички наши малки и голѣми пристанища, при това ценитѣ на билетитѣ сж не по-голѣми, ако не и по-малки отъ тия по желѣзницитѣ, но тукъ из-

пъкватъ други неудобства: параходното съобщение не е както желѣзничното — всѣкидневно и даже по нѣколко пѣти на день, а е само два пѣти седмично, при това парахода, както и влака, се спира въ всѣко пристанище само за толкова време, колкото е необходимо да слѣзатъ пристигащитѣ и да се качатъ заминаващитѣ пѣтници, а ако искате да слезете на брѣга и да останете поне часъ-два, това е невъзможно: или ще трѣбва да се задоволите да гледате брѣга само отъ кораба или пъкъ, ако слезете, ще трѣбва да чакате два-три дена, до като мине следующия параходъ, а ако напр. поискате да отидете по море отъ Варна въ Гюзекенъ, Месемврия, Анхиало, Бургасъ, Созополъ, Кюприя, Василико, Ахтополъ и на всѣкжде да слезете на брѣга, то затова ще ви сж необходими най-малко единъ месецъ, макаръ цѣлиятъ ни брѣгъ да е дълъгъ само 311 километра, а по море около 180 клм. Съ това се обяснява и факта, че докато лѣте по всички направления, по желѣзницитѣ, всѣки день и почти въ всѣки влакъ ще намѣрите десетки и даже стотици ученици екскурзиянти, на крайбрѣжниятъ параходъ тѣмко обратното, — да срещнете тамъ екскурзиянти е голѣма рѣдкостъ.

Явява се въпроса, какъ тогава да доведемъ младежъта на морето, да я разходимъ по него и да я запознаемъ съ неговитѣ и тия на брѣговетѣ му хубости и богатства? — Б. Н. М. С. трѣбва да намѣри отговора и да даде възможностъ на децата и отъ най-загътеното наше село да дойдатъ и да се запознаятъ съ нашето море. Да предоставимъ тѣзи грижи на отдѣлнитѣ клонове, както по отношение постройката на здания за лѣтни колонии и уреди и удобства за водния спортъ, е невъзможно, защото не могатъ всички клонове да строятъ параходи за екскурзии; естествено е, че ако се възприеме идеята за постройка на параходъ за ученически екскурзии, то съ осъществяването на тази задача трѣбва да се заеме цѣлата организация. Но възможно ли е изобщо Б. Н. М. С. да построи или купи свой параходъ за екскурзии? — Мнозина се плашатъ отъ възражението, че Б. Н. М. С. би излѣзалъ изъ рамкитѣ на културната дейностъ и би се увлѣкалъ въ едно почти търговско предприятие. Опасението, обаче, е неоснователно, защото въ случая е важна целта, която се преследва, а не начина; намъ е нуженъ параходъ не за търговия, т. е. за печелене на пари, а за пропаганда на морето и морската идея. Та за тази целъ ний поддържаме музей, списание, хижы и пр., това сж чисто културни институти, а нима нѣма музеи и списания, създадени да се печели чрезъ тѣхъ? Всѣко по сжщество чисто културно средство може да служи за търговия и обратно — всѣко по сжщество търговско средство може да служи за културни цели. Б. Н. М. С. може да има параходъ, когото да експлоатира на търговски начала, даже за получаване на печалби и все пакъ организацията да си остане чисто културна. Нима сж малко културнитѣ дружества, които притежаватъ магазини, ниви, гори и пр., които тѣ експлоатиратъ изключително съ целъ да печелятъ; по сжщия начинъ не се ли издържатъ църквитѣ и много отъ училищата? — Важни сж крайнитѣ цели, а не вънкашната форма. Съ притежането и поддържането даже на чисто търговски параходъ, Б. Н. М. С. нѣма да се обърне въ търговско предприятие, както не сж се обърнали въ такива църквитѣ, училищата или пъкъ многото културни и благотворителни организации, които притежаватъ имоти.

Но би ли могълъ Б. Н. М. С. да намѣри необ-

ходимитъ средства за да си достави желанныя параходъ? — Разбира се, че може, стига да си постави тази задача и да преследва нейното решение настойчиво и упорито. Голъмата стойност на плаващитъ съдове не бива да ни плаши. Единъ параходъ или по-скоро параходче за екскурзии по нашето море, което би могло да пренася 100—150 пжтници (безъ кабинни) и 50—60 тона товаръ, не би струвало, ако се поръча ново, по-вече отъ 5—6,000,000 лв., а ако се купи употребявано такова — по-вече отъ 3—4,000,000 лева.

Въ Пловдивския съборъ, въ конференциитъ презъ 1926/27 год. и въ Г. У. Т. сж предложени нѣколко проекта за събиране на такава една сравнително крупна сума, а именно:

1. Разиграване на парична лотария отъ 350,000 билета по 20 лв. единия, съ 20,278 печалби на обща сума 1,625,000 лв.; най-малката печалба 25, а най-голъмата 200,000 лв. По организирането на такава лотария се предвиждатъ разходи, освенъ раздаденитъ премии, 1,025,000 лв. (за печатане билетитъ 120,000 лв., 10% възнаграждение за пласиране билетитъ — 700,000 лв., заплата 50,000 лв. и 1% възнаграждение на специаленъ администраторъ — 120,000 лв., канцеларски и др. — 85,000 лв.), чистъ приходъ, ако се пласиратъ всички билети, ще остане 4,350,000 лв.

2. Произвеждане на лотариенъ заемъ отъ 6,000,000 лв., чрезъ издаването на 60,000 лоза по 100 лв.; заема ще се погаси въ 20 години по 300,000 лв. годишно, като успоредно съ погасяването се раздадатъ по 50 премии годишно, по 50 лв. едната премия. Преимуществомъ на такава лотария е, че по-лесно се пласиратъ билетитъ, понеже тукъ не може да се изгуби, а само да се спечели; недостатъка ѝ е, че всѣка година Б. Н. М. С. ще трѣбва да плаща по 302,500 лв., т. е. парахода ежегодно трѣбва да носи чистъ приходъ най-малко 300,000 лв., което е мжчно реализуемо, като се има предъ видъ, че той ще служи по-вече за екскурзии, отъ които иищо нѣма да се печели.

3. Създаването на кооперация съ строго опредѣлени отъ Б. Н. М. С. уставни цели; капитала на кооперацията ще се даде главно отъ Б. Н. М. С. (Гл. Упр. Тѣло, клоноветъ и членоветъ, които ще бждагъ и мнозинството кооператори) и отъ всички желающи български граждани. Понеже събира-

нието на кооперативенъ капиталъ отъ 6—7,000,000 лв. е трудно, то Б. Н. М. С. може да разиграе планираната обикновена лотария и съ получената отъ нея чиста печалба 2—3 или 4,000,000 лв. да влѣзе като кооператоръ (Г. У. Т. и всички клонове, като отдѣлни кооператори) или като кооператоръ и кредиторъ, т. е. като съ една частъ отъ събраната сума купи дѣлове, а другата даде на кооперацията като заемъ съ нищожна или даже съвсемъ безъ лихва. Така създадената кооперация, срещу доставениятъ отъ нея параходъ, може, ако събранитъ пари все пакъ не достигатъ, да прибѣгне и до обикновенъ заемъ отъ нѣкое кредитно учреждение, за да се сдобие съ необходимия оборотенъ капиталъ.

Купуванието на параходъ по единъ или другъ начинъ, следователно, е напълно възможно; явява се въпросъ дали този параходъ би се рентиралъ, т. е. дали би покривалъ разходите по неговото подържане. И на тоя въпросъ може да се отговори напълно утвърдително. Цѣлото лѣто тоя параходъ би билъ сигурно заетъ съ превозъ на екскурзианти ученици и членове на Б. Н. М. С. Министерството на Просвѣтата, трѣбва да вѣрвае, нѣма да откаже своята подкрепа въ това направление. Презъ зимнитъ месеци парахода ще се използва като крайбрѣженъ пжтнически параходъ, който нѣма да конкурира на Параходното д-во, нито на корабоплавателната кооперация „България“, организирана по настоящемъ отъ съюза на българскитъ моряци, а по-скоро ще съдействува и на едното и на другата за установяване редовни, всѣкидневни пжтнически съобщения между населенитъ мѣста по крайбрѣжието, както тсва вършатъ австрийци и унгарци по нашия дунавски брѣгъ или желѣзницитъ въ вътрешността на страната. По тоя начинъ, парахода на Б. Н. М. С., заедно съ тия на параходното д-во и евентуално на корабоплавателната моряшка кооперация, ще съдейства за бързото стопанско и културно повдигане на черноморскиятъ ни брѣгъ — друга една голъма целъ на Б. Н. М. С. Въ това направление, сигурно ще трѣбва да се очаква и дадената, въ една или друга форма, подкрепа на държавата.

По тоя пжтъ Б. Н. М. С. сигурно и бързо би се устремилъ къмъ достиганieto на най-сжществениотъ отъ свситъ цели.



Момичетата отъ Плъвенската морска колония, уредена отъ Б. Н. М. С., въ момента, когато влизатъ да се къпятъ. Варна, 1926 г.

ИЗЪ ОТЧЕТА НА ВТОРАТА ЛЪТНА УЧЕНИЧЕСКА КОЛОНИЯ ВЪ ГР. ВАРНА, ОРГАНИЗИРАНА ОТЪ ПЛЪВЕНСКИЯ КЛОНЪ НА Б. Н. М. С. ОТЪ 10 ЮЛИЙ ДО 12 АВГУСТЪ 1926 Г.

Поради опитността отъ по-миналата година организирането на колонията е било сравнително по-лесно за Плѣвнци. Въ грижитѣ си по уредбата ѝ, тѣ сж били подпомогнати, както отъ нѣкои учреждения отъ Плѣвнѣ, така и отъ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. въ Варна, Морската учебна частъ и Търговската академия. Последната имѣ е отстъпила безплатно вториятъ етажъ на зданието, което се намира до оградата на морската градина. Въ своятъ отчетъ, Плѣвненскиятъ клонъ Б. Н. М. С. изказа своята гореща благодарностъ на всички, които сж ги подпомогнали за да осъществятъ това хубаво и полезно дѣло — лѣтната ученическа колония въ Варна.

Въ колонията сж били приети всичко 65 деца, отъ които 33 момичета и 32 момчета. Отъ града Плѣвнѣ е имало 53 деца, а останалитѣ 12 сж били подбрани отъ Плѣвненския окръгъ, както следва: 2 деца отъ Луковитъ, 2 отъ Никополъ, 2 отъ Горни-Джбникъ, 3 отъ Червенъ-брѣгъ, 1 отъ с. Долни-Джбникъ, 1 отъ с. Махалата и 1 отъ с. Левски. Колонията е тръгнала отъ Плѣвнѣ на 10 юлий съ специаленъ вагонъ, опредѣленъ отъ началника на гарата и е пристигнала въ Варна на другия день сутринта. Понеже сж били взети предварителни мѣрки по уредбата на колонията, то още до вечерята всичко до най-малка подробностъ е било готово и колонията, така да се каже, още съ пристигането си, е заживѣла нормаленъ животъ.

Главенъ ръководителъ на колонията е билъ г-нъ Янко Димитровъ, директоръ на III-та Плѣвненска прогимназия, а негови помощници — ръководители: Елена Нойкова, преподавателка по гимнастика въ девическата гимназия; М. Захариева и Ц. Цочева, агрономки при земледѣлската катедра; Никола Георгиевъ, учителъ въ III-та прогимназия и П. Поповъ, главенъ учителъ въ първоначалното училище. Къмъ ръководителния персоналъ сж били предадени 4 души прислуга (две жени и двама мъже) и една готвачка. Освенъ това всѣка седмица сж се наемали временно две жени, които подъ контрола на ръководителитѣ сж изпирали долнитѣ дрехи на децата.

Всѣки колонистъ е носилъ съ себе си: единъ човаль за сламеникъ, 2 одеала, 2 чаршафа, 1 възглавница съ два калѣфа, 1 дебела горна дреха, 3 чифта долни дрехи, 1 кжси гащи за кжпане, 1 лека шапка за плажа, 2 кърпи за лице, 2 кърпи за ядене, 5 кърпи за носъ, 2 канчета за вода и млѣко, сапунъ и гребенъ. Останалитѣ необходими принадлежности и посжда е била набавена отъ управата на колонията, както споменахъ по-горе, при съдействието на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С., Морската учебна частъ и Земледѣлската катедра въ Плѣвнѣ.

Колониститѣ сж били хранени съ отлична храна 5 пжти дневно. Сутринъ закуска отъ млѣко до 300 грама и хлѣбъ; въ 10½ часа втора закуска на плажа съ хлѣбъ, сирене или кашкавалъ; на обѣдъ три блюда — супа, готвено и сладко; въ 16½ часа следобѣдна закуска отъ медъ, масло или сирене и хлѣбъ и въ 20 часа вечеря отъ две блюда.

Морелѣчението е ставало по точно опредѣленъ планъ изработенъ отъ главния ръководителъ на колонията г-нъ Янко Димитровъ, чо-

вѣкъ съ више педагогическо образование, който познава и живота въ северо-германскитѣ лѣтни колонии въ Свинемюнде и Лудвигсхафенъ. Въ първиятъ день колониститѣ сж седѣли на плажа облечени, като сж откривали на слънцето само краката до коленетѣ си; на втория день краката се оголвали до пояса, а ржцетѣ до раменетѣ; на третия и четвъртия день постепенно се оголвало цѣлото тѣло, което бързо обгаряло, безъ да предизвика цепене и лющене на кожата. Едва на четвъртия день, на групи, при силенъ контролъ отъ страна на ръководния персоналъ, всички деца били топнати въ морската вода само за 2 минути. Времето на по-нататъшното кжпане постепенно се е увеличавало до като е достигнало до 20 минути. Следъ излизане отъ водата колониститѣ сж правили пасивна гимнастика до като изсъхне тѣлото отъ воднитѣ капки и следъ това сж се обличали. Веднага следъ това сж правили разходки изъ страничните алеи на морската градина и сж отивали да обѣдватъ.

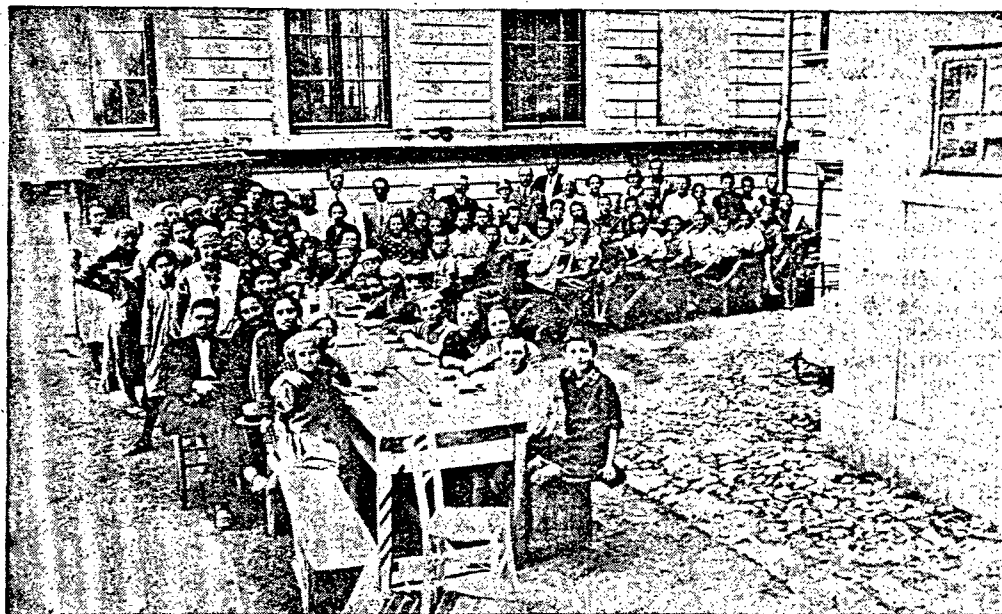
Преди да тръгнатъ отъ Плѣвнѣ децата сж били прегледани и измѣрени въ антропометрично отношение отъ лѣкарска комисия. Въ Варна лѣкарь на колонията е билъ Д-ръ Пашевъ, подпредседателъ на Варненския клонъ отъ Б. Н. М. С. *) Той така умѣло и присърдце е гледалъ работата си, че децата сж останали съ незабравими спомени за него, а управата на колонията е била трогната отъ неговитѣ грижи и настойчивостъ. Въ отчета буквално се казва: „Плѣвненскиятъ клонъ не намира думи съ които да му се отплати и отблагодари“.

Естествено е, че при такава добра уредба на колонията и съвмѣстнитѣ бащински грижи, както отъ страна на ръководителитѣ, така отъ страна на лѣкаря, резултатътъ е билъ отличенъ. Така на примѣръ: презъ течение на цѣлото лѣтуване е заболѣло само едно дете за нѣколко дена отъ лека простуда. Децата сж се завърнали бодри, радостни и весели въ Плѣвнѣ, при това срѣдно всѣко дете е наддало по 1.25 кгр. въ тегло, нарасло е 1 см. въ височина и сжщо така съ 1 см. въ грѣдна ширина. Всички деца безъ изключение сж имали подобрение.

Цѣлиятъ разходъ за издържането на колонията е билъ 110.000 лева, отъ които 15.000 лева сж дадени за набавяне на инвентаръ, а останалата сума отъ 95.000 е употребена за издржжа на децата въ колонията, ксято е траела 32 дена. Само родителитѣ на 52 деца плащали известна такса (отъ 1000—1800 лева), а 13 бедни деца не сж плащали никаква такса. Срѣдно за всѣки колонистъ е изразходвано 1460 лева. А понеже ръководния персоналъ и прислугата не сж плащали нищо, то излиза, че колонията е издържала всичко 75 човѣка за които е изразходвано 95.000 лева или по 1260 лева за едно лице, въ която сума влизатъ и 300 лв. за пжтъ и други разходи. Това ще рече, че дневно храната е коствала на лице около 30 лева.

Общата сума 110.000 лв. нужна за издржжа-

*) Сега презъ 1927 год. г-нъ Д-ръ Пашевъ е председателъ на Варненския клонъ отъ Б. Н. М. С.



Плѣвенската морска колония, при хубаво време, обѣдватъ въ двора на Търговската Академия Варна, 1926 г.

та на колонията е била събрана така: 84,000 отъ за-
можнитѣ родители на колониститѣ, 10,000 лв. по-
мощь отъ Плѣвенската окръжна постоянно коми-
сия, 5,000 лв. помощь отъ Министерството на На-
родното Просвѣщение и 11,000 лева отъ касата на
Плѣвения клонъ на Б. Н. М. С.

Въ отчета се изтъква, че футболътъ, къмъ
който тъй много сж привързани днешнитѣ мла-
дежи, трѣбва да бѣде забраненъ при лѣтуването.
Излишното изпотпяване и умора предизвикватъ нерв-
ностъ, липса на апетитъ и въ послѣдствие чувст-
вително намаление на теглото. Децата сами раз-
брали това и се отказали отъ топката. На колони-
ститѣ е било забранено да пѣятъ, когато сж се
върщали отъ морето въ колонията за да не гъл-
татъ прахъ отъ улицитѣ, следъ като 2—3 часа сж
дишали чистия морски въздухъ на плажа. Въ това
отношение изглежда, че само Плѣвенската коло-
ния е правила едно щастливо изключение. Къмъ
края на отчета се изтъква и това, че много отъ
децата сж били наклонни да пишатъ съ преуве-
личения невѣрни работи. Така наприимѣръ:

— Закуската не ми стига, изпратете ми колеть...

— Майко, кжпахъ се на дълбоко и се на-
учихъ да плавамъ...

— Майко, днесъ като се кжпахъ въ морето
щѣхъ да се удавя... и пр.

Запитани защо пишатъ такива невѣрности,
първитѣ отговаряли, че други деца били получили
колети, а тѣ не получили и за това подканятъ ро-
дителитѣ си. Още по-интересни сж били отгово-
ритѣ на вторитѣ. Макаръ че кжпането е ставало
въ вода дълбока до колена и оградени въ кръгъ
отъ ржководителитѣ си сж били предпазени
отъ всѣко нещастие, все пакъ тѣ сж писали не-
вѣрни писма, че щѣли да се удавятъ. Запитани
защо тревожатъ родителитѣ си съ невѣрни работи,
тѣ отговаряли: — „Искахме да ги изплашимъ“.

Обстойниятъ и поучителенъ отчетъ на Плѣ-
венци завършва съ следното заключение:

„Лѣтуването на децата край морето има гра-
матно значение, както за физическото имъ раз-
витие, така и за тѣхното морално възпитание. Съ-
временната медицина показва, че морскиятъ въз-
духъ и морската панорама оказватъ най-благоот-
ворно влияние върху слабитѣ и болѣзни детски
организми. Никой планински курортъ не може да
укаже толкова благотворно влияние върху известни
слаби детски организми, както указватъ мор-
скиятъ въздухъ, морската вода, слънцето край мо-
рето и величествената естетическа гледка на мо-
рето. И нека всички родители и ржководни об-
ществени фактори иматъ за своя първа длъжностъ
къмъ малкитѣ деца да ги поставятъ ежегодно при
условията на морския климатъ, за да създадатъ
по тоя начинъ здраво поколение на нашето племе.
Мила и красива е картината на децата при мо-
рето, кждето тѣ свсбодно проявяватъ своята ин-
дивидуалностъ. Това лѣтуване край морето, като
укрепва слабитѣ организми, засилва тѣхното раз-
витие и ги калява за да понасятъ и най-суровия
климатъ.“

Освенъ за физическото закрепване на децата
лѣтуването има и друго, сжщо така голѣмо зна-
чение. То указва голѣмо влияние върху моралното
развитие и възпитание на децата. Въ колонията
децата живѣятъ въ едно детско общество, при единъ
режимъ строго установенъ и подъ контрола на
своя възпитателъ. Всѣко дете има възможностъ
свободно да проявява своята душа, своитѣ чувства,
да играе ненаситно и да се радва на хубоститѣ на
морето и на Божия свѣтъ. То не чувства умора
отъ училищни уроци и домашни упражнения,
то си почива радостно, унесено всецѣло въ своята
детска компания. Чувството за общото и общественостъ
се култивиратъ въ младата детска душа. Жи-
вотътъ е другарски, кжпането, яденето, спането,
изобщо всичко става на общи начала — тамъ нѣма
бедни и богати, нѣма слаби и силни. Всички въ
колония сж равни и еднакво зачитани. Това обще-
ствено положение указва голѣмо влияние върху

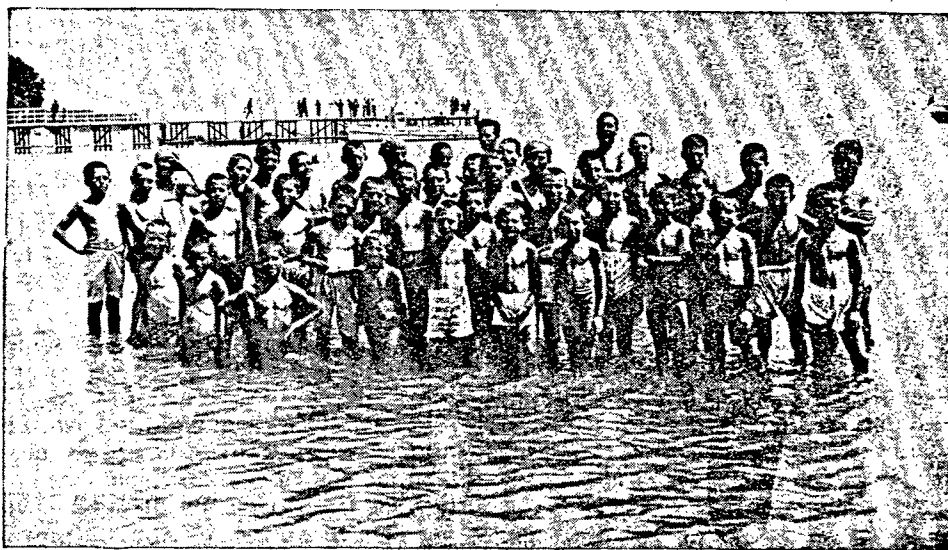
младата детска душа, която е далеч от семейството, но пакъ се намира въ своя естествена срѣда — детското общество. Тукъ то вижда и разбира, че всички се грижатъ единъ за другъ, че обществото е за всички хора еднакво; така въ младата детска душа се създава и култивира социално чувство.

Независимо отъ всичко това въ колонията се поддържа режимъ на една рузума и полезна дисциплина. Както спането, храненето и почиването, така, и кжпането, и разходките на децата ставатъ по единъ установенъ редъ, на който децата драговошно се подчиняватъ. Тукъ дисциплината и реда сж непринудени. Децата разбиратъ, че безъ този редъ и дисциплина не биха могли да прекаратъ радостно въ колонията. Никой не може да буйствува, да се самоотлжча и изобщо да вреди на другитъ.

Подъ влиянието на тая дисциплина въ душигъ на децата се отгледватъ ценнитъ качества: послушностъ, примѣрителностъ, взаимна почитъ и грижа за другитъ. Така се създаватъ и култивиратъ чувства за общественъ редъ, за право и задължения. Отъ рано детето разбира, че дисциплината и реда сж необходимостъ за човѣка и човѣшкото общество; че тоя общественъ редъ е полезенъ и необходимъ за всички — безъ разлика на положение и произходъ.

Въ тия колонии, убедително можемъ да твърдимъ, че се подготвятъ здрави физически и морално възпитани граждани. Като се грижимъ за физическото развитие на децата, ние сжщевременно култивираме и създаваме въ тѣхнитъ души обществени чувства и инициативи за общъ колективенъ животъ на равноправни граждани.

С. Ч.



Момчетата отъ Плъвенската морска колония, уредена отъ Б. Н. М. С., въ момента, когато влизатъ да се къпятъ.

ИЗЪ ОТЧЕТА НА ПЛОВДИВСКАТА ДЕТСКА МОРСКА КОЛОНИЯ, УСТРОЕНА ОТЪ Б. Н. М. С. ПРЕЗЪ ЛЪТОТО 1926 ГОДИНА ВЪ ГР. СОЗОПОЛЪ.

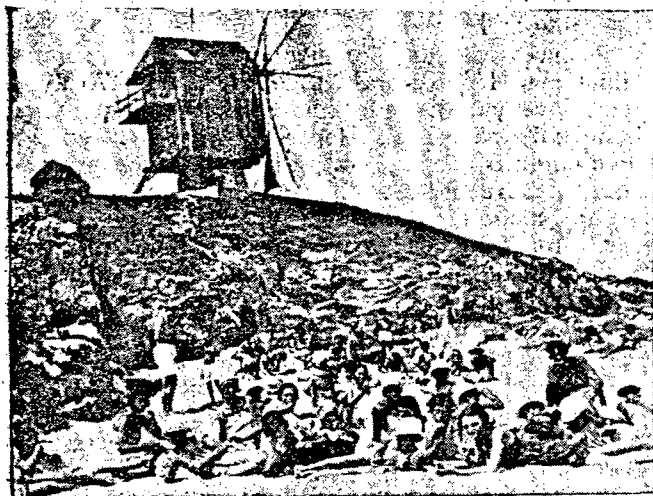
Идеята да се устрои детска морска колония край Черно море, се е появила въ Пловдивския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ още презъ декемврий 1925 година. Още тогава е започната подготвителната работа като сж били направени запитвания и събрани необходимитъ сведения. Благодарение отзивчивостта и съдействието на Созополския клонъ отъ Б. Н. М. С., решено било колонията да бжде устроена въ гр. Созополъ. Цѣлата работа по организирането на колонията е била умѣло ръководена отъ енергичния подпредседател на Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С. г-нъ Лазаръ Лазаровъ.

Колонията е пристигнала въ Созополъ на 14 юлий. Тя се е състояла отъ 19 деца на членове отъ Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С., 15 деца предадени отъ Пловдивското дружество „Майчина грижа“, 3 деца отъ Борисовградския клонъ на Б. Н. М. С. и 9 деца отъ Ямболския клонъ на Б. Н. М. С. или всичко 46 деца. Ръководители на колонията сж били 5 души, а именно: главенъ ръководителъ А. Разбойниковъ — окръженъ училищенъ

инспекторъ въ Пловдивъ и негови помощници: Ник. х. Колевъ и Киро Любеновъ — учители по гимнастика и учителките госпожи Зл. Р. Димитрова, М. Калева и г-ца Троя Панайотова.

Колониститъ сж били настанени въ Созополската прогимназия. Тамъ всѣки колонистъ е получилъ по единъ желѣзенъ креватъ, възглавница и сламенникъ, напълнени съ морска трева. Всѣко дете е носило съ себе си чаршафи, калѣфи за възглавница, одеало и долни дрехи. Разпредѣлени били по полъ и възраст въ три стаи. Преди започването на лѣтуването колониститъ сж били щателно прегледани — момчетата отъ градския лѣкарь г-нъ докторъ Серджаляински, а момичетата отъ околийския лѣкарь г-нъ докторъ Димитровъ. За нѣкои отъ децата сж били дадени специални нареждания какъ да използватъ слънчевитъ или морскитъ бани. Колонията изобщо винаги е била подъ контрола и съдействието на поменатитъ двама лѣкари.

Колониститъ сж прилагали редовно всѣки день следната програма за разпредѣление на времето:



Пловдивската лѣтна морска ученическа колония на плажа въ Созополъ, 1926 г.

ставане въ 6½ часа, закуска въ 7½ ч., до 8½ ч. свободни забавления въ училището и училищниятъ дворъ, въ 9 часа отиване на морския плажъ, въздушни и слънчеви бани, гимнастически упражнения подъ ръководството на г-нъ Н. х. Колевъ, закуска и морска баня. Отъ 12½ до 13 часа обѣдъ. Следъ това до 16 часа спане, почивка и четене. Въ 16½ часа разходки или излетъ въ близката околностъ. Въ 19½ часа вечеря. Следъ това, игри, пѣсни и забави до 21½ часа и спане.

Особенно забавителни сж били следвечернитъ гимнастически игри, хора и пѣсни, които сж ставали почти всѣка вечеръ край пристанището, подъ ръководството на талантливия учител-гимнастикъ Н. х. Колевъ. Тѣ сж привличали, както лѣтуващитъ въ Созополъ, така и ссозополскитъ жители, които сж заобикаляли въ кръгъ децата и сж следѣли забавитъ имъ. Много отъ пѣснитъ и игритъ на Пловдивската детска морска колония сж били заучени отъ мѣстното население и ги ввело въ употреба. Изглежда, че колонията е оставила въ ссозополчани добри впечатления и трайни следи.

Колонията е направила една по-дължка екскурзия по море съ кораба отъ Морската полицейска служба — „Строги“ — до Месемврия и обратно.

Следъ едномесечно лѣтуване на 13. VIII. 1926 год. Пловдивската детска морска колония е напуснала Созополъ и презъ Бургазъ е отпътувала за Пловдивъ.

Едномесечното лѣтуване на Пловдивската детска морска колония въ Созополъ е коствало на Пловдивскитъ клонъ отъ Българскитъ Народенъ Морски Сговоръ всичко 59,000 лева. Тая сума е изразходвана за пѣтни пари, храна и други разноси за 46 деца, 6 ръководители и една готвачка — всичко 53 души. Подъ думата „други разноси“ се разбира платеното: за перачки, за две прислужници, наети за груба работа и купениятъ

инвентаръ (главно по храненето) за 10,000 лева, който е запазенъ за бъдащитъ лѣтни детски морски колонии.

Тая разходвана сума отъ 59,000 лв. е събрана по следния начинъ. Отъ такси за колониститъ съ по-заможни родители (едни сж платили по 1,500 лв., а други по 1250 лв.) 40,500 лв.; помощъ отъ Пловдивската община 7,500 лв.; помощъ отъ Окръжната постоянна комисия въ гр. Пловдивъ 5,000 лв.; помощъ отъ Пловдивската популярна банка 4,000 лв. и помощъ отъ банка „Задруга“ 2,000 лв. При това трѣбва да се отбележи, че за 15 бедни колонисти, деца на бедни пловдивски граждани, таксата е платена отъ д-во „Майчина грижа“.

Въ заключение ще посочимъ и нѣкои данни, които ще ни характеризиратъ ползата отъ лѣтуването на пловдивскитъ деца въ Созополъ: На втория день следъ пристигането въ Созополъ, всички деца сж били притеглени и общото имъ тегло е било 1512 клгр., а понеже децата сж били всичко 46, то излиза, че срдѣно едно дете тежало 32'87 клгр. Следъ 15 дена, децата сж били притеглени втори пѣтъ и общото имъ тегло е излѣзло 1562'1 клгр. или едно дете срдѣно е тежало 33'96 клгр. Следъ още 12 дена, преди заминаването имъ отъ Созополъ, децата сж били притеглени трети пѣтъ и общото тегло тоя пѣтъ е било 1597'2 клгр. или срдѣно едно дете е тежало 34'72 клгр. Ако сравнимъ общото тегло на децата колонисти при пристигането имъ, въ Созополъ, съ общото имъ тегло преди заминаването имъ отъ Созополъ, то ще видимъ, че има едно увеличение отъ 85'2 килограма. А това ще рече, че срдѣно всѣко дете презъ времето на лѣтуването въ Созополъ е увеличило теглото си съ 1'85 клгр.

Еденични дѣца сж показали увеличение въ теглото си за времето прекарано въ Созополъ повече отъ 3 килограма.

Най-силно, обаче, благотнитъ последствия отъ морелечението сж се почувствували въ послѣдствие, презъ есенъта и зимата и сж се изразили повече въ закрепване и закаляване на организма.

С. Ч.



Момчетата отъ Пловдивската лѣтна ученическа колония на морска баня при Кавацитъ край Созополъ, 1926 г.

Сава Н. Ивановъ.

ПОДВОДНИ ТЕЧЕНИЯ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

Освенъ повърхностното течение *) отъ Черно море къмъ Мряморното, въ Босфорския проливъ, сжществува и подводно течение съ обратно направление — отъ Мряморното море къмъ Черното

— водата на което е много по-солена (30—38‰). Това течение е изследвано обстойно отъ руския адмиралъ Макаровъ презъ зимата 1881—1882 година**). То се придържа преимуществено къмъ

*) За повърхностното течение въ Босфора вижъ въ статията ми „Повърхностни течения въ Черно море“, помѣстена въ предишната книжка отъ списанието „Мор.Сговоръ“.

**) Капитанъ 1 рангъ С. О. Макаровъ — „Объ обмѣнѣ водъ Чарного и Средиземного морей“. Санктпетербургъ 1885 г. (Приложение къ LI-му тому Записокъ Имп. Академіи наукъ, № 6).

Азиатския брѣгъ на пролива. Срѣдната му скоростъ при Цариградъ е около 70 см. въ секунда (2.52 километра въ часъ или 60.5 километра въ денонощие); а температурата му, даже и презъ зимата, не пада по-долу отъ $+13^{\circ}$ до $+14^{\circ}$ ц. Чрезъ него всѣка секунда се излива въ Черно море 5660 кубически метра вода. Границата между дветѣ течения — долното и горното — по дължината на пролива не е хоризонтална, а наклонна, като се понижава отъ Мряморното море къмъ Черното. Така: при Цариградъ границата между дветѣ течения се намира на 20 метра дълбочина отъ повърхността на водата, а въ северната частъ на пролива (при Черно море), тя е на 50 метра дълбочина отъ повърхността на водата.

Въ зависимостъ отъ метеорологическите условия на дветѣ морета, споменатите две противоположни по направление течения, могатъ да се увеличаватъ или намаляватъ. Увеличението на едното отъ течения отива за смѣтка на другото, което въ тоя случай съответно се намалява. Съ други думи, границата между дветѣ течения не е винаги постоянна, а при известни условия може да се измѣня. При силни и продължителни южни вѣтрове въ Срѣдиземно и Мряморното морета, долното Босфорско течение може да се усили до толкова, че да преустанови горното течение и даже да го пресили. Макаръ и рѣдко, бивали сж случаи, когато повърхностните води на Босфорския проливъ, при посочените по-горе благоприятни условия, сж текли обратно — отъ Мряморното море къмъ Черното.

Количеството на водата, която протича презъ Босфора, е грамадно. Като съберемъ количеството на водата, която се влива въ Мряморното море чрезъ горното босфорско течение (10,470 куб. м. въ секунда), съ количеството на водата, която се излива въ Черно море чрезъ долното Босфорско течение (5660 куб. метра въ секунда), ще получимъ общото количество на движущата се презъ Босфорския проливъ вода, което е равно на 16,130 кубически метра въ секунда. Въ сравнение съ най-

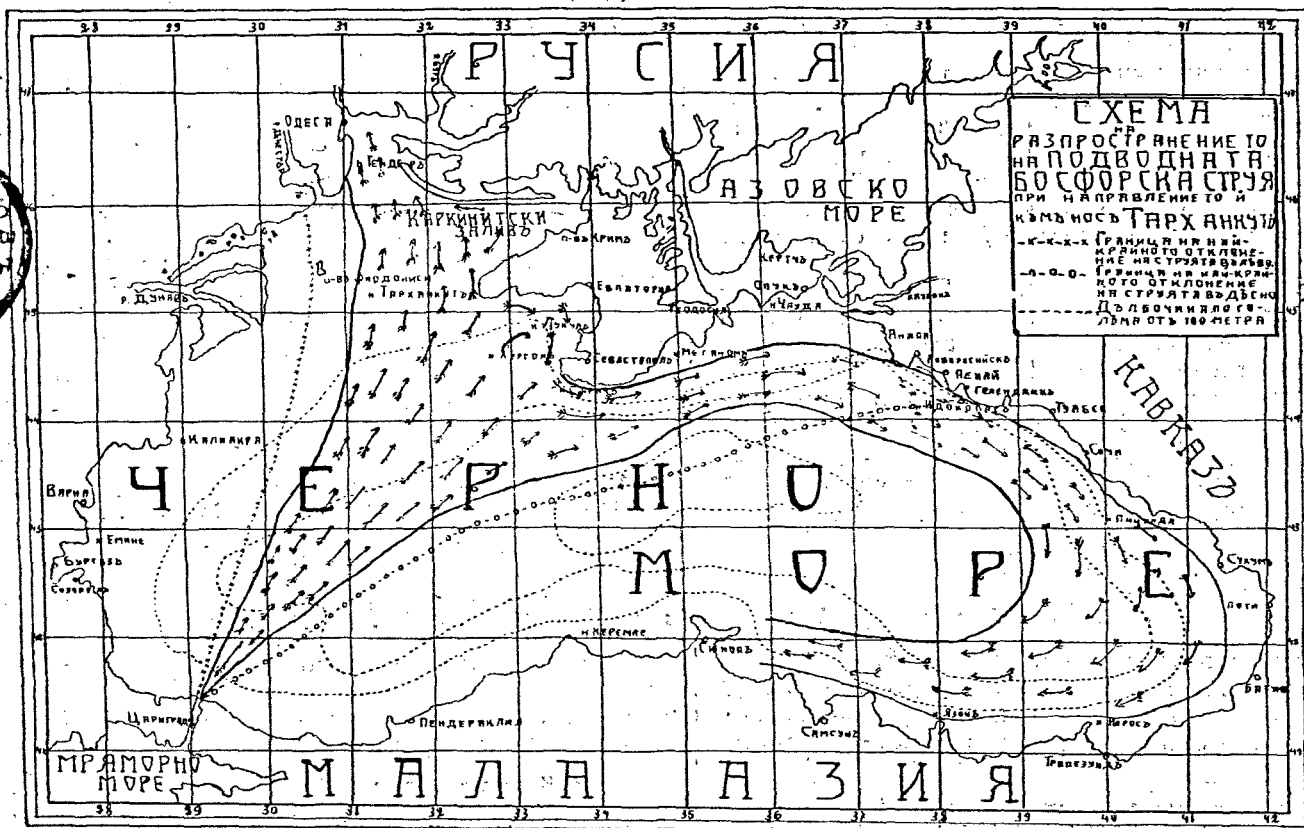
пълноводните рѣки въ свѣта, Босфорския проливъ отстъпва малко на рѣка Мисисипи, която излива чрезъ устието си всѣка секунда 19,100 куб. метра вода.***)

Разликата между количеството на изливащата се вода отъ Черно море въ Босфора (10,470 куб. метра въ секунда) и вливащата се чрезъ долното Босфорско течение въ Черно море (5660 куб. м. въ сек.), която е равна на 4,810 куб. метра въ секунда, представлява срѣдната величина на излишъка на черноморските води, спрямо останалите. Числото на 4,810 съставлява точно 30% отъ цялото количество вода, която минава презъ Босфора, благодарение на дветѣ течения.

Въ своята книга Макаровъ доказва, че долното Босфорско течение произлиза отъ разликите въ относителните тегла на дветѣ морета — Черното и Мряморното. По тежката вода на Мряморното море произвежда въ долните пластове по-големо налѣгане, отколкото леката черноморска вода на същите дълбочини и това застава водата да се стреми отъ областта на голѣмото налѣгане къмъ областта — на малкото.

Макаровъ не се е занимавалъ съ изследването на долното Босфорско течение следъ изливането му отъ Босфора и вливането му въ Черно море. Какво става по-нататъкъ съ него? — Съ положителност още не е установено. На този въпросъ ще може да се отговори напълно ясно, само следъ като се направятъ обстойни систематични изследвания. Изглежда, обаче, че мощната струя на подводното Босфорско течение, което по количеството на водата си надминава много и Дунава, не се излива веднага въ черноморската котловина, а продължава да се движи подъ водата по посока на северните черноморски брѣгове, които достига и омива при благоприятни условия. Нѣкои учени не сж сжгласни съ тази хипотеза, и струва ми се че тѣ нѣмагъ право. Като вземамъ предъ видъ доводите на съставителя на хипотезата — Капитанъ

***) Цитираното съчинение на Макаровъ, стр. 90.



II р. Скаловский, — както и писаното по този въпрос от още много други изследвачи на Черно море,****) аз не мога да не се съглася, че действително съществува подобно подводно течение въ Черно море. Съ съществуването на подводно течение въ Черно море могат да се обяснят много явления въ неговия басейнъ, причинитѣ на които до сега не сж напълно ясни на всички.

Капитанъ II р. Скаловский, описва подводното черноморско течение по следния начинъ:****) (Вижъ картата на предидущата страница).

Следъ изтичането отъ Босфора въ Черно море, долното Босфорско течение продължава пжтя си почти по сжщата дълбочина, по посока къмъ севернитѣ черноморски брѣгове, като се връзва съ своята солена и винаги 14°C . топла струя въ черноморскитѣ води, подобно на Голфштримското течение, чиито струи се връзватъ въ водитѣ на Атлантическия океанъ. Отначало течението е сбито и компактно въ видъ на струя, но щомъ излѣзе отъ пролива, то се разлива като рѣка по посоченото направление, откланяйки се малко въ дѣсно, благодарение въртението на земята. При благоприятни условия, когато долното Босфорско течение се усили много, то подводното черноморско течение се показва понѣкога на повърхността. Последното избива най-често на повърхността на водата около носъ Тарханкутъ, кждето то се разделя на два клона: лѣвиятъ клонъ се насочва къмъ Тендровския полуостровъ и въ рѣдки случаи достига до Одеса. Дѣсниятъ клонъ, следъ като омие брѣговетѣ на Евпаторийския заливъ, се насочва къмъ носъ Лукулъ, а отъ тамъ къмъ Херсонеския носъ при Севастополъ. Изглежда, че стрѣмно спускащия се юженъ Кримски брѣгъ постоянно се омива отъ тая струя, която като се отрази отъ него, все още като подводно течение, се насочва къмъ Кавказкитѣ брѣгове въ района на Анапа и Туапсе. Въ по-рѣдки случаи, при усиление на подводната Босфорска струя, това течение изпълва цѣлото пространство отъ линията носъ Саричъ-Добъ, до линията Панагия-Такла, даже и по-нататъкъ, чакъ до Керчь. Въ района Анапа-Туапсе, струята следъ като се удари въ брѣга, завива и по-нататъкъ следва очертанието на брѣговата линия. При Сочи, струята излиза на повърхността на морето, насочва се къмъ носъ Пицуда, кждето по-голѣмата ѣ частъ като се отрази отъ него поврща на югъ къмъ Язонъ, а другата — по-малката частъ на струята — продължава по инерция да следва къмъ Сухумъ и даже по-нататъкъ къмъ Батумъ. Отъ носъ Язонъ, движущата се вече на повърхността на морето струя се насочва къмъ носъ Синопъ, кждето като срещне обратното течение, което омива брѣга отъ Босфора къмъ изтокъ, съвършено преустановява движението си и се загубва.

По този тѣй интересенъ въпросъ, ето какво е изнесено въ „Кримски вестникъ“ № 86 отъ 1896 г.:

... И Черното море има свой Голфштримъ. Това течение, което идва отъ Босфора на дълбочина около 60 метра, по цѣлия си пжтъ презъ зи-

****) За подробности по подводното черноморско течение и доказателства за неговото съществуване вижъ статитѣ на кап. II р. Скаловский: 1) „О зимнихъ испареніяхъ и временныхъ теченіяхъ Черного моря“, Севастополъ 1896 г.; 2) „Бора въ Новороссійскѣ“, С.-Петербургъ 1899 год.; 3) „О физико-географическихъ условіяхъ Черноморского бассейна въ связи съ вліаніемъ Босфора“, С.-Петербургъ 1897 год.; 4) „Роль Босфора въ образованіи теченій Черного моря“ (Морской сборникъ 1894 г., кн. № 9, С.-Петербургъ) и други, както и статията на Хайновскій — „Нижне Босфорское течение“ (Морской сборникъ, С.-Петербургъ 1895 год., кн. № 9, стр. 105—123). Последната статия доказва съществуването на подводното течение въ Черно море съ подходящъ опитъ съ два скачени сѣда.

*****) „О зимнихъ испареніяхъ и временныхъ теченіяхъ Черного моря“, Севастополъ 1896 год., стр. 7—9.

мата съхранява първоначалната си сравнително висока температура, даже до като избие на повърхността при Кримскитѣ и Кавказкитѣ брѣгове. Споменатото течение, богато съ голѣмъ запасъ отъ кислородъ и озонъ, носи съ себе си много риба и други обитатели отъ Срѣдиземното море и представлява отъ себе си една животообилна рѣка. Излѣзли на открито море при Севастополъ, Балаклава и други мѣста, понѣкога ний чувствуваме освежаващото действие на озона му. Въ този потокъ се лови много риба; когато рибаритѣ се радватъ на обиленъ ловъ, това е признакъ, че долното Босфорско течение се е приближило до брѣга. Кржгла година това течение има постоянна температура отъ $+10^{\circ}$ до $+13^{\circ}$; зимно време то стоплюва, а презъ лѣтото охлаждава силно околнитѣ водни пространства. Презъ зимата появяването на този потокъ на повърхността на Черно море, предизвиква възходящъ въздушенъ потокъ. Ако последниятъ има бързо постапателно движение, то на основание проститѣ закони на аеродинамиката, създава условия за силни северо-източни вѣтрове, а ако той има слабо постапателно движение, то предизвиква малки циклони и вихрушки (смерчове).

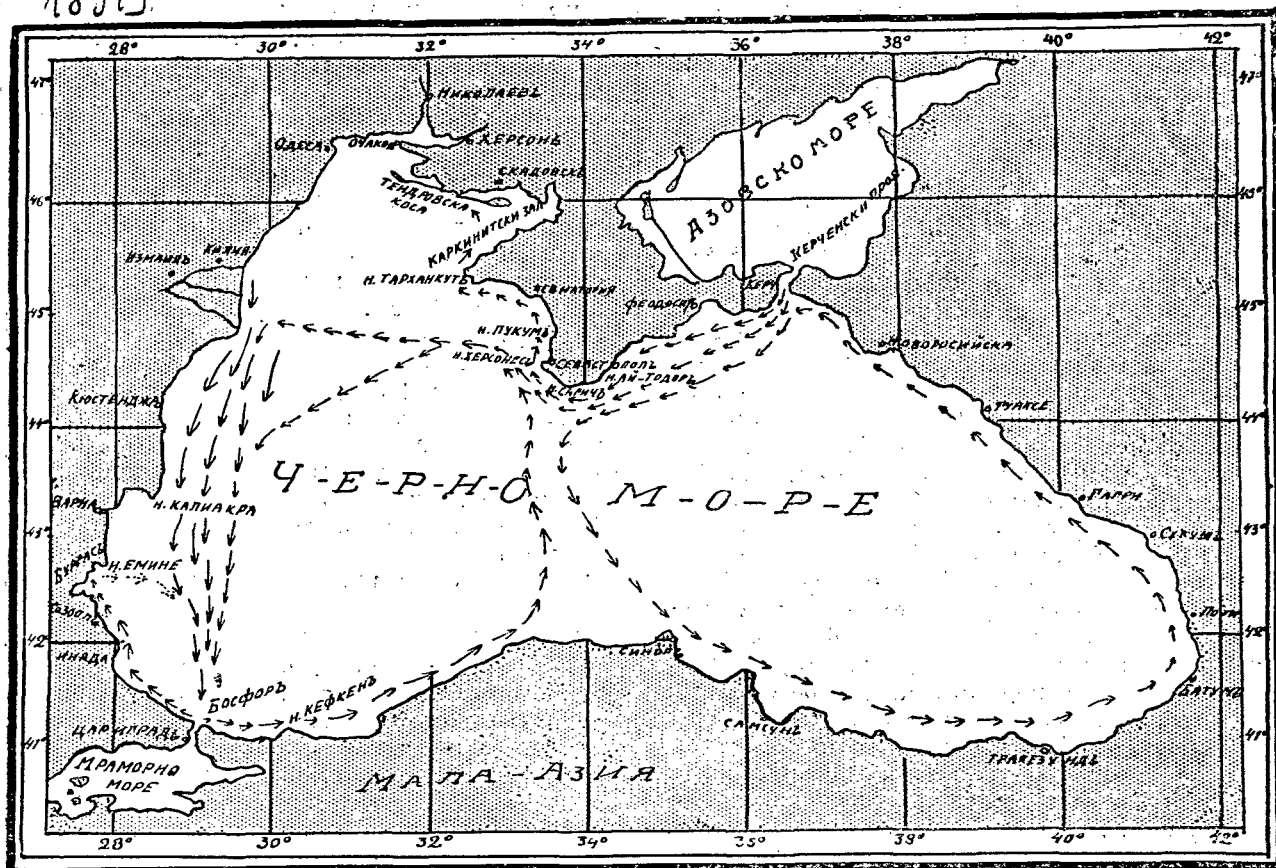
Изглежда, обаче, че въ известни години този потокъ бива значително слабъ и поради това тази съживителна топла водна струя не достига масово къмъ нашитѣ черноморски брѣгове. Тази зима (1896 г.) долно-Босфорската струя не ще да е достигнала кримскитѣ брѣгове или може би ги е достигнала само въ много ограниченъ размѣръ. Поради това и морето не е сгрѣто достатъчно отъ нея, та не може да смегчи голѣмитѣ продължителни студове. Ако къмъ нашитѣ брѣгове не дойдатъ топлиѣ подводни води на Бо фора, то дълго време ще трѣбва да се мѣчимъ и чакаме, докато черноморскитѣ води се нагрѣятъ отъ лжчитѣ на слънцето за да се стоплятъ. Тази година нѣмаме и обиленъ риболовъ; нѣма и бури около Кримскитѣ брѣгове; не се чува нищо за много корабокрушения около тѣхъ. . . . Не се ли е отклонила тази зима струята къмъ Кавказкитѣ брѣгове, безъ да се докосне до насъ? Не, — и тамъ не чува нищо презъ тази зима за знаменитата Новороссійска „бора“ — тѣзи страшни, спускащисе съ бѣснота отъ планинитѣ разрушителни пориви на северо-източния вѣтръ..“

Запасниятъ капитанъ I р. Добревъ*), единъ отъ нашитѣ най-добри моряци, поддържайки напълно хипотезата на капитанъ II р. Скаловский за подводното черноморско течение, е наклоненъ да обясни появяването на фосфорисценцията и характерната миризма на гниещи вещества въ водитѣ около Варна, които не сж постоянни явления, именно съ вліаніето и действието на това току що описано Подводно черноморско течение, което споредъ него понѣкога се докосва и до нашитѣ черноморски брѣгове. Ето единъ интересенъ въпросъ, който предстои да бжде разрешенъ отъ нашитѣ учени, още по-вече, че той е въ тѣсна връзка и съ нашето бждеще голѣмо морско риболовство.

Аналогично съ изнесеното по-горе, въ проливитѣ, които съединяватъ прибрѣжнитѣ езера съ Черно море, съществуватъ подводни течения, които сж противоположни на повърхноститѣ. На тия подводни течения, които за жалостъ не сж почти никакъ изучени, се дължи осоляването на езерната вода и поддържане на солеността въ езерата.

Варна, 11.III.1927 г.

*) Доброволно участвувалъ въ Руско-Японската война като старши офицеръ на руската канонерска лодка „Кореецъ“, плененъ следъ Цусимския морски бой отъ японцитѣ. Въ Балканската война той бѣше началникъ на отряда отъ нашитѣ (български) миноносци, съ които атакува въ морето и повреди турския кръстосвачъ „Хамидие“.



Повърхностни течения въ Черно море
(Към статията подъ същото заглавие, помѣстена въ предишната книжка на списанието „Морски Сговоръ“).

Зл. Чолакова.

ДОБРУДЖАНСКА ЛЕГЕНДА.

Открито море. Двама рибари въ лодката и азъ. По-стариятъ рибаръ разказваше. Сребрилата му глава бѣ низко наведена надъ лулата му.

Нощта бѣ ясна, звездна. Морето едва чуто въздишаше.

„Ходилъ съмъ навредъ по ония мѣста, познавахъ брѣга още преди да го грабнатъ власитѣ. Нѣма въ Черно море брѣгъ по-опасенъ за моряка отъ Добруджанскиятъ. Тамъ подводнитѣ канари сѣ на плитко и остри, а селянитѣ отъ с. Шабла бдятъ и очакватъ да се залута корабъ тждява, когато фучи бурята . . . Разбойническо село . . .

Ала нѣма и по-красивъ брѣгъ. Видѣлъ съмъ брѣгове, ама нѣма втори като тоя при Калиакра. . . Та то и самото му име го показва — Калиакра, грѣцко име, означава „добъръ край“.

Старецътъ рибаръ млъкна. Търсеше думи да изкаже колко е хубавъ тоя брѣгъ, който сега ни се обаждаше. Фара на брѣга, като паднала звезда на хоризонта, блѣснеше. Докато вждицитѣ треперѣха отъ лакомата плячка.

Стрѣменъ брѣгъ, сто метра високо надъ морето. Мрачни скали, тъмни пещери; диви гълъби и чайки шумятъ по тѣхъ. Цѣли орляци кацатъ по нѣкога, да литнатъ биха затѣмнили слънцето, толкова много ги има, особено предъ буря. На самия връхъ цвѣтятъ шипки около гроба на Св. Илия, напоенъ съ сълзи на девойки — българки.

„Тжжно е да се говори, мжка ми е да си спомнямъ за ония хубави български девойки, курбанъ за Добруджа“.

Морето плисна веднажъ и пакъ утихна. Голѣма риба види се подскочи, уловила се за вждицата и правеше отчаяни усилия да се отскубне.

„Слушахъ да ми го разказва най-голѣмиятъ морски вѣлкъ по ония мѣста, най-богатиятъ въ Шабла. Кжщата му до върха е пълна съ мебели отъ параходи, каси пълни съ оризъ, кафе . . . Тукъ сж се разбивали толкова платноходи натоварени въ Цариградъ, трѣгнали за Русия, сждено имъ било да не видятъ вече роденъ брѣгъ . . .

Преди петстотинъ години за християнска вѣра курбанъ станаха 300 добруджанки . . . Турци беснѣха . . . тия погански кучета люти и лакомни за момичета.

Тогава Добруджа бѣ отдѣлно, малко, ала храбро царство. Тѣй се приказва. Силенъ царъ, имало, Добротичъ, ала не му стигнали силитѣ съ турци да се бори . . . Отслабнала юнашката дѣсница, склонилъ глава, склопилъ очи да не гледа, нещастния защитникъ на своята родна земя.

Настава ужасъ, плѣнъ, пожари . . . Крѣсцитѣ по хармани подпалени и кървави пожари нощемъ свѣтѣха по равнитѣ добруджански поля. Пѣкъ вой и писъци, то не може да се изкаже. Сегашнитѣ какво знаятъ? Турско който не е видѣлъ не може разбра . . .

Та стига ли му на турчина да разграби селата, нивитѣ да изгори, мжете да избие.

Курбанъ забралъ още нѣщо . . . Подкаралъ на синджиръ триста девойки добруджанки, триста хубавици. Де го Добротичъ да ги види, синджиръ да имъ разсѣче?

Повели ги за Цариградъ. Платнохода чака на брѣга.

Майки пищятъ, девойки скубятъ коситѣ си, кървави пламъци стигатъ до небесата . . . Наближаватъ брѣга, сжщия оня брѣгъ на Калиакра, тол-

кова хубавъ! Но не имъ е до хубостъ сега. Цариградъ, позоръ, вериги ги очакватъ...

Девоикитъ се сторили курбанъ за Добруджа, хвърлили се въ морето... Наловени за ржцъ, съ затворени, разплакани очи, съ развѣни изжсани коси...

Торосъ.

ЛЕГЕНДА ЗА ЧЕРНО МОРЕ.

— Ти, божествени братко, Посейдоне, заеми моретата и съ твоя тризбецъ повдигаи вълни, отъ гневътъ на които да треперятъ всички брѣгове; размѣствай планини и морета и живѣи вѣчно като можшественъ морски Богъ!

Посейдонъ се поклони и наведе тризбеца предъ стѣпкитъ на Зевса и като буря съ вой и трѣсъкъ слѣзна отъ планината.

— А ти братъ Хадесъ, заеми подземнитъ царства, гдето обитаватъ душигъ на умрѣлитъ. Властѣта ти ще бжде надъ по-вече безсмъртни души — вѣковетъ, отколкото живитъ!...

Слънцето притѣмнѣ: Олимпъ се разтвори и Хадесъ потъна въ подземни дълбини.

На своигъ синове, дъщери и тѣхната челядъ, той раздаде: хубостѣта, любовѣта и блаженството. Всѣкиго дари съ златна огненна колесница. Повдигна скиптѣра си и свѣтътъ се раздруса отъ грѣмъ и трѣсъкъ...

Мълнии процѣпиха висинитъ. Зевсовата сестра Деметра, почитана като богиня на земното богатство и плодородие, живѣе тамъ нѣкъде къмъ Колхида — Кавказъ. Тамъ пълноводни рѣки се стичатъ съ чудни водопади въ безкрайна равнина. Цвѣтя, лавъръ и кедрови дървета запълнятъ райската земя. Планинитъ сж пълни съ злато и безценни камъни, птицитъ пѣятъ день и нощъ и възпѣватъ „Златното руно“. Палати сж въздигнати отъ сапфиръ и метали, и блѣска въ омайна красота...

Богинята живѣе тукъ съ едничката си дъщеря Персефона, която по своята хубостъ не отстъпва на Афродита. Подземния Хадесъ замисля... и грабва своята сестрина дъщеря.

Смуть настѣпва въ свѣта. Разгнѣвява се майката и помолва Посейдона да отмжсти на братъ за нечутъ вероломство...

Мойра — богиня на съдбата се присъединява къмъ борбата и става нѣщо страшно: хлѣтва равнината и се размѣства суша и вода. Посейдонъ раздруса свѣта, припречва съ Рила и Балкана пѣтя на пълноводни рѣки; разтапя снѣгове изъ върховетъ на незнайни планини, и Дунавъ, Донъ и Днепъръ насочватъ мжтнитъ си води къмъ низката равнина, осѣяна отъ палати и градини...

Водитъ заливатъ, рушатъ и повличатъ и отъ всичко създадено, отъ човѣкъ и Богъ, остава: развалини и грамадни подводни скали...

Ужасъ обзема хора и животни и всичко бѣга въ околни планини.

Чернѣе се долината отъ тжга и смъртъ, чернѣе се и водата — на новообразуваното Черно море...

Зевсъ съглежда отъ върховетъ на Олимпъ Черното петно... и съ тежка колесница, оставяща по сушата дълбока диря, пжтува къмъ долината на смъртѣта. Минава и се образува Хелеспонтъ, който съединява голѣмото море съ Пропонтусъ (Мряморно море).

На скалата цвѣтятъ шипки, шумятъ дивы гълъби. Морето се гнѣви често, когато си спомни...

Старецътъ млъкна. И още по-низко се отпусна сребърната глава надъ луната, изгаснала отдавна.

Харонъ — лодкаръ, прекарващъ мъртвитъ души, го отвежда до ивицата суша, отъ която се наднича въ пространната долина. Сигналъ до потопената въ черна вода долина, той изсвирва съ златния си рогъ, но отгласъ не дочува... Всичко е потънало въ мъртвило. Захвърля, ядосанъ въ краката си златния рогъ, който се врѣзалъ въ земята и образувалъ каналъ. Съединили се дветъ морета... Помраченъ напуска новото море — Понтусъ-Евксиносъ, и обратно, съ бавното течение на водата, се завръща съ брѣчки на чело...

Прекжсватъ се тѣснинитъ и до день днешенъ Черното море все чрезъ Босфора се влива въ Мряморното, но тукъ има две противни течения: Горното носи слабо солена вода, а подъ него обратно се носи горчиво-солена. И борбата вѣчно продължава!... Морето се вълнува, пѣшка отъ мжка и въздиша. А Посейдонъ, който вѣчно блуждае и търси своя престѣпникъ братъ, никога миръ не намира: простира пѣнливи ржце, рови брѣгове, разбива скали... Въ яростѣта си е неокротимъ — взима жертви и до днешенъ день!

Богиня Деметра постоянно тжгува за изгубената си дъщеря: сълзитъ ѝ — това сж бисеритъ въ морското дѣно, плачътъ ѝ — сиренитъ на паракодитъ...

По нейно искане, по крайбрѣжието на новото, море се създаватъ колонии: Аполония (Созополъ), Анхиало, Месемврия, Одесосъ (Варна), Круни, Галатисъ, Томи и Иструсъ. И мисли злочестата богиня, че тамъ нѣгде, изъ крайбрѣжитъ красиви гнѣзда, нейната непрежалима Персефона ще си отдѣхне отъ своя тиранъ-похитителъ...

И всѣка вечеръ следъ залѣзъ слънце, се палятъ кадила и огньове, останки отъ които сж днешнитъ морски фарове.

Наказанитъ непогребани души, живущи нѣкога въ морското дѣно въ разкошъ и блажество, сега сж сребролюспеститъ риби; а многобройната челядъ на божествено красивата Персефона, хвърка надъ чернитъ маси вода съ жалкъ пискъ, и никога не се отлжчва отъ морето... Това сж красивитъ морски чайки...

24. II. 1927 година.



Корабитъ отъ Дунавската Полицейска служба „Капитанъ-Лейтенантъ Минковъ“, „Миньоръ“ и моторната лодка „Тила“ на котва въ рѣка Дунавъ. Русе, 1926 год.

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



Рекордните ловитби презъ 1926 год. Презъ месецъ априлъ 1926 год. италианския траленъ параходъ „Назелло“ е сполучилъ да улови въ Северното море 120,000 кгр. риба за единъ рейсъ. Кораба би хваналъ още по-вече риба, но персонала на кораба е билъ окончателно изтощенъ отъ работата.

Презъ сщия месецъ германския тралеръ „Ню-Фаундлендъ“ е уловилъ около Исландия 142 хиляди кгр. риба. Рейса на този корабъ е траялъ около 3 седмици.

Въздушно транспортиране на прѣсна риба. Въ края на месецъ юлий 1926 год. е билъ направенъ опитъ за доставката на прѣсна риба отъ Швеция въ Берлинъ съ аеропланъ. Рибата, уловена сутринята въ Гйотеборнъ (Швеция) е била натоварена въ 7 часа пр. пл. на пощенския аеропланъ, който я доставилъ въ Копенхагенъ. Тамъ рибата е била претоварена на другъ аеропланъ и на сщия день въ 12 ч. 45 м. сл. пл. тя е била стоварена въ Берлинъ. Рибата, която е била упакована въ сандъци по 20 кгр., е пристигнала въ Берлинъ въ отлично състояние.

Ловътъ на голѣми акули въ Адриатическото море. Презъ месецъ августъ 1926 год. Адриатическото море е било наводнено съ акули отъ вида „Кархариасъ“. Тази акула обикновено живѣе въ Червеното море, Индийския и Атлантическия океанъ; въ Срѣдиземното море тя се среща рѣдко. Въ стомаха на акулитъ сж били намѣрени части отъ човѣшкото тѣло, риби и раци. По-голѣмитѣ екземпляри сж достигали до 5 метра дължина при тежина повече отъ 250 кгр.

Рибата като храна. Общеизвестно е, че рибата не насища толкѣва, колкото нѣкои други видове храна, напр. месото на добитѣка. Благодарение на това, малко време следъ нахранването съ риба човѣкъ се чувствува пакъ гладенъ. Споредъ проф. Кестнеръ причинитѣ за това сж следнитѣ.

Всѣки видъ храна действува на организма по два начина: 1) нахранва, т. е. възстановява изразходванитѣ енергия и материали и 2) насища, т. е. премахва за известно време осещането на глада. Последното свойство на храната не зависи отъ нейнитѣ хранителни качества, но отъ действието ѝ върху стомаха, кждето тя предизвиква отдѣлянето на стомашнитѣ сокове. До като соковетѣ се отдѣлятъ човѣкъ не чувствува потребностъ да яде.

Количеството на стомашнитѣ сокове и времето презъ което тѣ продължаватъ да се отдѣлятъ сж различни при различнитѣ видове храни. Най-енергично и продължително действуватъ въ това отношение месото на добитѣка, хлѣбната кора и пражениотъ картофи. Рибата, която е твърде хранителна, но е лесно смилаема, предизвиква много слабо отдѣляне на стомашнитѣ сокове.

Следователно за да се повиши насищащата способностъ на рибата необходимо е да се увеличи и нейното дразняще действие върху стомаха. Опититѣ произведени отъ проф. Кестнеръ показватъ, че това се постига чрезъ пражене на рибата въ растително масло. Така приготвената риба гарнирана съ пражени картсфи, не отстъпва въ никакво отношение на всѣки другъ видъ храна.

А. Н.



Чистене на чирюзитѣ въ рибарницѣ при Масления носъ (Зейтинъ борунъ).
Фот. Г. Цапевъ 1924 год.

Инженеръ корабостроителъ Пампуловъ—Варна.

СЪХРАНЕНИЕ И ПОПРАВКА НА РУСАЛКИТЪ.

А. — Съхранение. Едно съхранение и добра грижа надъ лодката русалка сж абсолютно необходими, тъй като тѣ представляватъ отъ себе си най-нежниятъ типъ лодки.

Съхранението и грижата върху русалката не се състои само съ поставянето на последната подъ нѣкой навесъ или закрито помѣщение. Тѣй като русалките сж направени отъ дървенъ материалъ (скелета, греблата и пр.), отъ парусина или гумирана парусина (външната обшивка) и отъ бронзови, желѣзни и др. арматурни и съединителни части, то и за общото съхранение на русалката трѣбва да се обръща внимание върху съхранението най-първо на всѣка една отдѣлна частъ.

Така напр. често пѣти виждаме въ нѣкое ребро или надлъжна връзка нѣкоя пукнатина, на която не обръщаме внимание, като не мислимъ, че тази пукнатина може да бжде сждбоносна за гребца. Лодките русалки, както казахъ и по горе, сж най-нежния типъ гребни лодки. Тѣхната конструкция е съчетание на точно опредѣлено число напречни и надлъжни връзки, всѣка отъ които изпълнява известно предназначение и носи известно натоварване, когато гребца влѣзе въ русалката. Тѣй като русалката трѣбва да бжде лека, то и размѣритѣ на тия отдѣлни части (носачи) не могатъ да бждатъ направени дебели и груби, а се правятъ почти до опредѣлената граница на издръжливостта. Затова обаче се предполага, че съответнитѣ части ще се намиратъ винаги въ най-добро и надеждно състояние, така, че, всѣки единъ отъ насъ може да си даде ясна смѣтка каква неприятностъ би ни създала иззеста неизправностъ на коя да е частъ. Неизправността на дървенитѣ части се състои главно въ пречупването и пукнатинитѣ имъ.

Затова преди всѣко излизане съ лодката русалка, още преди да се влезе въ нея, повелителенъ дългъ се налага на всѣки гребецъ да прегледа най-основно изправността на дървения скелетъ на русалката. Не трѣбва да се мисли, че последния може да бжде повреденъ само отъ ударъ. Въ такива нежни конструкции повредитѣ се явяватъ най-често отъ действието на атмосфернитѣ влияния (влага, висока температура или силно слънце). Отъ горнитѣ атмосферни влияния страдатъ въобще всички дървени материали, затова всѣки, който иска да предпази русалката си отъ повреда, трѣбва да полага особени грижи за нея.

За да предпазимъ дървенитѣ части отъ пропукване или счупване, то нека съблюдаваме следното:

1. Никога да не оставяме русалката въ затворени влажни помѣщения, или въ такива, кждето гори въ близость печка.

2. Да не оставяме оголенъ скелета на русалката на силно слънце, което ще причини разпуквания на материала, въ особености, когато скелета е билъ измокренъ или овлажнялъ.

3. Всички дървени части трѣбва много внимателно да се лакиратъ или намазватъ съ врѣлъ оливъ (ленено масло) като се гледа да не оставатъ нелакирани или ненамазани повърхности. Лакътъ предпазва дървото отъ влагата, а оливътъ запазва еластичността на дървото. И едина и другиятъ следъ засъхването си образуватъ единъ пластъ (желатинъ) върху повърхността на дървото и го запазватъ отъ вреднитѣ влияния. Затова, когато се види, че нѣкои части сж останали оголени, трѣбва веднага да се подновява намазването имъ. За

да се запази еластичността на дървото, която е абсолютно необходима въ дървения скелетъ на русалката, не е зле отъ време на време да се и при свършено нови русалки, скелета да се намазва съ горещъ оливъ.

4. Когато се смѣняватъ нѣкои части отъ скелета, най-голѣмо внимание трѣбва да се обръща на вървежа (структурата) на жилигѣ (фибригѣ). Тѣ трѣбва да бждатъ гъсти и въ никой случай да не вървятъ напречно или косо по дължината на дървената частъ. Освенъ това материалътъ трѣбва да бжде свършено сухъ и да не съдържа абсолютно никакви пукнатини.

5. Скелетътъ не трѣбва да се остава откритъ и на прашно мѣсто. Прахътъ просушава дървото, замърсява го, разяжда желатина отъ лака и олива и прикрива пукнатинитѣ, така че при замърсени отъ прахъ части, гребца не може да бжде сигуренъ въ изправността на русалката.

Външната обшивка, била тя парусинена или гумена е раздѣлната преграда между вътрешността на русалката и налѣгащата отъ вънъ вода. За сигурността на плаването на всѣки единъ плавецъ сждъ се изисква щото раздѣлната външна обшивка, била тя желѣзна, дървена или парусинена, да бжде абсолютно водонепропускателна. При голѣмитѣ кораби, тамъ кждето външната обшивка е направена отъ дебелъ желѣзенъ или дървенъ материалъ, човѣкъ може да бжде по-спокоенъ, защото веднажъ последната направена водонепропускателна, тя запазва това си свойство дълго време, освенъ ако кораба подъ действието на външни причини получи повреда. При русалките, обаче, случая е по-особенъ и сериозенъ. Тѣнката парусинена или гумена външна обшивка може най-незабелязано да се повреди и съ това русалката да изгуби своята плавучастъ, а само тая последната е, която гарантира живота на намиращиятъ се въ нея гребецъ. Ето защо външната обшивка на русалките трѣбва въ способности да се пази много грижливо, като се има предъ видъ, че едно небрежно или леко отнасяне къмъ сждата може да има катастрофални послѣствия.

Затова всѣки гребецъ, преди да спусне русалката си въ водата е длъженъ въ интереса на своята собствена сигурностъ да направи най-внимателенъ прегледъ на външната обшивка на русалката, наредъ съ тоя който прави на скелета.

При доказана изправностъ, той спуска последната въ водата, прави още единъ прегледъ да не пропуска нѣкжде и чакъ тогава влиза въ нея.

Тѣй като при влизането на гребца въ русалката общото тегло на последната се увеличава, тя потъва по-вече. При това потъване налѣгането на намиращата се отвън русалката вода се увеличава, ето защо гребца никога веднага съ влизането си не трѣбва да отблъсква отъ брѣга. Той почаква 5—10 минути, безъ да става (изправянето въ русалката се забранява) и съ ръката си опитва въ дъното да не би русалката да прави вода и ако всичко е редовно, тогава той отблъсква.

За да можемъ да запазимъ външната обшивка на русалката винаги здрава, нужно е да съблюдаваме следното:

1) Веднага съ пристигането си отъ излетъ гребца измива отъ вънъ външната обшивка съ една гжба или свършено мека четка и чиста вода.

2) Следъ измиването се избърсва външната обшивка съ единъ сухъ и чистъ парцалъ.

3) Остава се следъ избърсването на външната обшивка на русалката да изсъхне. Това изсъхване трѣбва да става на открито мѣсто, обаче, не на силно слънце, а ако вѣнъ вали дъждъ, това се прави въ нѣкое затворено помѣщение, въ което се разтварятъ вратитѣ и прозорцитѣ за да се образува изкуствено течение.

4) Щомъ външната обшивка изсъхне русалката трѣбва да се прибере въ съответно приготвения за нея чехолъ, а ако нѣма такъвъ да се покрие цѣлата съ нѣкое платно.

5) Никога не поставяй русалката, макаръ и съ чехолъ, въ близостъ съ твърди и остри предмети (дъски, трѣски, гвоздеи и др.) защото външната обшивка на сжщата е много чувствителна и при най-слабо усилие може да се среже или пробие.

6) Никога не изваждай русалката отъ водата съ влачене, а съ повдигане. Въ особености трѣбва да се пази последната отъ остри камъни.

7) Ако парусинената външна обшивка на русалката макаръ и напълно здрава, пропуска вода, то не е зле да се намаже сжщата съ топълъ оливъ (ленено масло), въ който се разтваря (разтопява) малко восъкъ или карпиусъ (колофоний). Пропорцията на тая смѣсъ е: на 1 кгр. оливъ — 200 гр. восъкъ или 150 гр. колофоний.

Ако притежателя на русалката не разполага съ тия материали, то той може да боядиса външната обшивка съ блажна боя, но боядисването трѣбва да стане така, че да се изпълватъ всички пори на тъквѣта и въ никой случай боята да не бжде гъста.

На металическитѣ обковки на русалката трѣбва се обръща сжщо сериозно внимание. Нека не се забравя, че тѣ въ повечето случаи служатъ за свързка (сѣдинение) на две отдѣлни части и като така, тѣ сж подложени на сжщитѣ натоварвания, както и останалитѣ съставни части на русалката.

Бронзовитѣ части не трѣбва да иматъ пукнатини, ето защо тѣ трѣбва винаги да бждатъ абсолютно чисти и излъскани. Желѣзнитѣ такива трѣбва да се пазятъ отъ раждяване въ особености въ вътрешнитѣ си части. Раждяването причинява отъняване и материала и неподвижностъ. Желѣзнитѣ обковки боядисвайте често и почиствайте преди боядисването най-грижливо.

Всички сѣдинителни винтове, сѣдиняващи както бронзовитѣ, така сжщо и желѣзнитѣ части съ дървения такива трѣбва да бждатъ абсолютно здрави и сигурни. Употрѣбвайте по възможностъ бронзови винтове, защото тѣ не раждяватъ въ дървото и не го повреждатъ.

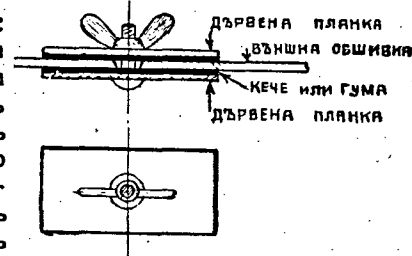
Всѣки гребецъ е длъженъ да пази въ изправностъ русалката, което е динствената сигурностъ за неговия животъ.

Б. Поправки. Всѣки гребенъ спортистъ трѣбва да може самъ да поправя русалката си, най-малкото презъ време на пътуването си, за да не прекъсва пътуването. Всички повреди, както на скелета, така сжщо и на външната обшивка, могатъ лесно и бързо да се поправятъ. Една малка дупка въ външната обшивка, направена отъ парусина, може бързо да се закърпи съ помощта на една, голѣма игла и единъ мекъ памученъ конецъ отъ сръдня дебелина, имащъ сжщия цвѣтъ, както и външната обшивка. Шиенето става съ гжстъ бодъ накръстъ или напречно. При по-голѣми дупки се препоръчва да се постави една крѣпка отъ вътрешната страна на обшивката, чиито краища да се зашиятъ много гжето съ външната обшивка.

Пропускаемитѣ шевове трѣбва да се намажатъ съ восъкъ.

При гумени външни обшивки въ случай на повреда достатъчно е върху повреденото мѣсто да се залѣпи една гумена крѣпка, сжщо така, както се лѣпятъ вътрешнитѣ гуми на велосипедитѣ. Крѣпката се слага външно. Въ специалнитѣ фирми има готови намазани съ лѣпило гумени крѣпки, които при слабо нагрѣване срещу огънь биватъ готови да се поставятъ върху повреденото мѣсто. Тѣ се намиратъ за продажъ и въ всички строителници на лодки русалки или магази, продаващи спортни артикули въ формата на ролка и трѣбва да се съхраняватъ добре опаковани.

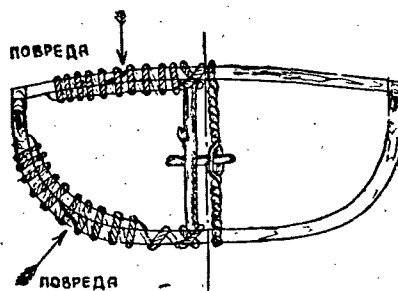
Нѣкои спотисти се задоволяватъ и съ слѣдната поправка: Въ скъсаното (повреденото) мѣсто отъ дветѣ страни поставятъ по една дървена планка (дъсчица) облечена въ вътрешната си частъ съ кече. Тѣзи две дъсчици се притягатъ една къмъ друга съ помощта на едно болтче съ крилчатата гайка (фиг. 1). Този начинъ на поправка, обаче има и своето неудобство, а именно: най-много страда външната обшивка при удъръ съ твърди тѣла въ мѣстата, кждѣто подъ нея се намиратъ части отъ дървения скелетъ на лодката русалка. Неудобството за употреблението на този видъ крѣпки е това, че именно тамъ, кждѣто обшивката най-много страда (при ребрата), тамъ крѣпката не може да се постави, защото сѣ опира на дъсчицата въ реброто и издуването на външната обшивка се нарушава хармонията и симетрията на формата. Затова навсѣкжде почти се употрѣбжава шиенето и лепенето на крѣпки. За шиенето сж нуждни освенъ иглата и концета, още и напрѣстникъ и едни отъ сръдня голѣмина плоскогубци съ помощта на които се изтегля иглата презъ твърдата парусина. Тѣзи плоскогубци странично трѣбва да иматъ и едно ножче за тель, съ каквѣто се правятъ превръзки на пукнатитѣ или счупени дървени части. Освенъ това плоскогубцитѣ служатъ още и като чукче. Както виждаме плоскогубцитѣ сж една необходимостъ, която въ никой случай не трѣбва да липсва отъ лодката русалка.



Фиг. 1.

Счупи ли се едно надлъжно или напречно ребро отъ русалката, то може много скоро да бжде поправено съ помощта на тънакъ но здравъ канапъ или мека тель и едно дръвче или парче отъ нѣкое клонче (фиг. 2). При това трѣбва да се внимава щото:

1. Дръвцето или парчето клонче да може да поеме всичкитѣ натоварвания на опъване и налѣгане, които по-преди е носило здравото ребро. Ето защо парчето трѣбва да бжде достатъчно здраво и така добре да бжде привързано, че то действительно да представлява едно достатъчно усиление на счупеното ребро.



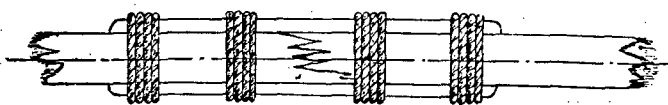
Фиг. 2.

да поеме всичкитѣ натоварвания на опъване и налѣгане, които по-преди е носило здравото ребро. Ето защо парчето трѣбва да бжде достатъчно здраво и така добре да бжде привързано, че то действительно да представлява едно достатъчно усиление на счупеното ребро.

2) Навизките, които въ никой случай не трѣбва да бждатъ подъ 10, трѣбва да се натѣгнатъ много добре и да завършватъ въ краищата си съ солидни и надеждни възли, тъй като една погравка, която би се разглобила презъ време на пжтуането, може да доведе до катастрофа.

Ако се загуби нѣкое парче отъ скелета, напр. една гредичка отъ вълнорѣза, което често се случва на суша отъ невнимание, то веднага трѣбва загубеното парче да се замѣни съ нѣкоя подходяща гредичка или клонче. Невниманието въ такива нагледъ второстепенни нѣща често пжти се отплаща горчиво.

Когато се счупи вретеното на греблото, то ако се намираме въ нѣкое незаселено мѣсто вземаме едно или две клончета, поставяме ги отъ дветѣ страни на счупената частъ и превързваме внимателно и здраво счупеното мѣсто съ здравъ канапъ, какъвто винаги трѣбва да имаме въ русалката. По сжщия начинъ укрепяваме и всѣка счупена гредичка отъ русалката. (Фиг. 3).



Фиг. 3.

Ако ли пѣкъ минаваме или пѣкъ повредата стане въ нѣкое населено мѣсто, то тази поправка се предоставя на нѣкой майсторъ дърводѣлецъ.

Ако следъ дългогодишно употребление на русалката външната обвивка започне постоянно да

пропуска вода, то русалката ще трѣбва да се изпрати въ фабриката за да и се сложи втора обшивка, сжщо така както изпращаме скжсанитѣ си обуца на обушаря за да имъ се сложатъ нови подметки. Следъ такава една поправка, лодката русалка служи още дълги години. Локалнитѣ повреди по външната обшивка, както казахме погорѣ, се поправятъ съ искърпване или крѣпки.

Една лодка русалка при грижливо пазене и манипулиране съ нея трѣбва да служи безъ да бжде поправяна, най малко 10 години.

Ако още въ първитѣ години, следъ кратко употребление, на русалката се явяватъ дефекти и последната се нуждае отъ поправки, това е сигуренъ признакъ, че русалката е изработена отъ недоброкачественъ материалъ. Такава една русалка много мжчно се ремонтира. До като поправимъ една видима повреда веднага се явява втора такава и така тия поправки следватъ една следъ друга и отиватъ до безкрайностъ. Такива поправки излизатъ въ края на крайщата много по-скжпо, отколкото купуването на една нова русалка, а освенъ това съ постояннитѣ поправки и намирането на русалката въ неизправностъ, човѣкъ губи настроение и любовта къмъ гребането отслабва.

Затова, не купувайте русалки изработени отъ недоброкачествени материали и фирми, които не се ползватъ съ добро реноме. Не купувайте случайно попаднали Ви и предложени русалки, въ чиято доброкачественостъ се съмнявате. Не купувайте стари русалки, защото тѣ ще Ви излѣзатъ по-скжпи отъ новитѣ и ще Ви създаватъ постоянни неприятности.



Съ българска моторна лодка около Африка.

Младия нашъ съотечественикъ, възпитаникъ на Морскитѣ специални школи и собственикъ на моторна лодка — Н. Василевъ, познатъ въ Варна подъ презимето капитанъ Шопа, е замислилъ грандиозенъ подвигъ — да обиколи по море съ моторна лодка цѣла Африка. Излизайки отъ Варна и насочвайки се презъ Босфора и Дарданелитѣ къмъ Гибралтаръ, той ще минеюжно отъ носъ Добра Надежда за да заобиколи Африка и се завърне презъ Суецкия каналъ.

Моторната лодка на Н. Василевъ, — наречена „Царъ Борисъ“, — дълга около 10 метра и широка 2 метра, е приспособена за спортни цели. Тя е въоръжена и съ платна. Подъ действието на мотора и при срѣденъ вѣтръ би могла да развие скоростъ до 10 морски мили въ часъ. Обслужатъ ѝ се състои отъ 5 души. Въ лодката ще има фотографически и филмовъ апарати за снемане мѣстноститѣ, които ще бждатъ обиколени.

Н. Василевъ предполага да започне смѣлото си предприятие, което ще развѣ българското национално знаме по далечни морски брѣгове и простори, къмъ срѣдата на месецъ май т. г.

Пожелаваме му пълненъ успѣхъ при изпълнението на смѣлия му планъ.

С. Ч.

Свѣтовниятъ воененъ флотъ. Английското правителство напоследъкъ е публикувало следнитѣ данни относно военнитѣ флоти на голѣмитѣ морски държави:

Държави	Видове военни кораби			
	Броненосци	Кръс-тосвачи	Миноносци	Подводници
Англия	14	48	157	55
Съединени Шати	18	32	309	121
Япония	6	33	109	58
Франция	9	16	49	44
Италия	6	14	60	42
Съветска Русия	5	7	83	23
Германия	?	8	17	нѣма

Жертвитѣ отъ морската война. Германцитѣ сж загубили презъ последната свѣтова война на море 26,685 души. А съгласно даннитѣ на Английското адмиралтейство, публикувани на 26. XI. 1918 год., загубитѣ на англичанитѣ въ хора, сражавали се на море, възлизатъ на 29,766 човѣка. Отъ тѣхъ 23,361 човѣка сж били убити или умрѣли отъ рани, а останалитѣ (6,405) сж били пропаднали въ безизвестностъ, ранени или плѣнени.

С. Ч.

Свѣтовниятъ търговски флотъ, изразенъ въ бруто-регистеръ тона,*) преди европейската война и следъ нея.

№ по редъ	ДЪРЖАВИ	Бруто регистеръ тона	
		Преди войната въ 1913 год.	Следъ войната въ 1926 год.
1	Великобритания	20,381,543	22,270,114
2	Сев. Ам. Съед. Щати	5,427,331	14,878,761
3	Япония	1,500,014	3,967,617
4	Франция	2,201,164	3,490,606
5	Италия	1,521,942	3,240,630
6	Германия	5,082,061	3,110,918
7	Норвегия	2,457,890	2,841,905
8	Холандия	1,309,849	2,564,904
9	Швеция	1,047,270	1,338,089
10	Испания	840,995	1,163,008
11	Дакія	762,054	1,081,146
12	Гърция	722,782	924,944
13	Белгия	304,386	507,473
14	Бразилия	329,637	482,308
15	Русия	974,178	323,784
16	Китай	86,690	298,806
17	Португалия	120,579	280,116
18	Аржентина	214,835	234,848
19	Финландия	—	232,792
20	Югославия	—	195,787
21	Чили	139,792	179,712
22	Данцигъ	—	140,058
23	Перу	45,514	79,068
24	Урагвай	75,531	75,213
25	Ромъния	45,408	68,173
26	Латвия	—	67,783
27	Куба	61,536	61,735
28	Естония	—	49,025
29	Останалитѣ държави	1,268,014	634,537
Всичко		46,971,000	64,784,370

Разглеждайки тази таблица внимателно виждаме, че тонажа на свѣтовния търговски флотъ въ сравнение съ 1913 год. се е увеличилъ значително, а именно съ 17,813,370 бр. рег. тона т. е. почти съ $\frac{1}{4}$ по-вече, отколкото въ 1913 год., въпреки грамаднитѣ загуби презъ време на войната. Това показва, че следъ войната строежа на търговски кораби е билъ много усиленъ.

По отношение на отдѣлнитѣ държави заслужава внимание увеличението на Италианския търговски флотъ, който е надминалъ германския търговски флотъ и който сега заема пето мѣсто. Освенъ това въ 1917 год. Италия не е имала нито единъ търговски параходъ съ вмѣстимостъ по-голяма отъ 10,000 тона, а въ настоящо време, по отношение числото на голѣмитѣ кораби, тя е изпреварила и Франция. Въ Французския търговски флотъ има само 3 парахода съ вмѣстимостъ надъ 20,000 бр. р. тона, а въ италианския — 10 парахода съ вмѣстимостъ надъ 20,000 бр. р. тона.

Останалитѣ държави сж си запазили почти пакъ сжитѣ мѣста въ общия редъ споредъ количеството на тонажа.

Извънредно много е нарастналъ, обаче, почти два пжти по-вече, търговския флотъ на Северно-Американскитѣ Съединени Щати.

(Изъ „Мор. Сб.“, С. ч.)

Скороститѣ на търговскитѣ парни кораби,

*) Въ тази таблица не влизатъ: 1) парнитѣ, моторнитѣ и платноходнитѣ кораби, които иматъ по-малко отъ 100 бруто регистеръ тона; 2) Платноходнитѣ кораби на Гърция, Турция, Япония и тия въ Черно и Азовско морета; 3) Каспийскитѣ търговски флотъ; 4) Дървенитѣ кораби и корабитѣ отъ смѣсена постройка, които плаватъ въ Американскитѣ езера.

числото имъ и общия имъ тонажъ се виждатъ отъ следната табличка:

Държави	Число на параходитѣ съ скоростъ					Всичко	
	По-малко отъ 12 мор. мил. въ часъ	12—14 мор. мили въ часъ	15—19 мор. мили въ часъ	20 морски мили въ часъ	Параходи	Тонажъ на цѣлия паренъ търг. флотъ	
Англия	2800	1287	309	42	4438	20300000	
С.-Ам. С.Щ.	2360	215	51	4	2630	12400000	
Япония	750	207	78	9	1044	3500000	
Франция	460	211	19	2	692	3125000	
Италия	472	160	30	9	671	3000000	

Ново течно топливо. Французскитъ инженеръ Макуинъ (Makhouine) е изнамѣрилъ ново течно топливо, по-економическо отъ нефта и което не може да се самовъзпламени. Презъ февруарий 1926 год. той е получилъ разрешение да произведе своитѣ опити на кръстосвачитѣ, контъръ-миноносцитѣ, миноносцитѣ и аеропланитѣ, които опити се указали благоприятни. Разхода на топливото съставлява $\frac{7}{8}$ отъ съответния разходъ на нефта. Топливото не се възпламенява вънъ отъ мотора; неговото запалване става посредствомъ специално подгрѣване, което става между цилиндритѣ и карборатора. Подробности по въпроса липсватъ за сега понеже това изобретение се пази въ тайна.

Новъ французски дълбокомѣръ. Измѣрването на голѣмитѣ дълбочини въ настояще време въ странство се извършва посредствомъ звуковитѣ дълбокомѣри, каквито вече има около 10 различни образца. Въпроса за бързото измѣрване на по-малкитѣ отъ 15 метра дълбочини, не посредствомъ простия механически способъ употребяванъ до сега (съ обикновения дълбокомѣръ), а съ помощта на звуковия дълбокомѣръ, не е получилъ задоволително разрешение.

Отъ обикновенитѣ механически способности за измѣрване на малкитѣ дълбочини, сега държи първенство новия французки дѣномѣръ на хидрографа Ко (Cot), нареченъ „оловена риба“.

Той представлява отъ себе си хоризонталенъ оловенъ дѣномѣръ, който се влачи по дѣното и когото подрѣпватъ отъ време на време за да прочетатъ мѣрката на дѣномѣрното вѣже. Отъ практика сж дошли до заключение, че най-добрата форма за такъвъ дѣномѣръ, е формата на плоска риба. Тѣлото на „рибата“ се прави отъ олово, а опашката и грѣбната перка — отъ тънъкъ желѣзенъ листъ; цѣлата тежина възлиза на около 20 килограма. Дѣномѣрното вѣже, което се прикрепя къмъ грѣба на „рибата“ се прави отъ нѣколко тънки стоманени жички и се маркира презъ всѣки 10 сантиметра. Благодарение на малкия диаметъръ, дѣномѣрното вѣже изпитва малко съпротивление въ водата при корабна скоростъ 4—5 морски мили въ часъ, съ каквато бързина се движатъ обикновенно всички хидрографически кораби. Дѣномѣрното вѣже е намотано на макара съ диаметъръ $1\frac{1}{2}$ до 2 метра. Достатъчно е да се направи $\frac{1}{4}$ обръщане съ ржката на единъ човѣкъ за да се приповдигне дѣномѣра на 40—50 сантиметра. Други наблюдателъ прави отсчитанията по дѣномѣрното вѣже. Щомъ дѣномѣра легне на дѣното, дѣномѣрното вѣже отслабва и тогава забелязватъ марката при равнището на водата. А тъй като дѣномѣра постоянно пълзи по дѣното, то дълбочинитѣ се получаватъ постоянно презъ всѣки 5 се-

кунди. При това никакво измѣнение на дълбочината по-голъмо отъ 50 сантиметра не остава незабелязано. Освенъ това подобно измѣрване се извършва безъ ни най-малката умора на обслугата, когато постоянното хвърляне на обикновения дъномѣръ и постоянното му изваждане отъ водата изискватъ значителни физически усилия.

(Изъ „Морски сборникъ“, год. 1926, кн. II и 12; С. Ч.)

Миночистението презъ време на свѣтовната война. Англичанитѣ даватъ интересни данни за заловенитѣ и унищожени мини при брѣговетѣ на Англия, когато „минната“ опасностъ е била най-голъма.

Презъ 1916 год. срѣдно всѣки месецъ сж били изваждани или унищожавани по 178 мини, а презъ 1917 год. това срѣдно число е дошло до 355. Ето подробнитѣ месечни данни презъ 1917 год. за унищоженитѣ мини:

януари.	250	юли.	404
февруари.	380	августъ	352
мартъ	473	септември	418
априлъ	515	октомври	237
май	340	ноември	187
юни.	470	декември	188

Числото на миночистачнитѣ кораби, които сж загинали въ миннитѣ полета въ време на работа, се изчислява за втората половина на 1916 г. срѣдно по 5.7 на месецъ. Въ първата половина на 1917 год. сж загивали срѣдно месечно по 10 миночистача, а въ втората половина на сжщата 1917 год. — по 4 миночистача на месецъ.

Паралелно съ това и числото на повреденитѣ или загинали търговски кораби отъ мини, месечно, въ първата половина на 1917 год. е било 90, а втората половина на годината — 49.

При брѣговетѣ на другитѣ страни отъ съглашението, миночистението не е дало такива добри резултати, каквито при брѣговетѣ на Англия, тъй като само английскитѣ прибрѣжни води сж били тъй „гъсто“ минирани.

(Изъ Мор. Сб. 1926 г., № 8 и 9., С. Ч.)

Брой на населението въ крайбрѣжнитѣ градове:

На Черно море

На р. Дунавъ

	1920 г.	1926 г.		1920 г.	1926 г.
Варна	50,810	60,761	Русе	41,652	45,672
Бургазъ	21,170	31,363	Видинъ	17,441	18,611
Джхидало	4,602	5,139	Ломъ	12,935	14,471
Совополъ	4,420	3,524	Свищовъ	11,847	12,066
Месемврия	2,354	2,046	Орѣхово	5,723	6,058
Василико	1,533	1,304	Никополъ	4,638	4,933
Ахтополъ	761	867			
	85,650	105,004		94,276	101,811

Заб. Градоветѣ съ курсивъ сж намалили населението си. Г. С.

Изъ военнитѣ флоти на чуждитѣ държави.

Англия. Деятелността на флота. Атлантическия флотъ на 6 януари 1927 година се е съсредоточилъ въ Портландъ и следъ единадесетъ дневенъ престой се е отправилъ въ зимно задгранично плаване. На 10 януари 1927 год. Срѣдиземноморския флотъ е пристигналъ въ гръцки води въ следниятъ съставъ: 5 линейни кораба, 6 кръстосвача, 2 флотилии ескадрени миноносци и единъ помощенъ корабъ за миноносцитѣ. Флота е посетилъ Фалеро и въ началото на м. февруарий се е завърналъ на островъ Малта.

Въ началото на м. мартъ т. г. двата флота — Атлантическия и Срѣдиземноморския — сж

се съсредоточили въ Гибралтаръ за да произведатъ съвмѣстни тактически упражнения.

За да се усили състава на китайската ескадра, англичанитѣ сж отправили въ китайскитѣ води значително число кръстосвачи, миноносци и подводни лодки отъ другитѣ морета. По този начинъ, въ началото на м. мартъ, английскитѣ морски сили въ китайскитѣ води сж достигнали внушителни размѣри, а именно: 13 кръстосвача, 2 изтрѣбителя, 18 ескадрени миноносеца, 12 подводни лодки, 2 хвърчилоносача, 21 рѣчни канонерски лодки, 4 патрулни кораба, 1 миночистачъ, 1 хидрографически корабъ и много спомагателни кораби.

Общъ началникъ на китайската английска ескадра е назначенъ вице-адмиралъ Тирвитъ.

Нови кораби. На 18 януари 1927 год. следъ продължителенъ ремонтъ е влѣзълъ въ строя хвърчилоносача „Argus“. По настоящемъ Атлантическия флотъ има два такива кораба „Argus“ и „Furious“.

Заржчанъ е въ корабостроителницата Fairfield въ Глазговъ единъ малкъ кръстосвачъ съ 7,500 тона водоизмѣщение.

Подводната лодка „Oberon“ (бившата О—1) е започнала пробнитѣ изпитания.

Съединенитѣ щати. Поправени кораби. Въ края на 1926 год. сж влѣзли въ строя поправенитѣ и модернизиранни линейни кораби „Florida“, „Texas“ и „Arkansas“. Генералната поправка е измѣнила много външния имъ видъ и е усилила бойнитѣ имъ качества значително. Сега се модернизируютъ още три стари линейни кораба: „New-York“, „Wyoming“ и „Utah“.

Хвърчилоносачи. Споредъ сведенията на американската преса новитѣ хвърчилоносачни кораби „Saratoga“ и „Lexington“, носятъ на борта си: първиятъ 120 хвърчила, а вториятъ 110 такива. На всѣки отъ хвърчилоносачитѣ действующитѣ хвърчила сж подраздѣлени на 2 ескадрили бомбоносни хвърчила и 2 ескадрили изтрѣбителя. При това бомбоноснитѣ хвърчила се използватъ още като миноносци и като такива за корегирание артилерийския огънь.

Франция. Нови кораби. Съгласно „закона за флота“ и „закона за брѣговата отбрана“ се предвижда едно значително увеличение на флота въ близко бъдеще. До 1929 год. французскитѣ флотъ трѣбва да бжде увеличенъ съ следнитѣ кораби: 4 кръстосвача, (3 по 8,000 тона водоизмѣщение и 7 по 10,000 тона водоизмѣщение), 12 изтрѣбителя отъ по 2,500—3,000 тона водоизмѣщение всѣки, 20 ескадрени миноносеца по 1,500 тона водоизмѣщение, 78 подводни лодки (въ това число и подводенъ кръстосвачъ 3,000 тона водоизмѣщение и 3 подводни минни заградителя) и други още нѣколко спомагателни кораба. Една частъ отъ корабитѣ сж вече напълно готови и сж влѣзли въ строя; друга частъ за сега сж въ строежъ, и остава (преди 1929 година) да бждатъ още зарачани следнитѣ кораби: 2 кръстосвача, 9 изтрѣбителя, 10 ескадрени миноносеца, 1 подводенъ кръстосвачъ, 3 подводни минни заградителя, 46 подводни лодки, 1 надводенъ кръстосвачъ-миненъ заградителъ и 2 наливни кораба за пренасяне на нефтъ.

Изобщо напоследъкъ Франция се е заела много енергично да усили мощта на своя флотъ. Особенно внимание е обърнато, обаче на подводния флотъ. Въ това отношение Франция стои на първо мѣсто: никоя велика морска сила не е предвидела въ такъвъ краткъ срокъ да построи толкова много подводни лодки.

Морска авиация. Следъ свѣтовната война до 1924 год. морската авиация на Франция се е намирала въ пълненъ упадѣкъ, обаче, начиная отъ 1925 г. се взеха редъ енергични мѣрки за поставянето ѝ на необходимата висота. Сега най-свършенитѣ и мощни морски хвърчила сж тия отъ типа „Голиафъ“, които могатъ да вдигнатъ съ себе си по 2,000 кгр. бомби. Тѣ сж грамадни, здрави, много мореходни и за сега съставляватъ скелета на французската морска авиация. Отъ тоя типъ Франция има 2 ескадрили.*) Останалата морска авиация се състои отъ 10 ескадрили отъ които 2 за бс-бени нападения, 5 за разузнаване, 2 за въздушенъ бой и 1 съ специално назначение. Освенъ това въ Брестъ има и една учебна ескадрила хвърчила. Презъ 1926 год. общото число на действующитѣ хвърчила не е надминало 150.

Германия. Нови кораби. Въ края на миналата година при изпитанието на ескадрения миноносецъ „Möwe“ се е пукнала една трѣба за изработената пара при предния хладилникъ и е причинила изгаряне на цѣлия присѣтствующъ личенъ съставъ. Умрѣли сж 5 души веднага, а други 4 души сж пострадали много тежко.

Параходни съобщения. Новиятъ търговски договоръ между Германия и Франция предвижда да се разреши на германското търговско корабоплаване да посещава бившитѣ германски колонии, които се намиратъ сега подъ управлението на Франция. Най-главнитѣ отъ пристанищата за които е получено разрешение вече да се посещаватъ отъ германскитѣ търговски кораби сж: Ломе (Того) и Дуала (Камерунъ).

Швеция. Постройка на нови кораби. Назначениятъ комитетъ дѣ разработи проектъ за развитието отбраната на брѣговетѣ и приключилъ въ края на миналата година своята работа. Той настоява енергично да се асегнуватъ за флота въ течение на най-близкитѣ години общата сума 5,800,000 фунта стерлинги, за да се даде възможностъ да се обезпечи отбраната на шведското крайбрежие. Комитета предлага отъ посочената по-горе сума, 1,500,000 фунта стерлинги да се изразходватъ за постройката на единъ броненосецъ за брѣгова отбрана, а остатѣка да бжде употребенъ за направата на 4 ескадрени миноносца, 7 подводни лодки, 8 стражеви кораба противъ подводни лодки и малки заградители и 1 корабъ хвърчилоносачъ.

Полша. Нови кораби. Новоизработенитѣ и постѣпили въ строя презъ есенъта 1926 година два рѣчни мотори „Вилно“ и „Краковъ“, иматъ следнитѣ интересни характерни данни: водоизмѣщение 70 тона, дължина 35 метра, широчина 6.10 метра, нормално газене 0.30 метра, артилерия — едно 10.5 см. орѣдие (поставено на кѣрмата въ специална кула) и две 7.5 см. орѣдия. Освенъ това мониторитѣ сж въорѣжени съ по три картечници, поставени въ кули. Скоростъта на тия кораби е 9 морски мили въ часъ.

Напоследѣкъ полското правителство е порѣжало въ Франция 2 подводни минни заградителя; освенъ това известно е вече отъ по-рано, че тамъ се строятъ за полскитѣ воененъ флотъ два ескадрени миноносца „Bourga“ и „Wicher“ по 1542 тона водоизмѣщение.

Ромжния. Нови кораби. Ромжнскитѣ печатъ

съобщава официално, че сж зарѣжани въ Италия за ромжнския воененъ флотъ следнитѣ кораби: два изтрѣбителя (контѣръ-миноносци) по 1,800 тона водоизмѣщение, които ще бждатъ изработени отъ корабостроителницата Патисонъ въ Неаполъ и единъ ескадренъ миноносецъ отъ 600 тона водоизмѣщение, който ще бжде изработенъ отъ корабостроителницата Quagnago въ Фиуме. И тритѣ кораба ще бждатъ окончателно готови и предадени на ромжнското правителство следъ две години. Общата сума на тая порѣчка възлиза на 800 милиона ромжнски леи и ще бжде изплатена отъ заемъ, който сключи Ромжния въ Италия за тази цель.

Турция. Плавания и маневри. Презъ есенъта 1926 година сж били въ плавание: крѣстосвача „Хамидие“, миннитѣ крѣстосвачи „Пейки-Шевкетъ“, „Берки-Сатветъ“ и ескадренитѣ миноносци „Басра“, „Самсунъ“ и „Ташосъ“. Крѣстосвача „Хамидие“ отъ 10 до 19 ноември 1926 год. е направилъ пѣтуване до Одеса и обратно заедно съ комисаря по външнитѣ работи Тефикъ-Рушидъ-бей. Следъ завръщането си отъ Одеса, крѣстосвача се е прибралъ въ Златния рогъ и влѣзълъ въ докъ за да бжде ремонтиранъ незначително и да покраси подводната си частъ.

На 12 декемврий 1926 год. сж произведени морски маневри. Въ първата частъ на маневритѣ е била произведена минна атака отъ едениченъ корабъ. Минниятъ крѣстосвачъ „Берки-Сатветъ“ е атакувалъ единъ отъ миноносцитѣ, който се отклонилъ отъ атаката. Пустната учебна мина, се счита, че е попаднала въ миноносца. Въ втората частъ отъ маневритѣ атакувалъ миноносеца, а въ третата частъ — атаката била произведена отъ три кораба. Въпреки голѣмия ходъ на атакувания корабъ и криволиченията му, счита се, че две отъ пустнатитѣ мини сж попаднали въ него. Презъ нощъта 12 срещу 13 декемврий сж произведени нощни учения въ края на които, корабитѣ е трѣбвало да се отклонятъ отъ атака на подводна лодка. Подводната лодка се е изобразявала отъ единъ надводенъ корабъ.

Комисаря по морскитѣ дѣла Ихсанъ-бей е съобщилъ на кореспондентитѣ, че той е доволенъ отъ добититѣ резултати презъ време на маневритѣ. Между другото той казалъ: флота се състои отъ материална частъ и личенъ съставъ. Ний нѣмаме финансова възможностъ за сега да поставимъ материалната частъ на флота на нуждната висота, но затова пѣкъ тоя недостатѣкъ ще бжде компенсиранъ отъ искуството и способността на командиритѣ, офицеритѣ и моряцитѣ. Следъ създаването на морскитѣ комисариятъ, всичко което бѣше негодно се бракува и продаде като старо желѣзо, а възможнитѣ за ремонтъ кораби се ремонтираха и сега разполагаме съ една достатѣчна учебна и маневрена флотилия. Ний работимъ съ този материалъ вече два месеца и имаме успѣхъ. Не може да се каже, че ний сме достигнали до свършенство; това е още далечъ, но то е въпросъ само на време. Ревността и ентузиазъма, който проявяватъ морскитѣ офицери, заедно съ проявенитѣ имъ способности, сж сигурна гаранция за нашия успѣхъ“.

Работата по изваждането на потѣжалитѣ презъ време на войната кораби, въпреки неблагоприятното време, отива успѣшно. Потѣжалитѣ приносъ Нагара, турскитѣ броненосецъ Месудие и единъ старъ французки броненосецъ сж вече извадени, признати за негодни и разпродадени като старо желѣзо. Орѣдията и други прибори, които

*) Въ мирно време ескадрилата се състои отъ 9 хвърчила, а въ военно време отъ 12 хвърчила.

сж били добре запазени, сж предадени на турското правителство. Отг потъналият малки кораби сж извадени три катера и корабчето „Агамемнон“. Фирмата Фрателли Серра е получила правото да извади затъналия при островъ Имбросъ турски кръстосвачъ „Мидили“ (бившия германски „Бреслау“), но поради лошитъ вѣтрове презъ зимата не е било възможно да се работи. Ако и въ бждаще не бжде възможно да се работи по изваждането на кораба, то ще извадятъ само артилерията му.

Споредъ съобщението на турската преса, частта, която получава турското правителство отъ изваденитъ и продадени като старо желѣзо кораби и пр. до края на м. декември 1926 год. е достигнала сумата 50,000 турски лири.

Уволнения въ флота. Презъ месецъ октомври 1926 год. сж били уволнени отъ турския воененъ флотъ 139 офицери и чиновници. Въ това число на уволненитъ влиза и бившия началникъ на морския генераленъ щабъ Ахмедъ бей. За сега въ турския воененъ флотъ има само единъ адмиралъ (Вассифъ-паша — председател на Поливната комисия) и само единъ капитанъ I рангъ — главния инспекторъ на флота Мехметъ Али-бей.

Командующъ турския воененъ флотъ е назначенъ капитанъ II рангъ Фахри-бей, бившъ съветникъ на морския комисариятъ.

Морска авиация. Презъ месецъ октомври 1926 год. е пристигналъ построения въ Дания и заржчанъ отъ средствата на комитета заавиацията хидроплана бѣмбѣносачъ „Рорбахъ“. Той принадлежи къмъ типа Рорбахъ Ro-IV, повдига тежестъ 2½ тона и има два мотора отъ 450 конски сили. Очаква се да пристигне и втория подобенъ хидропланъ отъ сжщата поржчка.

Гърция. Нови кораби. Поправения въ Тулонъ (Франция) грѣцки кръстосвачъ „Нелъ“ въ миненъ заградителъ, може да вземе съ себе си 110 мини.

Въорженъ е съ три орждия 15 см. и едно противозаеропланно орждие 7.5 см. Котлитъ му сж заменени съ нефтено отопление; поставени му сж турбинни двигатели 7000 конски сили. Скоростта му е 20 морски мили въ часъ.

Заржчани сж освенъ това два специални минни заградителя: една въ Венеция подъ името „Pleias“ (520 тона водоизмѣщение, скоростъ 14 морски мили, а вмѣстимостъ 50 мини), а другия въ Ротердамъ подъ името „Paralos“ (395 тона водоизмѣщение, скоростъ 13 мили, а вмѣстимостъ за 52 мини).

На 3 ноември 1926 год. е спусната на вода въ Нантъ (Франция) грѣцката водводна лодка „Паначолисъ“, еднотипна съ подводната лодка „Катсонисъ“ (650 тона водоизмѣщение).

Нова английска мисия. Въпроса за поканването въ грѣцкия воененъ флотъ нова английска мисия е окончателно решенъ. На 27 октомври 1926 година грѣцкото правителство официално е съобщило решението си на на английскиятъ посланикъ въ Атина. Споредъ сведения отъ 1 декември 1926 година, новата английска мисия ще се състои отъ 9 души: 1 вишъ офицеръ (вѣроятно капитанъ I р.), който ще бжде съветникъ при Началника на грѣцкия морски генераленъ щабъ; други вишъ английски морски офицеръ ще чете лекции по стратегия и тактика въ грѣцката морска академия; 4 специалиста по: морската артилерия, минно дѣло, сигнално дѣло и подводно дѣло ще бждатъ на служба въ грѣцкия воененъ флотъ, а трима морски авиатори (една отъ тѣхъ механикъ) ще бждатъ на служба въ грѣцката морска авиация.

Школа за подводно плаване. Морскиятъ генераленъ щабъ въ Гърция е обявилъ на 4 декември 1926 година, че е открита „Школа по подводно плаване“ за подготвяне обслуга за подводнитъ лодки. Курса ще продължава 6 мѣсеца.

(Изъ „Морски сборникъ“ 1927 г. кн. 1 и 2; С. Н. И.)



Божеръ, Иоханъ. — „Рибари“. — Превелъ отъ френски М Московъ. — (Библиотека „Избрани съчинения“, бесплатно приложение на кн. 7, год. VI, отъ списание „Икономия и Домакинство“, София 1927 год., страница 17—28).

Б., Д-ръ А. — „Дунава, Русе—Варна“. Извлечение отъ реферата на инспектора на Дунавския Секторъ г. Инженеръ Божиновъ, четенъ на 2 мартъ 1927 год. въ Русенския клонъ на Българското Икономическо Д-ство — (в. Слово год. V, брой 1434, София 22.III.1927 год., страница 2).

Божиновъ, Инж. Б. — „Българско Дунавско Параходно Дружество. (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество, год. XXVII, брой 6, София 20. III.1927 год., стр. 105—111).

Тяновъ, Д-ръ Д. — „Значението на морето въ Българската история. (Сп. Морски Сговоръ год. IV, брой 4, Варна IV.1927 год., стр. 7 и 8).

Г. А. С. — „Поправка на морскитъ пословици.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 28, Варна 1.IV.1927 год., стр. 3).

Телмерсен, П. В. — „Борьба флота противъ берега.“ — Операции на западныхъ театрахъ. — Издание Р. И. О. Морскихъ Сил РККА, Ленинградъ 1927 г., 306 стр., съ 28 черт.).

Димитровъ, Капитанъ С. — „Изъ опасноститъ на океана“. (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 27, Варна 15.III. год., стр. 3 и 4).

Дрънски, П. — „Какъ се защищаватъ рибитъ“. (Списание Ловець, год. XXXII. брой 3, София 1927 год.).

Jane's Fighting Ships 1926. — Ежегоденъ справочникъ на Дженъ за боевитъ кораби — год. XXX. (Подъ редакцията на Д-ръ Оскаръ Парксъ и Ф. Макъ Мертри. Издание на Samson Low, Marston & Co, Лондонъ 1926 г., 448 страници + 54 страници обявления. Цена 42 шил.).

Ивановъ, Сава Н. — „Повърхностни течения въ Черно море“. (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 4, Варна IV, 1927 год., стр. 8—10).

Капитанъ Сава Ив. Маноловъ. — (в-къ Морски Ратникъ, год. II, брой 27, Варна 15.III.1927 год., стр. 1).

Каракостовъ, К-нъ В. — „За морскитъ търговски кораби.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 27, Варна 15.III. год., стр. 1 и 2).

Каракашевъ, Инж. Т. И. — „Моторни кораби“. (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество, г. XXVII, брой 6, София 20.III.1927 год., стр. 119—121).

Кар. W. К. — „Кооператизмътъ въ корабоплавателното дѣло“ (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 68, София 26. III. 1927 год., стр. 1, или „Морски Ратникъ“, год. II, брой 28, Варна 1.IV. 1927 год., стр. 2).

Каракостовъ, Кап. В. — „Кооператизма въ корабоплавателното дѣло.“ (в-къ Варненски Новини, год. XV брой 968, Варна 30 III, 1927 год., стр. 1).

Каракостовъ, Кап. В. — „Строежъ, доставка на кораби и насърчение на родното корабоплаване.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 28, Варна 1.IV. 1927 год., стр. 2).

Кжневъ, Б. — „Българското корабоплаване.“ (Списание на

- Държавните желѣзници и пристанища въ България, год. I, кн. 10, София, мартъ 1927 г., стр. 289—295).
- Каракуневъ, Ц.** — „Нашето търговско корабоплаване и намѣсата на държавата въ отношенията при него.“ (Списание на държавните желѣзници и пристанища въ България, год. I, брой 10, София, мартъ 1927 год., стр. 298—303).
- Кжневъ, Инж. Б.** — „По въпроса за устройството на пристанищните служби у насъ.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество, год. XXVIII, брой 7, София, 5 априлъ 1927 год., стр. 129—133).
- К. Скутуновъ.** — „Средства за борба по море.“ (Подофицерски журналъ, год. II, кн. 1 и 2, София априлъ и май 1926 год.).
- К. Скутуновъ.** — „Мината за заграждане.“ (Подофицерски Журналъ, год. II, кн. 3, 4 и 5, София, юний, юлий и октомврий 1926 год.).
- К. Скутуновъ.** — „Нови средства за борба по море.“ (Подофицерски Журналъ, год. II, брой 6, София, XI. 1926 г.).
- К. Скутуновъ.** — „Средства за борба по море.“ (Подофицерски Журналъ, год. II, кн. 7, София XII. 1926 год.).
- Лункевичъ, В.** — „Самумъ и смерчъ.“ (Младежко четиво, год. IV, кн. 6, София 1927 год.).
- Морската политика на България.** (в. Варненска Поща год. X, брой 26.6, Варна 18.III.1927 год., стр. 1).
- Минковъ, Инж. В.** — „Какво предстои да се направи въ района на Бургаското пристанище презъ настоящия строителенъ сезонъ.“ (в. Бургаски Фаръ, год. X, брой 1449, Бургазъ 25.III.1927 год., стр. 2).
- Нечаевъ, А.** — „Риболовните проучвания предъ Българския брѣгъ.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 4, Варна IV.1927 год., стр. 15).
- Обръшковъ, Д-ръ Т.** — „Бургазъ и Варна въ миналото и настоящето.“ (Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, год. X, брой 51. Бургазъ 19.III.1927 год., стр. 3—6).
- Östlund, R.** — „Boken om batar“, Stockholm 1924.
- Поповъ, Ас. Юрд.** — „Теория на аероплана.“ (Въздухоплавателна библиотека „Теория на авиацията“, кн. 1, София 1927 год.; Книгоиздателство „Родина“, £0 стр., цена 30 лева).
- Пастуховъ, Из.** — „Край рѣка Дунавъ въ старо време.“ (Младежко четиво, год. IV, кн. 6, София 1927 год.).
- Правилникъ за такситѣ,** които се плащатъ за използване Българските пристанища и тѣхните уреди. София 1927 год. (Утвърденъ отъ Министера на Желѣзниците, Пошитѣ и Телеграфитѣ съ № 562 отъ 11.II.1927 год.).
- Поповъ, В.** — „Езика на цифритѣ въ връзка съ дейността на Българския Народенъ Морски Сговоръ.“ (Списание Морски Сговоръ, год. IV, брой 4, Варна IV.1927 год., стр. 3—5).
- Поповъ, Д.** — „Българинъ адмиралъ въ турския флотъ.“ (Сжщото списание „Морски Сговоръ“, стр. 6 и 7).
- Пецовъ, Г.** — „Влиянието на плаването върху организма и хигиена при упражнението му.“ (Сжщиятъ брой отъ списанието „Морски Сговоръ“, стр. 16 и 17).
- Рачевъ, К. и Благоевъ, Т. А.** — „Бѣло море.“ (Библиотека „Нашата татковина“, кн. 3, София 1927 год.).
- Рачевъ и Благоевъ.** — „Струма.“ (Библиотека „Нашата татковина“, кн. 4, София 1927 год.).
- Рачевъ и Благоевъ.** — „Янтра.“ (Библиотека „Нашата татковина“, кн. 5, София 1927 год.).
- Стойановъ, Инж. Д.** — „Нашите пристанища и нашето корабоплаване.“ — Отговоръ г-ну Шишкову — (в. Прѣпорѣцъ, год. XXIX, брой 58, София 15.II.1927 г., стр. 1).
- Себио, П. И.** — „Исландската годеница“ — Британска легенда, преводъ отъ Ст. Пейковъ. — (Сп. Икономика и домакинство, год. VI, кн. 7, София III.1927 год., стр. 15).
- Станчевъ, Б.** — „Калканския ловъ започва.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 27, Варна 15.III.1927 г., стр. 2 и 3).
- Стопановъ, А.** — „Отъ Генуа до Специя.“ — Фосфорисценция. — Превелъ Йоле. — (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 27, Варна 15.III.1927 год., стр. 4).
- С. В.** — „La pêche dans les eaux de la mer Noire.“ („La Bulgarie, IV-ème année. № 1 07, Sofia 23.III.1927 год.).
- Славяновъ, Г.** — „Правото на защита.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 4, Варна, IV.1927 год., стр. 1—3).
- С. Ч.** — „Изъ отчета на първата Пернишка детска морска колония въ Лихиало.“ Сжщиятъ брой на списанието „Морски Сговоръ“, стр. 5).
- С. Ч.** — „Презокеанско патуване на роторния корабъ.“ (Сжщиятъ брой на списанието „Морски Сговоръ“, стр. 11).
- С. Н. И.** — „Изъ военните флоти на чуждите държави.“ (Сжщото списание, стр. 18 и 19).
- Станчевъ, Б.** — „Съюзна дисциплина.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 28, Варна I.IV.1927 год., стр. 1).
- Тригълникътъ Варна—Русе—Шуменъ.** (в. Варненски Новини, год. XV, брой 952, Варна 14.III.1927 г., стр. 1).

Taschenbuch der Kriegsflotten. Допълнение къмъ изданието за 1926 година. (Издание J. E. Lehmann, München 1927; 58 стр. и 4 илюстрации. Цена 3'80 зл. марки).

Frothingham, Thomas G. — „The naval history of the World War“. Cambridge 1925. (v. I. Offensive operations 1914/15, p. 350; v. II. The Stress of Sea Power 1915—16, p. 342).

Чолакова, Злата. — „До Египетъ и Палестина.“ (Географско четиво, год. IV, кн. 4 и 5, София 1927 год.).

Черневъ. — „Нашето риболовство и мѣрки за подобриенето му.“ (в. Бургаски Фаръ, год. X, брой 1426, Бургазъ 26.II.1927 год., стр. 2).

Теория на аероплана отъ Ас. Юрдановъ Поповъ, учител по математика при Държавното Сръдно Техническо Училище и бившъ авиаторъ отъ Българската авиация. (Въздухоплавателна библиотека „Теория на авиацията“, книжка № 1, 80 печатни страници обикновенъ форматъ, цена 30 лева. Издание на книгоиздателството „Родина“, София 1927 г. Складирана у автора ул. „Викторъ Григоровъ“ № 11 София и въ столичните книжарници: Т. Ф. Чипевъ, Булевардъ Дондуковъ и „Младо поколение“ — ул. Алабинска).

Авиационната литература въ България е извънредно бедна. Като изключимъ нѣколко малки брошурки, които сж почти безъ значение, единственитѣ сериозенъ и обемистъ трудъ въ това отношение е „Авиация, томъ I — История на авиацията“ (Две части — обща и българска авиация, 30 печатни коли и 250 фигури, цена 100 лева), издадена преди 5—6 години отъ сжщиятъ авторъ — Ас. Юрдановъ Поповъ. Съ започване издаването на Въздухоплавателната библиотека „Теория на авиацията“, автора прави единъ новъ цененъ приносъ за българската авиационна литература. Задачата на автора е да разясни научните основи върху които почива въздухоплавателната проблема и е съградена стройната теория и конструкция на авиационните летателни уреди изобщо и въ частност на аероплана.

Въ първата книжка отъ Въздухоплавателната библиотека „Теория на авиацията“, а именно „Теория на аероплана“, авторътъ — единъ вещъ познавачъ на летателното дѣло въ теоритично и практическо отношение — се е справилъ добре съ своята работа. Накратко, въ леко разбираема научна форма, той ни запознава:

1) Съ научните основи и поддѣление на летателната проблема и на способитѣ за въздушно-то съобщение.

2) Съ устройството на аеропланитѣ и

3) Съ аеродинамиката.

Книгата се чете леко и увлича читателя. Въ нея сж избѣгнати до минимумъ чуждите названия на авиационните термини, което е едно много отъ радно явление. Желателно е, обаче, въ последующитѣ номера да се обърне по-големо внимание на корегирането, а сжщо така на печата и клишетата, които не съответствуватъ на ценната работа на автора. Самитѣ клишета сж много дребни и на мѣста неясни, а сжщо така и отпечатването имъ, както и отпечатването на текста, не сж напълно задоволителни. Това, обаче, е единъ дефектъ, който не засѣга сжщността на труда на г-нъ Поповъ и отстранението на които не зависи само отъ него.

Книгата „Теория на аероплана“ и изобщо Въздухоплавателната библиотека „Теория на авиацията“, препорѣчваме на вниманието на българската интелигенция, а най-вече на младежта, която трѣбва да познава отлично основитѣ на които се гради днешното въздушно съобщение, което несъмнено въ бѣдаще ще държи първенство надъ земното и морското.

Воененъ пилотъ-авиаторъ о. з.
Варна, 21 мартъ 1927 год. Сава Н. Ивановъ.

ГОДИШНА РАВНОСМѢТКА

за 1926 година

№ по редъ	Наименование на смѣткитѣ	АКТИВЪ	№ по редъ	Наименование на смѣткитѣ	ПАСИВЪ	
1	Каса	18,992	40	1	Текущи лих. смѣтки	164,824
2	Стоки и материали	28,263	—	2	Кореспонденти	113,961
3	Дебитори & Кредитори	220,127	15	3	Акцепти	500,000
4	Протестирани полици	6,161	—	4	Депозити	115,000
5	Депозити	115,000	—	5	Дѣловъ капиталъ	90,000
6	Дѣлове прп Б. Ц. К. Б-ка	5,000	—	6	Задъжител. спестявания	90,605
7	Имоти	656,079	75	7	Фондове	9,380
8	Общи доставки	2,255	80	8	Загуби & Печалби	1,335
9	Разни	33,226	—			10
		1,085,105	10			1,085,105

Да Дава

Смѣтка ЗАГУБИ и ПЕЧАЛБИ

Да Зема

№ по редъ	ТЕКСТЪ	Общи суми	№ по редъ	ТЕКСТЪ	Общи суми
1	Загуба за покриване отъ 1925 год.	52,931 45	1	Печалба отъ касова разлика съгл. ревиз. протоколъ	0 90
2	Загуба отъ изправл. грѣшки	955 50	2	Печалба отъ пролѣтния риболовенъ сезонъ	249,574 95
3	Загуба отъ преработката презъ есенния сезонъ	3,395 —	3	Печалба отъ преработката презъ пролѣтния сезонъ	20,678 85
4	Загуба отъ превознитѣ платателни сждове	9,571 —	4	Печалба отъ труда на кооператори презъ прол. сез.	29,372 —
5	Погасяване направенитѣ общи разходи	562,974 95	5	Печалба отъ общитѣ доставки	133 20
6	Погасяване направенитѣ 15% амортиз. на инвентаря	115,779 —	6	Печалба отъ подаръци	1,661 —
7	Погасяване броенитѣ лихви и шконто.	7,269 —	7	Печалба отъ лихвитѣ на н./излишаци	786 —
8	Погасяване даден. подаръци	1,600 —	8	Печалба отъ есенния риболовенъ сезонъ.	464,199 10
9	Погасяване пропад. инвент. презъ пролѣтния сезонъ	9,130 —			
10	Погасяване признатитѣ рекламации	1,465 —			
11	Реализирана чиста печалба	1,335 10			
		766,406 —			766,406 —

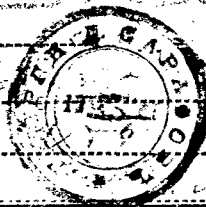
Счетоводителъ: Ал. Върбевъ.

Директоръ: Г. х. Ивановъ.

Управителенъ съветъ: председателъ: П. Анастиевъ, членове: М. Мариновъ, А. Ангеловъ и В. Гавраиловъ.

Контроленъ съветъ: председателъ: П. Поповъ, секретаръ: Б. Поповъ, членъ: Д. Желѣзковъ.

До



Въ

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) *Параходът на Б. Н. М. С.* отъ Г. Славяновъ; 2) *Изъ отчета на втората лѣтна ученическа колония въ гр. Варна, организирана отъ Плъвенския клонъ на Б. Н. М. С. отъ 10 юлий до 12 августъ 1926 г.*; 3) *Изъ отчета на Пловдивската детска колония, устроена отъ Б. Н. М. С. презъ лѣтото 1926 г. въ гр. Созополъ*; 4) *Подводни течения въ Черно море* отъ Сава Н. Ивановъ; 5) *Добруджанска легенда* отъ Зл. Чолакова; 6) *Легенда за Черно море* отъ Торосъ; 7) *Рибарство и отраслитъ му*; 8) *Съхранение и поправка на русалкитъ*, отъ Инж.-Корабостр. Пампуловъ; 9) *Морски новини*; 10) *Морски книгописъ*.

Отпечатаха се и се пустанаха въ продажба:
Метеорология Океанография

отъ Сава Н. Ивановъ
съ 136 страници и 30 фигури || съ 162 страници и 30 фигури
Цена 25 лева. || Цена 30 лева.

Книгитъ сж издание на Б. Н. Морски Сговоръ.



Работа чудесни снимки отъ
КРАСИВАТА ВАРНЕНСКА ПРИРОДА
Изработвамъ диапозитивъ
Увеличавамъ портрети.

Фото-Етюдъ
Н. Н. ТЕРЗИСТОВЪ
Варна

До нашитъ постоянни и случайни сътрудници.

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своитъ постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следнитъ нареждания:
1) Статиитъ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможностъ съ пишуща машина. Нечетливитъ статии, а сжщо така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.

2) Статиитъ трѣбва да бждатъ кжси и въ никой случай по-дълги отъ 2½ печатни страници отъ списанието. Дългитъ статии се оставятъ непрегледани.

3) Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

4) Редакционния комитетъ не е длъженъ да дава обяснение на сътрудницитъ си защо статията му не е одобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ одобрението ѝ. Отъ редакцията.

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

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

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

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