



Година I. Брой 5.
Май 1924 год.
гр. Варна.

Урежда:

Книжовно-просветния отделъ.

Списанието „Морски Сговор“ се изпраща безплатно на всички редовни членове на Българския Народен Морски Сговор.

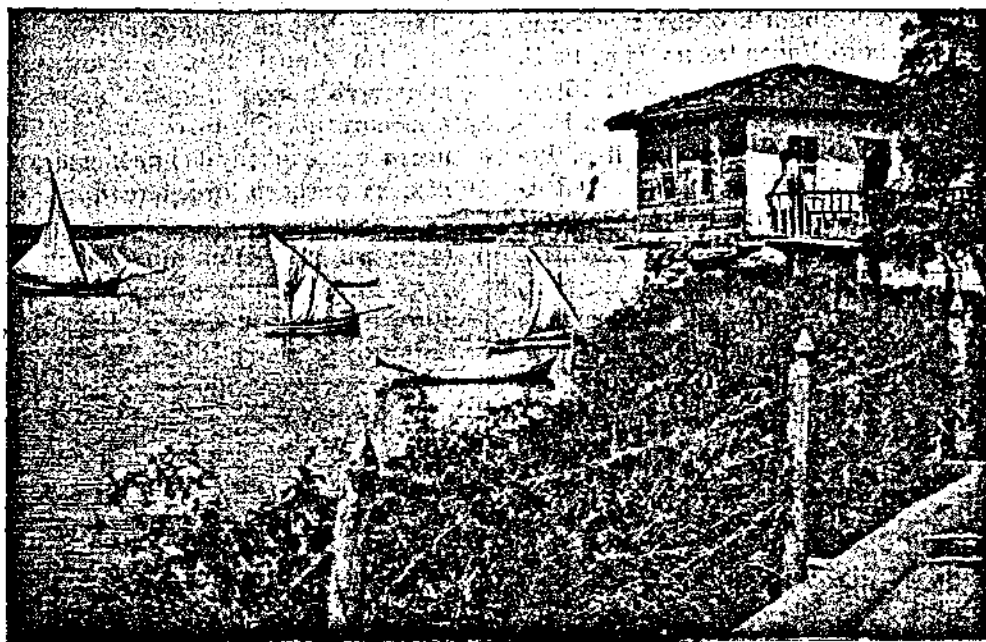
Какъ да се запиша за членъ на Б. Н. М. Сговоръ? — Обърнете се къмъ секретаритѣ на клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ въ градоветѣ и селата на Царството. Тамъ кждето нѣма клонове — отнесете се до Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ въ Варна. Месечна членска вноска 5 лева.

Годишенъ абонаментъ
за България 100 лв.
за чужбина 120 лв.

Отдѣленъ брой 15 лв.

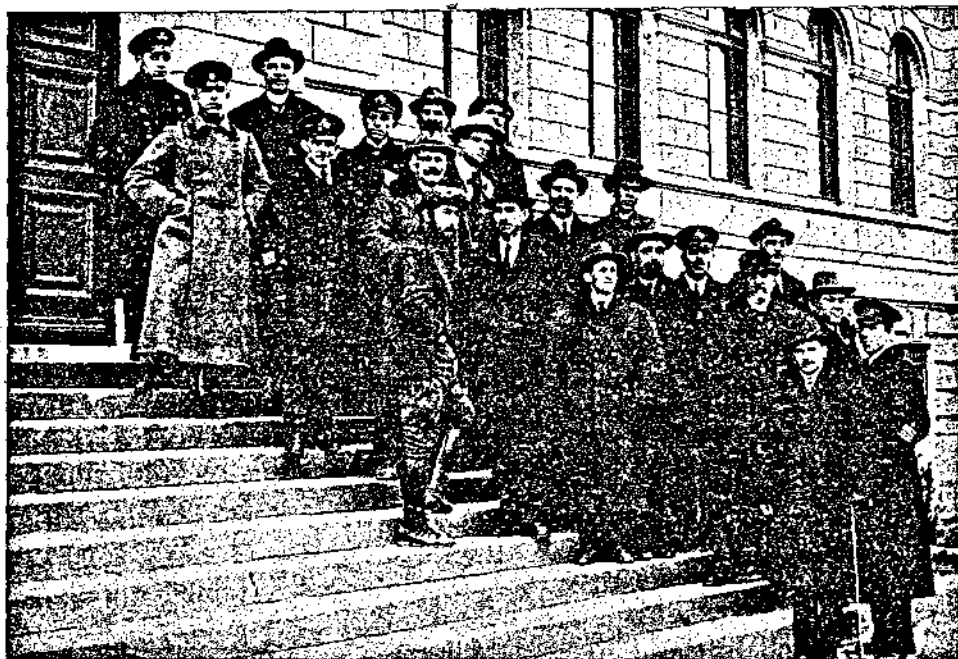
Редакторъ: Сава Н. Ивановъ.

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Конференцията на крайбрежните черноморски клонове отъ Б. Н. М. Сговоръ; 2) Корабътъ отъ И. Ст. Иосифовъ; 3) Молитва отъ Северовъ; 4) Солопроизводството въ Анхило отъ Г. Славяновъ; 5) За равнището на Черно море и неговитѣ колебания отъ Сава Н. Ивановъ; 6) Изваждането на потъналия броненосецъ „Leonardo da Vinci“ отъ В. И.; 7) Движението въ Цариградското пристанище отъ Тодоръ Ангеловъ; 8) Морски новини; 9) Официаленъ отдѣлъ.



Южното Месемврийско заливче.

Фот. П. Калчевъ.



Участниците въ конференцията на крайбрежните черноморски клонове отъ Б. Н. М. Сговоръ. Варна 1—4 мартъ 1924 г.

КОНФЕРЕНЦИЯТА НА КРАЙБРЪЖНИТЕ ЧЕРНОМОРСКИ КЛОНОВЕ ОТЪ Б. Н. М. СГОВОРЪ.

Презъ времето отъ 1 до 4 мартъ т. г. въ гр. Варна се състоя конференция отъ представителитъ на крайбрежните Черноморски клонове съвмѣстно съ членоветъ на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ. На конференцията се явиха 16 делегата, а именно: Валерианъ Минковъ, Яковъ Найденовъ, Кап.-Лейт. Борисъ Станевъ, Кап. II р. Димитъръ Фичевъ, Петъръ Белберовъ, Стефанъ Абаджиевъ и Христо Кировъ отъ гр. Варна; Кирилъ Даракчиевъ отъ с. Емине; Илия Шентевъ отъ гр. Месемврия; Атанасъ Поповъ и Хр. Бѣлобравовъ отъ гр. Анхиало; Димитъръ Христовъ отъ гр. Созополъ; Стоянъ Драгулевъ отъ с. Кюприя; Юрданъ Бончевъ отъ гр. Василико; Атанасъ Панайотовъ отъ гр. Ахтополъ; Ставри Стойковъ отъ с. Батаджикъ.

Конференцията се откри на 1 мартъ въ 9 часа сутринята съ кратка приветствена речъ отъ председателя на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ г. Петъръ Стояновъ. Следъ тая речъ подпредседателя Д-ръ Недѣлковъ прочете рефератъ на тема: „Лечебнитъ свойства на морския климатъ,“

а дѣловодителя г. Славяновъ, който зае мѣстото на преждеговорившия продължи да реферира върху; „Използване на морето другаде и у насъ“.

На втория день се почнаха дебатитъ по повдигнатитъ въпроси, които продължиха до 4 мартъ включително. Следъ обедъ сѣщия день конференцията взе единодушно решенията си, които се приложиха отдѣлно отпечатани въ миналата книжка.

Конференцията се закри въ 4 часа следъ обедъ (4 мартъ 1924 г.) съ кратка подходяща за момента речъ отъ подпредседателя на Б. Н. М. Сговоръ г. Д-ръ Недѣлковъ. Следъ закриването на конференцията делегатитъ бѣха разведени изъ Морския и Археологическия музеи, а на другия день имъ се устрои една разходка изъ морето и до лѣтната черноморска резиденция на нашия царъ — Двореца Евксиноградъ. На следния день (5 мартъ), делегатитъ бѣха отведени по мѣстожителствата си съ единъ отъ корабитъ на Морската крайбрежна и пристанищна полицейска служба — „Строги.“

Варна, 7 мартъ 1924 г.





По вълнитъ.

Картина отъ Ял. Мутафовъ.

И. Ст. Иосифовъ.

КОРАБЪТЪ.

Катъ чайка, разперилъ платната си здрави,
Отплувалий корабъ въ морето лети
И тъне въ опални мъгли.

Отъ вѣтъра гънатъ се мачтитъ прави,
Платната се плѣскагъ, вжжата скриптятъ . . .
Ахъ, страшенъ е неговий пѣтъ!

Че тука отъ всжде го дебнатъ бѣдитъ
И кой знай кѣде ще потъне той, тамъ
Далечъ, изоставенъ и самъ,

Или пѣкъ, залутанъ саминъ средъ вълнитъ
Въвъ камъкъ подводенъ чело ще разбий,
Подъ химна на буря, що вий —

И ето, днесъ гордъ и катъ птица прекрасенъ,
Отъ него ще плувнатъ салъ трѣски едни
Тогавъ надъ тъмни води!

Но туй не е жребий за него опасенъ:
Смъртъта го не плаши, отъ бури не хай,
Борбата пѣкъ неговъ е рай!

И нека зловещо платната се плѣскагъ,
Огъватъ се мачти, вжжата скрибтятъ,
Мълнии надъ него трещятъ! —

Отплувалий корабъ стихии не стрѣскагъ:
Катъ чайка, размахалъ на воля криле,
Той хвърка надъ бѣсно море.

Северовъ.

МОЛИТВА.

Свѣти Боже! Тебъ се моля;
На народи дай покой!
Вдѣхни вѣра — силна воля
На народа малъкъ мой!

Нека Боже да порастне
Лжчъ на правдата свещенъ:
Злото въ свѣта да угасне,
Нощъта нека стане день!

На вдовици, на сираци,
Слаби подкрепи ржцѣ:
На героитъ юнаци
Пламъкъ да гори в'сърдце!

На моряка дай, о Боже
Смѣлъ да бѣде — търпеливъ,
Та въ буритъ да може
Пѣтъ да мине свой трънливъ!

Свѣтла радостъ и надежди
Всея въвъ влюбени сърдца!
В'майско утро, с'рози нежни,
Украси имъ любовъта!

Варна, IX.1924 г.



Г. Славяновъ.

СОЛОПРОИЗВОДСТВОТО ВЪ АНХИАЛО.

Малък градъцъ на хубавото наше Черноморско крайбрежие, Анхиало е кокетно разположенъ на полуостровчето, носещо неговото име и лежащо на североизтокъ отъ гр. Бургазъ и юго-западъ отъ Месемврия. Следъ Варна и Бургазъ, Анхиало е сравнително най-голямото градче на морския ни брягъ, също така неговото население е най-богатото и най-събудено. Благосъстоянието си и своята висока култура Анхиало дължи на силно развитиятъ лозарски и особено соларски поминъкъ. Въ близкото минало Анхиало много пъти е бивалъ унищоженъ отъ стихийни пожари, последниятъ отъ които въ 1922 година; въпреки тия чести бедствия, обаче, той винаги бързо се е възродявалъ, като феникса изъ пепелта, за да стане още по-жизненъ и още по-цветущъ, отколкото преди. Тия почти очудващи по своята бързина възстановявания се дължатъ само на богатитѣ жетви, които анхиалчани всѣко лѣто събиратъ отъ плодородното Черно море въ видъ на морска соль. Пакъ по същата причина Анхиало, макаръ и лишентъ отъ удобни средства за съобщения, единичкъ измежду многото български градове, не страхуватъ се отъ скъпиятъ строежъ, ежегодно увеличава числото на своитѣ хубави и удобни сгради.



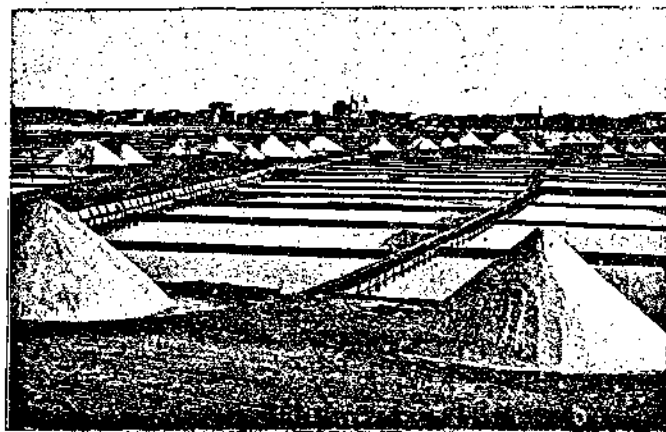
Общъ видъ на Анхиало.

Фот. П. Калъчевъ.

Солопроизводството е до сега единичниятъ морски поминъкъ, въ когото българина е успѣлъ; може би за това, защото за да се добива соль нѣма нужда да се качва на „дърво безъ коренъ“ и да „гази“ въ морето. Само така може да се обясни сравнително силното развитие на солопроизводството по отношение на останалитѣ, макаръ и подободни морски промисли и предприятия, като напр. риболовството и мореплаването.

Морската соль въ Анхиало се добива отъ солениото Анхиалско езеро, разположено на северъ и току до самия градъ. Езерото се простира на дължъ край морския брягъ на 100 до 200 метра, дължината му е около 7 км., широчината 600 до 1800 метра, а плоскостта му около 8 кв. км. Солницитѣ заематъ само една малка частъ отъ южниятъ, северенъ и западенъ брягъ на езерото*).

По-подробно за Анхиалското езеро и неговитѣ солници вижъ обстойната статия „Анхиалско езеро“ отъ зап. лейтенантъ С. Ивановъ въ кн. № 2 на „Морска библиотека“ — 1923 год.



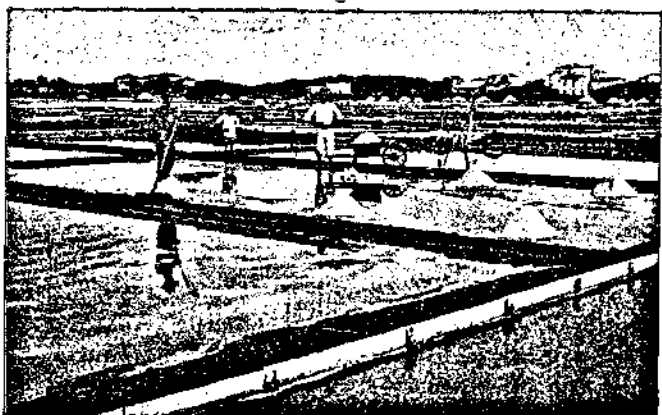
Общъ видъ на града съ солницитѣ.

Фот. П. Калъчевъ.

Солницитѣ въ Анхиало сж частна собственост на мнозина едри и дребни притежатели. Тази имъ раздробеностъ е една отъ причинитѣ за слабото развитие на производството. И действително, неговиятъ размеръ остава неизменно на срѣдното ниво отъ 12—15,000,000 кгр. годишно, увеличавайки или намалявайки се само въ зависимостъ отъ благоприятнитѣ или неблагоприятни природни условия. Така, презъ горещото и продължително сухо лѣто на 1921 год. производството на соль достигна 25,000,000 кгр., когато презъ 1922, а също и презъ 1923 год. то остава близко до средната норма съ по 14,700,000 кгр. Въ тая смисълъ за да се повиши производството на соль налага се обединяването усилията на всички солопроизводители, нѣщо което анхиалчани сж съзнали и затова въ 1922 год. тѣ основаха „Българското Солпроизводително Кооперативно Дружество“. Това коопериране днесъ е толкова по-наложително, защото Анхиало вече среща единъ мощенъ и сериозенъ конкурентъ отъ страна на близкото до Бургазъ Атанасъ-кьойско езеро, експлоатирано отъ германското акционерно дружество „Гларусъ“. Благодарение на голѣмитѣ средства, съ които разполага това дружество, то бързо развива и разширява своето производство, като при това го поставя на съвършено модерни начала, добивайки не само по-чиста морска соль, а даже и настояща готварска такава, неотстъпваща по нищо на внасяната у насъ каменна готварска соль.

Произвеждането на соль въ Анхиало, освенъ че е ограничено само въ три малки района, като една граматна частъ отъ площта на езерото остава неизползвана, но то е и още съвсемъ първобитно. По-право въ него не се влага почти никакъвъ трудъ, средства и умение. Собственицитѣ на солницитѣ раздѣлятъ всѣки за себе си своята площъ отъ езерото чрезъ ниски дъсчени преградки на квадрати, предоставяйки на слънчевитѣ лъчи по-нататъшната грижа за получаването на солта. Единъ работникъ отъ време на време изгрибва отаилата се на дъното на квадратъ, следъ изпарението на водата, соль и я натрупва на купъ на бряга на езерото. По-нататкъ остава само тегленето и превозването на солта.

Ясно е обаче, че производството на соль въ Анхиало може значително да се разшири, а заедно



Събирането на солта.

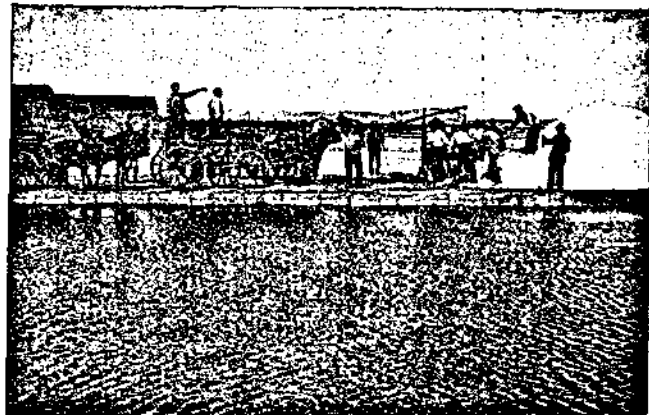
Фот. П. Калчевъ.

съ това да се постави и на много по-модерни начала. За тая цел сж нуждни отъ една страна достъпни кредити, каквито държавнитѣ и частни банки никога не отказватъ на производителитѣ, но още по-нуждни сж ефтини и удобни средства за съобщение.

И днесъ анхиалчани все още превозватъ своята соль съ прадѣдовскитѣ превозни средства — волската кола и каруцата, при това по едно шосе, което прилича по-скоро на междуселски пѣтъ. Въ края на лѣтото и презъ есенята добитата соль се товари въ торби на каруци, които се протакатъ на цѣли кертани, едва изгазващи разкаляния пѣтъ до Бургазъ. Естествено е, че при такъвъ превозъ солта ще достига до консуматора много скъпа, мжчно ще конкурира внасяната отъ вънъ и най-сетне невъзможно е да се спестятъ средства за модернизирание нейното производство и подобрене качеството ѝ. Обикновено единъ килограмъ соль струва на производителъ, заедно съ неговата печалба, единъ левъ, държавата взема за акцизъ още единъ, търговеца плаща за превоза още единъ и най-сетне солта достига до консуматора за 3.50 лв. килограма. Най-много въ случая печели държавата, която нито произвежда, нито превозва и което е най-важно не се е загрижила да даде поне едно по-сносно средство за съобщение. А тя е длъжна да стори това, когато ежегодно получава само отъ солта (независимо отъ акциза върху анхиалскитѣ вина) 15—20,000,000 лв. приходъ.

Най-естествения пѣтъ за Анхиало е морето, чрезъ него той е свързанъ съ Бургазъ, Варна, а и направо съ чужбина. Държавата е помислила за тоя пѣтъ, като заставя Бъл. Параходно Д-во да поддържа съ своитѣ параходи крайбрежната линия, посещавайки най-малко два пѣти въ седмицата Анхиалското „пристанище“. Но съ това се и свършватъ грижитѣ на държавата; българскитѣ параходи действително редовно правятъ своитѣ посещения, но колкото да изпълнятъ договора; стоки обаче тѣ не товарятъ, защото това е почти невъзможно. — На Анхиало липсва тъкмо това, което е най-необходимо: запазено пристанище, където корабитѣ спокойно да идватъ до самия брѣгъ и удобно да товарятъ и разтоварятъ стокитѣ си.

Сега корабитѣ заставатъ на 300—400 метра отъ брѣга на котва и люшкани отъ вълнението трѣба да се товарятъ, като стоката се пренася съ голѣми гребни лодки... Способъ, който прави по-ефтения воденъ пѣтъ по-скъпъ и по-рискованъ отъ калното крайбрежно шосе и неговитѣ волски кола...



Превозването на солта въ складовѣтѣ.

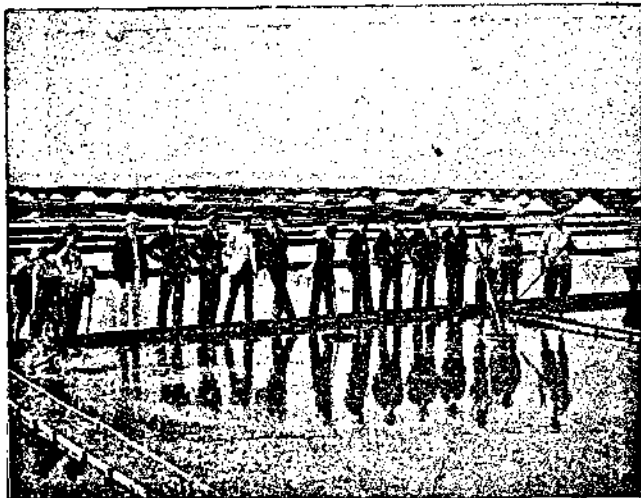
Фот. П. Калчевъ.

А постройката на едно малко изкуствено пристанище съ дървена скеля е тѣй проста и ефтина. На югоизтокъ и изтокъ отъ Анхиалския полуостровъ въ морето се протакатъ подводни каменни коси, които отъ една страна пречатъ на мореплаването, а отъ друга твърде биха облекчили съ своето присѣствие постройката на пристанището, защото тѣ поематъ върху себе си всичката сила на разярнитѣ морски вълни, които достигатъ до заливчето значително отслабнали. Достатъчно е да се построи единъ късъ и обикновенъ вълноломъ, като се нахвърлятъ голѣми недѣлани камъни, за да се защити напълно това заливче. Освенъ това ще бжде необходимо още удѣлбаването на дъното близо до брѣга и постройката на една надлъжна дървена кейова стена. Цѣлата тази работа грубо пресметнато едва ли би струвала повече отъ 3—5,000,000 лв.

Анхиалчани, като всички българи, слабо познаващи удобствата, които предлага морето и не сравненитѣ преимущества на водния пѣтъ, сж молили днешния министъръ на желѣзницитѣ при посещението му на Анхиало, да свърже града имъ съ Бургазъ чрезъ тѣснолинейна линия... Скромно и лесно изпълнимо искане, което обаче мжчно би задоволило стопанскитѣ нужди на тоя край и което сигурно твърде малко ще подефтини скъпиятъ днесъ превозъ на солта.

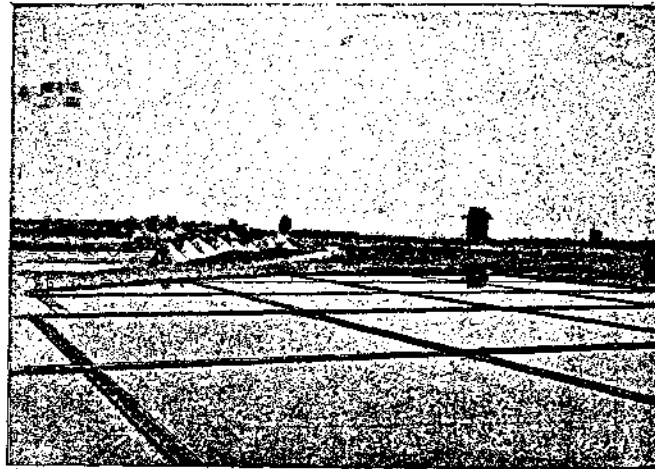
Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С., съвмѣстно съ Софийския клонъ, отъ своя страна е правило постѣпки предъ Министра на земледѣлието и държавнитѣ имоти за постройка на необходимото за Анхиало малко, но удобно пристанище. Министъръ се е отнесълъ твърде благосклонно къмъ тоя проектъ, като го е препратилъ за разглеждане и изучаване въ Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата. Сжщата дирекция по настоящемъ работи върху укрепяването на анхиалския полуостровъ отъ къмъ морето. Строената днесъ укрепителна стена навѣрно ще бжде продължена на югъ отъ крайната точка на полуострова за да образува защитния вълноломъ на бъдещето анхиалско пристанище.

Едва следъ създаването на удобни и ефтини съобщителни средства, за Анхиалската солна промишленостъ ще се откриятъ нови хоризонти за развитие: едва тогава ще се създадатъ условия за разширение и модернизирание на производството. Въ България се консумира годишно около 60,000,000 кгр. морска соль и за да задоволимъ вътрешнитѣ си пазаръ, ний сме принудени да внасяме ежегодно



Посещение на солницѣ.

отъ 30—40,000,000 кгр. соль. Въ бъдаще, съ засилването само на анхиалското солопроизводство ний ще бъдемъ въ състояние напълно да покриемъ вътрешнитѣ нужди на страната, спестявайки по тоя начинъ за народното стопанство 50—100,000,000 лв., които плащаме сега за чужда соль; нѣщо повече даже, — солопроизводството ни лесно може да бъде



Единъ кѣтъ отъ солницѣ при Анхиало.

разширено до такава степенъ, че да можемъ и да изнасяме значителни количества соль, което ще бъде единъ новъ плюсъ отъ нѣколко десетки милиона лв. за народното стопанство. Тогава Анхиало ще бъде не само единъ отъ най-цветущитѣ ни крайбрежни градове, но и заедно съ това ще допринесе твърде много и за увеличението на общото народно благосъстояние.

Сава Н. Ивановъ.

ЗА РАВНИЩЕТО НА ЧЕРНО МОРЕ И НЕГОВИТѢ КОЛЕБАНИЯ.

До процепването на Дарданелския проливъ и съединението на Срѣдиземно море посредствомъ Босфора съ Черното море, равнището на последното е било значително по-ниско отъ колкото е то въ настояще време. Въ началото на четвъртичната ера, преди още човѣкъ да е билъ на земята, сж станали силни понижения на сушата. Тогава се е образувалъ Дарданелския проливъ и чрезъ него нахлули по-високитѣ срѣдиземноморски води въ басейна на Черно море като постепенно повдигнали равнището му, докато то се е изравнило съ това на Срѣдиземното море. По тоя начинъ много отъ долинитѣ на втичащитѣ се въ старото Черно море рѣки били залѣни съ вода и се образували днешнитѣ езера-лимани, като тия при Варна, Бургазъ и още много други по брѣговетѣ на Черно море. Отъ тия отдавнашни времена, когато се е оформилъ въ главнитѣ си черти съвремениятъ черноморски контуръ, до нашитѣ дни, равнището на Черно море не е претърпѣвало значителни промѣни.

Благодарение на изобилнитѣ черноморски притоци, които постоянно вливатъ въ басейна му голѣмо количество вода, не само че се попълва загубата отъ изпаряващата се вода, но и значително я превъзхожда и по тоя начинъ въ настояще време равнището на Черно море е по-високо отъ това на съседното нему Мряморно море (а следователно и отъ Срѣдиземното) средно съ около 50 см. Тази разлика въ равнищата на двѣтѣ съседни морета, която се явява и като послѣдствие отъ разликата въ солеността на водитѣ имъ, е причина за повърхностното Босфорско течение отъ Черно море къмъ Мряморното море.

Най старото сведение за състоянието на черноморското равнище при нашитѣ брѣгове ний черпимъ отъ Теофана, който разказва, че въ времето на Византийския императоръ Юстинианъ, презъ 534 г. Черно море при Варна и Балчикъ внезапно повдигнало равнището си и залѣло сушата на 4 римски мили навътре и че то отпосле пакъ се върнало въ старото си положение. (Това ще да е било вълна отъ землетресение).

Отъ втората половина на миналото столѣтие по брѣговетѣ на Черно море се правятъ систематически наблюдения за състоянието на черноморското равнище. Тия наблюдения ни показватъ, че равнището на Черно море е подложено на значителни периодически колебания. Срѣдното му годишно равнище отъ година на година се мѣни — ту се повдига, ту спада — въ пределитѣ отъ 5 до 15 см., въ зависимостъ отъ падналитѣ по-вече или по-малко атмосферни остатъци прѣзъ годината въ басейна на вливащитѣ се въ него рѣки и въ самото море. Независимо отъ годишнитѣ колебания, равнището на Черно море е подложено въ течение на годината на опредѣлени изменения — повишава се презъ лѣтото и спада презъ есенята. Обикновено отъ м. априлъ до м. августъ включително, равнището на морето е по-високо отъ срѣдното годишно равнище, а отъ м. септемврий до м. мартъ — по-ниско. Амплитудата на годишното движение на черноморското равнище се измѣрва срѣдно отъ 15 до 30 см. Причината за движението на черноморското равнище презъ годината се крие въ това, че въ началото на лѣтото, благодарение на увеличаване притока на рѣчнитѣ води се увеличава и водната маса въ

морето, а къмъ началото на зимата — се намалява, поради точно обратните условия.

На височината на черноморското равнище, за отделни мѣста, указва значително влияние и вѣтъра. Морският вѣтъръ повдига равнището, а брѣговиятъ — го понижава. Амплитудата на това колебание се измѣрва срѣдно около 10 см., но при отделни случаи тя може да достигне до 30 см.

Освенъ гореприведените случаи за колебанието на черноморското равнище, въ нѣкои пунктове на брѣга се наблюдаватъ кратковремени периодически колебания, съ периодъ около нѣколко минути (сейши). Най-силно сейшитѣ се появяватъ при атмосферните възмущения (буритѣ), когато въ кратко време¹⁾ равнището може да се повдигне или спадне отъ 50 см. до 1 метръ.

До последно време се считаше, че въ Черно море не се чувствуватъ приливите и отливите, но изследванията презъ последните години установяватъ, че приливите достигатъ и до нашето море, макаръ и да сж съвсемъ слаби — съ височина само отъ нѣколко сантиметра.

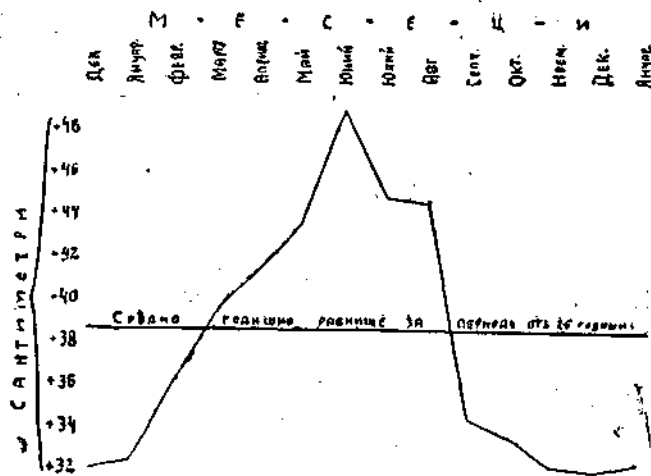
Отъ 1895 година насамъ непрекъснато се правятъ систематически наблюдения за състоянието на черноморското равнище при българските брѣгове (Варна и Бургазъ). Благодарение на тия данни систематизирани и обработени въ пристанищните управления на двете главни наши пристанища — Варна и Бургазъ — ний днесъ имаме една представа и за колебанието на равнището на Черно море при нашите брѣгове.

Като внимнемъ въ графициѣ за хода на черноморското равнище при Варна се вижда, че за 25 годишния периодъ (1896—1920 год.) срѣдното равнище е било +38.57 см.; при това абсолютния максимумъ на равнището е билъ +92 см., а абсолютния минимумъ — 20 см., което дава една амплитуда отъ 1 м. и 18 см. Съ други думи казано, морето при Варна за времето отъ 1896—1920 год. е менило височината на равнището си на величина, крайните предѣли на която сж отстояли на 1.18 метра т. е. мѣстата, които при абсолютно най-ниското равнище сж били брѣгова черта, сж били подъ водата на 1.18 м. дълбочина, когато равнището е било абсолютно най-високо. За Бургазкото пристанище абсолютната амплитуда е още по-голяма, а именно 1.76 м. — най-голямата, която е отбелѣзана до сега въ цѣлото Черно море (безъ Азовското).

Ако за посочения 25 годишенъ периодъ изчислимъ по годни срѣдните месечни равнища на Черно море при Варна и вземемъ за всѣки месецъ общото срѣдно, то въ резултатъ ще получимъ следната таблица:

Месеци	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
Срѣдно месечно равнище за периодъ отъ 25 години въ сантиметри.	+32,4	+36,0	+39,3	+41,5	+43,7	+48,9	+44,8	+44,5	+34,6	+33,7	+32,1	+31,1

Тази таблица представена графически ни дава следното:



Горния графикъ нагледно ни показва, че равнището на Черно море при Варна сжщо е подложено презъ течение на годината на периодически изменения, като се повишава презъ пролѣтътъ и лѣтото (най-високо презъ м. Юний) и спада презъ есенъта и зимата (най-ниско презъ месеците Ноември и Декември).

За отделните години, годишниятъ ходъ на равнището може да се отличава значително отъ гореизложените данни, въ смисълъ, че максимума или минимума на годишниятъ ходъ на равнището може да се падне въ други месеци или пъкъ да се появятъ и вторични максимуми и минимуми. Това ще бжде, обаче, резултатъ отъ метеорологическите условия презъ годината, което впрочемъ лесно е обяснимо.

Колкото се отнася до величината на годишната амплитуда за хода на черном. равнище при българските брѣгове, то се вижда отъ следната таблица:

Години	Годишна амплитуда въ сантим.
1896	23,5
1897	26,0
1898	31,0
1899	23,0
1900	29,0
1901	32,0
1902	33,0
1903	50,0
1904	30,0
1905	27,0
1906	22,0
1907	35,0
1908	26,0
1909	36,0
1910	17,0
1911	25,0
1912	21,0
1913	15,5
1914	26,0
1915	24,2
1916	22,7
1917	33,0
1918	16,0
1919	24,1
1920	38,0

Срѣдна годишна амплитуда за периодъ отъ 25 години, 28,8

Отъ тази таблица е ясно, че годишната амплитуда за хода на черноморското равнище при българския брѣгъ (Варна) за 25 годишния периодъ отъ 1896. год. до 1920 год. включително се е движила въ предѣлите отъ 15,5 см. до 56 см. и че срѣдната ѝ величина е равна на 28.8 см.

Въ заключение ще спомена, че презъ зимата 1920—1921 год. имаше едно временно голѣмо спадане на морското равнище при нашия брѣгъ — най-голямото отбелѣзано до сега. Причините на това незапомнено временно ниско равнище трѣбва да се търсятъ въ малкото атмосферни остатъци, паднали презъ годината въ бассейните на черноморските рѣки и самото море, горещото лѣто, продължителните западни вѣтрове презъ въпросната зима и главно въ действието на бурите върху водната маса. — Поменатите обстоятелства така бѣха се стекли следъ една буря на

¹⁾ Въ разстояние на единъ, два часа.

25. I. 1921 год., че предизвикаха няколко сейша при срѣдни данни: периодъ около 3 часа и амплитуда около 1 метръ. Това явление особено силно се изрази въ Бургаския заливъ, благодарение на подходящите географически условия за това въ по-

соченото мѣсто. — Тамъ за няколко момента черноморското равнище бѣше се понижило до — 90 см., когато срѣдното черноморско равнище при нашите брѣгове е около + 40 см. (+38.57 см.).

Варна, 14. II. 1924 год.

В. И.

ИЗВАЖДАНЕ НА ПОТЪНАЛИЯ БРОНЕНОСЕЦЪ „LEONARDO DA VINCI“.

Презъ августъ 1916 год. въ задните погреби на италианския броненосецъ „Leonardo da Vinci“, като билъ на котва въ Таренто, произлѣзълъ взривъ. Следствие на това подводната му частъ е била разкъсана на около 50 кв. метра, а така също и пода му е билъ пробитъ. Кораба започналъ веднага да потъва, а следъ 10 минути се навелъ и окончателно се превърналъ.

Leonardo da Vinci е дреднаутъ отъ класа на „Conte di Cavour“ и „Giulio Cesare“, съ 22,380 тона водоизмѣстване и 198 м. дължина. Главното му въоръжение се състои отъ 13—305 м.м. орждия, разпределени въ три тройни и две двойни артилерийски кули. Освенъ това той има още 18 орждия 120 м.м.; 18—75 м.м. и три минни апарата. Главната му бронева защита е 20—25 см. дебелина. Има четире винта, които се движатъ отъ толкова турбини съ обща мощностъ 30,000 конски сили.

Между другитѣ повреди взрива е причинилъ дупки въ задната му частъ на около десетина метра надъ грѣбнака. Водата, която е навлѣзла презъ тѣзи отвѣрстия и по тръбнитѣ за подаване снаряди въ кулитѣ, е напълнила, вѣроятно, отдѣленята на лѣвия бортъ. Благодарение на това, кораба, който съ нахлуването на водата е ускорявалъ потъването си се е превърналъ въ момента на покосването си до дъното. Опититѣ, които сж били направени върху модели, сж показали, че превръщането му е щѣло да произлезе и при по-дълбока вода.

Благодарение на малката дълбочина на Тарентския заливъ на това мѣсто, кораба не е билъ закритъ напълно отъ водата. Една частъ отъ предната му половина е останала надъ водата, а задната му частъ постепенно е затъвала въ тинята. Артилерийскитѣ му кули преминали тинестия слой и достигнали здравата почва на дъното.

Двеста четиридесетъ и петъ моряка загинали при тази катастрофа, която напомня тая на френския броненосецъ „Liberté“ презъ 1911 год., но която се отдава на неприятелски действия.

Веднага следъ случката сж пристѣпили къмъ изучаване начина за спасяването на кораба, който се числеше между най-мощнитѣ единици на Италианския флотъ. Предложено е било най-напредъ да се построи специаленъ за целта плаващъ докъ, но сж се отказали отъ него поради сложността на конструкцията му. Прието е било да се прибѣгне просто къмъ състенъ въздухъ, съ помощта на който, следъ-като се затворятъ временно главнитѣ отвѣрстия, да се облекчи и изплава кораба.

Цѣлата работа се е състояла отъ две главни части. Първата или точно казано, самото изплаване — се заключава въ затваряне отвѣрстията по коритото, отстраняването на частъ отъ надстройкитѣ му (за да улекне) и вкарването на състенъ въздухъ за да изплава. Втората — обхваща пренасянето кораба въ сухъ докъ, окончателното поправяне на

коритото му и обръщането на кораба въ нормалното му положение.

Ще предадемъ описанието на тази сложна работа, както го намираме въ „Le Génie Civil“.

1-ва частъ — изплаване. Работата е била започната презъ декемврий 1916 год. Първата грижа се е заключавала въ запушването на коритото и направяне вътрешнитѣ прегради непроницаеми.

За затваряне на пробойнитѣ въ дъното на кораба сж били употребени времени плочи направени отъ жѣлѣзни изпъкнали (сводовобразни) листове, укрепени съ ребра и скрепени съ жгълници. Поставянето на тѣзи плочи на мѣстотото имъ е било мжчно, защото по-големата частъ отъ тази работа се е вършела подъ водата. За извършване работата по поставяне плочитѣ на мѣстата имъ и за пробиване дупки за заклепкитѣ явило се нужда да се устрои скеля съ нуждния баластъ и сж използвали електрически свръдла.

До като е траяла тази работа, отъ кораба сж били снети орждията и една частъ отъ мунициитѣ му. За тази цѣль, презъ една отъ пробойнитѣ на кораба е била устроена шахта, която достигнала до една отъ непроницаемитѣ прегради на кораба.

Следъ това е билъ изпратенъ състенъ въздухъ въ заднитѣ погреби и хората сж могли да проникнатъ въ тѣхъ за да изнесатъ презъ шахтата мунициитѣ. Сжщото средство е било употребено и за преднитѣ и срѣдни погреби; по този начинъ сж били извадени 846 снаряда 305 м.м. и 3000 заряда, самодвижни минни и пр. — всичко на около 700 тона тежестъ. Презъ сжщото това време сж били затворени вътрешнитѣ прегради и съ помощта на състенъ въздухъ се е поддържало равнището на водата въ помещенията на предната частъ (носовата) на кораба на 8 метра подъ повърхността на морето.

Понеже е било необходимо следъ изплаването на кораба, той да бжде вкаранъ (въ положението въ което се е намиралъ) въ сухъ докъ съ дълбочина 12 метра, за което сж прѣчили надстройкитѣ му, то се е пристѣпило и къмъ тѣхното премахване, съ което той още по-вече се е облекчавалъ. Тази работа е била една отъ най-мжчнитѣ. Срѣзването на тръбнитѣ на кораба е представлявало най-големата мжчнотия. Последнитѣ макаръ и да сж били отчасти раскъсани при превръщането на кораба, сж се държали здраво закрепни къмъ черупката съ $\frac{1}{4}$ отъ повърхността си. За отдѣлянето имъ се е работило отъ вътрешността на кораба и за да се откъснатъ окончателно е станало нужда да се взриватъ шевове на дължина около 120 метра.

За отстранението на втората кула, която е била най-висока надъ пода, било е работено отъ вътрешността на кораба на 17 метра подъ повърхността на водата и на около 6 метра въ тинята.

ТОДОРЪ БАМБЕКОВЪ
ТЪРГОВСКА КЖЩА
КОМИСИОННА, ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО И ДР.
СОФИЯ — БЕРЛИНЪ.

ПАРАХОДНА АГЕНЦИЯ ДЮРОНИ & РАДЕЛИЯ

ВАРНА

За телеграми: ДЮРОНИ.

Ситето 30—31

Телефонъ № 294.



ПРЕДСТАВИТЕЛИ

на Компанията „Fraissinet“ отъ Марсилия; на Компанията „Messageries Maritimes“ отъ Парижъ; на Компанията „Сур. Fabre“ отъ Марсилия.

Редовенъ рейсъ всѣки 17 дена между Марсилия—Генуа—Цариградъ—Бургазъ—Варна—Констанца—Галацъ—Брайла и обратно съ следнитѣ пѣтнически параходи на Компанията „Fraissinet“:

„Жакъ Фресине“	5,000 тона
„Луи Фресине“	5,000 тона
„Анри Фресине“	3,000 тона

Приематъ се пѣтници за всички горепоменати пристанища. Първокласни пѣтнически кабини съ всички модерни удобства.

Отъ 1 май 1924 год. редовенъ рейсъ всѣки 13 дена съ обслужването на линията отъ още единъ пѣтнически параходъ:

„Феликсъ Фресине“	5,000 тона
-------------------	------------

Прѣки коносаменти: за всички пристанища на Корсика чрезъ трансбордиране въ Марсилия върху параходи отъ сѣщата компания „Fraissinet“; за Ню-Йоркъ чрезъ трансбордиране въ Марсилия върху параходи на „Fabre Line“; за Лондонъ и Анверсъ чрезъ трансбордиране въ Марсилия върху параходитѣ на „Nippon Yusen Kaisha“.

Стоки чрезъ трансбордиране въ Марсилия за и отъ Индия, Китай, Япония, Мадагаскаръ; за Дюнкеркъ, Хавъръ и Бордо чрезъ параходитѣ на Компанията „Messageries Maritimes“.

КРАЛСКО ХОЛАНДСКО ПАРАХОДНО Д-ВО

ПОДДЪРЖА ПЕТНАДЕСЕТЪ ДНЕВНА
ПАРАХОДНА СЛУЖБА МЕЖДУ

=== ХОЛАНДИЯ и БЪЛГАРИЯ ===

СЪ СОБСТВЕНИТЪ СИ ПАРАХОДИ
=== НАПРОВО ОТЪ И ЗА: ===

Амстердамъ, Ротердамъ, Хам-
бургъ, Копенхагенъ, Данцигъ,
Шетинъ, Рига, Ревалъ и пр.

СЖЩО ПРИЕМА СТОКИ СЪ ДИРЕК-
ТНИ КОНОСАМЕНТИ ЗА ВСИЧКИ ПРИ-
СТАНИЩА ПО Р. РЕЙНЪ И РАЗКЛО-
=== НЕНИЯТА и, А ИМЕННО: ===

Дюселдорфъ, Кйолнъ, Майнцъ,
Франкфуртъ, Шрасбургъ и пр.

ОСВЕНЪ ТОВА ПРИЕМА СТОКИ И ЗА
РАЗНИ АМЕРИК. ПРИСТАНИЩА ТО-
ЖЕ СЪ ДИРЕКТНИ КОНОСАМЕНТИ.

Подробни сведения се даватъ
=== отъ агенцията: ===

Х. Пайкуричъ-Варна.

За телеграми: ПАЙКУРИЧЪ.

Телефонъ № 228.

P. D. LIVADIOTI
AGÉNT.

DE LA SOCIÉTÉ COMMERCIALE
BULGARE DE NAVIGATION
à VAPEUR.
MÉTÉLIN (Grèce).

1-3

W. F. VAN DER ZEE
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS
PIRAEUS — SOTIRAS ST. 2.

AGENT DE LA SOCIÉTÉ COMMERCIALE
BULGARE DE NAVIGATION
à VAPEUR.

1-3

Продължава се абонирането за
= илюстрираното списание =
„МОРСКИ СГОВОРЪ“
официаленъ органъ на Българския Народ. Мор. Сговоръ

Годишенъ абонаментъ	100 лв.
За странство	120 лв.
Отдѣленъ брой	15 лв.

Въ Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ при Б. Н. М. Сговоръ
могатъ да се доставятъ следнитѣ №-ра отъ
„МОРСКА БИБЛИОТЕКА“:

Книжка № 3	— цена 5 лв.
Книжка № 4	— цена 6 лв.
Книжка № 7	— цена 15 лв.
Книжка № 8	— цена 15 лв.
Книжка № 9	— цена 15 лв.

Останалитѣ № 1, 2, 5 и 6 сж изчерпани. Сега се готви за печатъ № 10 отъ сжщата библиотека.

При тази работа едно отъ отдѣления на кораба е било използвано като водолазень звънецъ.

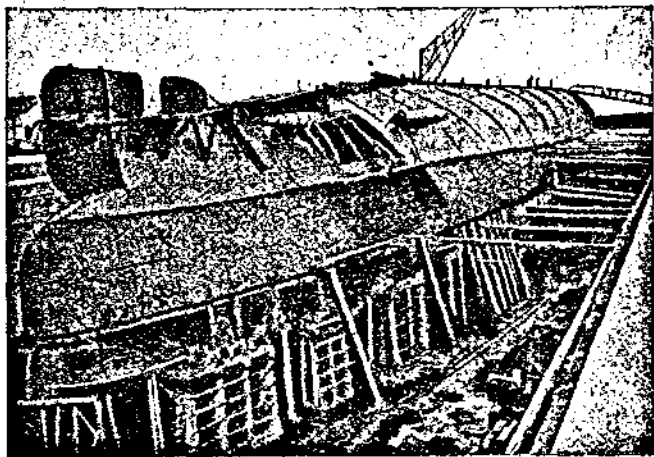
Цѣлата работа подъ водата се е затруднявала още по-вече отъ тинята и ръждата, която е покривала всички металически части. Отъ друга страна, отъ взрива и превръщането на кораба голѣма частъ отъ маслото на кораба се разлѣло и плавало въ разнитѣ отдѣления на вътрешността му, като е покривало всичко съ единъ гъстъ като асфалтъ слой, който намалѣлъ равнището на водата въ тѣзи помещения; опититѣ за отстранението на това масло сж били много мжчни. Този мазень слой, отъ друга страна, е билъ ползеень, защото е запазилъ метала отъ ръжда; котелнитѣ тръби нищо не изгубили отъ здравината си, а снаряжитѣ сж могли да бждатъ стреляни. Даже барута отъ зарядитѣ е билъ използванъ, следъ като е билъ добре пресушенъ.

Презъ време на трудната подводна работа е починалъ единъ водолазъ.

Щомъ корабътъ е билъ достатъчно облекченъ, пристѣпило се е къмъ заставянето му да изплава, за да бжде закаранъ следъ това въ сухия докъ на Таренто, който е билъ на около 1—1½ миля отъ мѣстото на потъването. Понеже се е смѣтало, че не е достатъчно да се разчита само на плавателността добита отъ изпращания сгъстенъ въздухъ въ непроницаемитѣ отдѣления, решило се е да бждатъ употребени въ въздушни металически плаващи кутии прикрепени къмъ корпуса, които сжщо да поематъ една частъ отъ тежестта. Безъ съмнение, корпуса би могълъ да плава и безъ помощта на тѣзи плаващи кутии, но при предположението, че дветѣ главни напречни непроницаеми прегради, построени на 35 и 30 метра отъ дветѣ страни на срѣдата на кораба, а така сжщо и главнитѣ надлъжни прегради, биха останали напълно водонепроницаеми по цѣлата си височина. Съ въздушнитѣ плаващи кутии кораба е можель да бжде вдигнатъ даже ако преградитѣ останѣха напълно непроницаеми само въ една частъ на цѣлата си височина.

Въздушнитѣ плаващи кутии на брой 8, сж имали диаметръ 4.85 м. и дължина 21 метъръ.

Всѣка една отъ тѣхъ при окончателно потопяване е имала 350 тона подъемность. Тѣ сж били прикрепени по 4 отъ дветѣ страни на кораба съ помощта на стоманени вжжета.



Фиг. 1.

Прикрепването имъ не е било особено трудно: напълвали сж ги отчасти съ вода и сж ги докар-

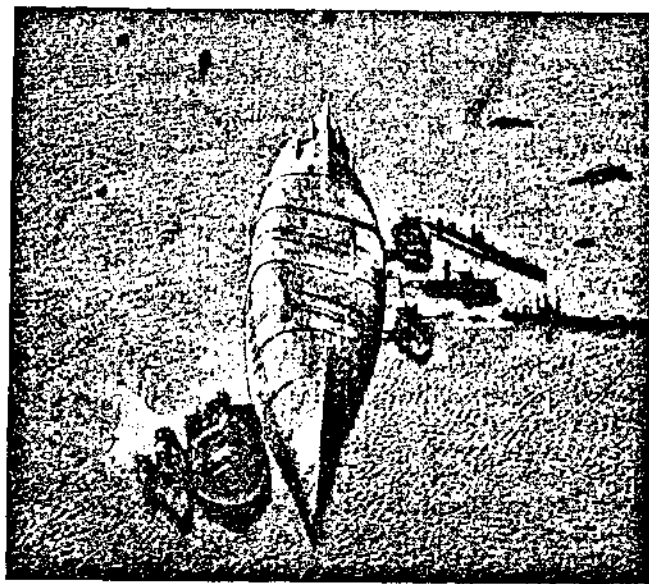
вали въ желаното положение по дължината на кораба, следъ което сж ги привързвали. Впускало се е следъ това сгъстенъ въздухъ едновременно въ въздушнитѣ кутии (за да се изпразднятъ) и въ вътрешността на кораба, и цѣлата система изплавала. За да се набави изгубения въздухъ, презъ време на отвеждането кораба въ дока, сж били инсталирани помпи върху шалани, които сж го придружавали

Ц-ра частъ. — Изправяне на кораба. Изплавали по такъв начинъ корабъ е билъ отведенъ въ дока безъ произшествия. Следъ разполагането му на определеното мѣсто и пресушаването на дока, той седналъ върху предварително приготвената му скеля (фиг. 1), тъй като въ това си положение не е можель да седне по обикновения начинъ върху основата на дока.

Съ пресушаването на дока се е пристѣпило къмъ окончателното поправяне на черупката и затварянето на отвѣрстията, останали отъ махването на тръбитѣ и другитѣ надстройки по пода.

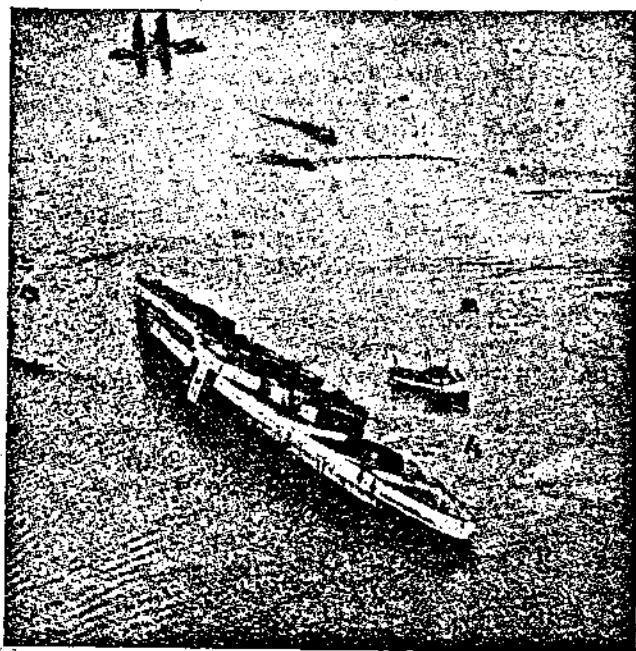
До като е траело поправянето на кораба били сж извадени оставенитѣ на морското дъно 6 орджия 305 м/м. — Това се е постигнало чрезъ спущането до самитѣ орджия на специални въздушни кутии пълни съ вода, следъ изпразването на кутиитѣ съ сгъстенъ въздухъ, сж се вдигнали наедно съ тѣхъ и орджията.

Презъ време поправянето на черупката съ особено внимание подкрепили непроницаемитѣ прегради, защото за изправянето на кораба се е налагало запълването съ вода на доста отдѣления съ строго определень обемъ. Въ сжщото време всички подове сж били усилены за да могатъ да издържатъ налягането на водата, за което не сж били разчетени при пострйката му.



Фиг. 2.

Така поправения корабъ е билъ изваденъ отъ дока и откранъ за изправяне въ басейнъ съ строго определена дълбочина. За да се накара кораба да се наведе на дѣсната си страна (фиг. 2) били сж запълнени съ помощта на автоматически клапани най-крайнитѣ му помещения, съ което се е целило да се осигури на кораба нужното му нормално водонзмѣстване следъ изправянето. Точното изчи-



Фиг. 3.

спление за тежестта на кораба и тая на водата която може да се събере въ разнитъ му отдѣления, а така сжщо и опититъ направени върху модела на кораба, сж позволили да се опредѣлятъ най-

Тодоръ Ангеловъ.

ДВИЖЕНИЕТО ВЪ ЦАРИГРАДСКОТО ПРИСТАНИЩЕ.

Цариградското пристанище, възела на Черно море съ Архипелага — Срѣдиземо море и Атлантическия океанъ и отъ друга страна презъ Суецъ съ Индийския и Великия океани, радваше се на голѣмъ, както локаленъ, тъй и транзитенъ транспортъ, за жалостъ, отъ нѣколко месеци, по съображения чисто политико-икономически, днесъ, почти на по-вече отъ 50 процента е изгубилъ значението си.

Въ „L'information d'Orient“ четемъ, че „Цариградъ, отъ своя страна, (като по-горе се прави изложение за другитъ турски пристанища) страда особено въ своя трафикъ. Това отлично пристанище, тъй благоприятствувано отъ природата, е заспало — днесъ не се посещава нито на половина отъ параходитъ, както презъ годинитъ 1920 и 1921. Острата криза се чувствува най-добре отъ усилията на търговската камара съ честитъ си заседания въ последнѣо време за икономическото въздигане на Цариградското пристанище и пр.“

Съгласно една клауза на Лозанския миръ, споредъ която отъ 1 януарий т. г. каботажъ въ Турция и пристанищнитъ служби трѣбва да се извършватъ отъ чисто национално знаме, застави както държавата, тъй и частнитъ корабоприетжатели да прибѣгнатъ къмъ купуване на параходи и съоръжения. Купенитъ обаче до сега сж стари и и малко годни единици.

По число на параходитъ въ пристанището първо мѣсто държи турското знаме, до като по тонажъ първенството се пада на английското.

Споредъ едно известие на дирекцията на спасителната служба въ Цариградъ, числото и тонажа

точно кои отдѣления трѣбвало да се изпълнятъ и въ каквъ редъ, за да се получи изправянето.

Съ запълването на крайнитъ странични отдѣления кораба се навелъ до толкова, че пода му станалъ почти вертикаленъ. Помещенията отъ лѣвата страна сж имали товаръ отъ 400 тона (чугунъ и вериги). За да се довърши разклащането на кораба, тѣзи отдѣления сж били съобщени съ морето съ помощта на ржчни кранове. Запълването имъ е ставало бавно, за да се даде време на хората да се отдалечатъ следъ отварянето на крановетъ.

Помещенията, които е трѣбвало да се запълнятъ за да се изправи кораба сж имали общъ обемъ 1700 куб. метра, но достатъчно било да се вкара 850 куб. метра вода, за да се получи завъртане отъ 135°, следъ което кораба продължилъ да се изправя до окончателното си изправяне, отъ само себе си. Постѣпилата вода въ запълненитъ отдѣления е дала все таки на кораба единъ наклонъ отъ 22° (фиг. 3), който е билъ отстраненъ съ изпразването на тѣзи помѣщения. Следъ това кораба добилъ нормалното си равновесие.

Изправянето на кораба е било завършено на 21 януарий 1921 год. и е дало поводъ за патриотично праздненство. Спасянето на този корабъ прави честъ на Италианскитъ морски инженери, а особено на Подполковникъ О. Cianelli, отъ Италианското морско техническо ведомство, който е ръководилъ работитъ и винаги е можелъ да намѣри подходящи решения за новитъ задачи, възникващи презъ време на тази трудна работа.

на корабитъ минали презъ Босфора отъ 1 януарий до 31 декемврий 1923 година е следното:

3790 кораба	подъ турско знаме	съ 353,295 Т.
614	италианско	876,010
487	английско	921,635
329	французско	307,962
209	гръцко	199,271
183	ромжнско	240,033
152	холандско	207,746
92	българско	61,878
77	персийско	40,340
54	руско	48,153
48	югославянско	40,948
41	шведско	26,524
38	белгийско	38,226
24	американско	73,776
23	норвежко	36,854
22	унгарско	55,016
22	египетско	23,092
21	германско	86,033
20	испанско	7,579
13	полско	5,609
8	данско	13,247
4	албанско	510
4	данцигско	6,602
4	мароканско	1,370
3	естонско	303
3	грузинско	227
2	финландско	4,962
2	португалско	380
2	сръбско	1,226 ?

Най-голѣмъ тонажъ сж имали английскитъ,

италиянски и французки параходи, по-вечето от които за Дунава — Русия — Континента. Българското знаме е минало съ единъ тонажъ отъ 61,878 Т.

Числото на параходитѣ, заминали отъ Цариградъ съ пѣтници за времето отъ 1 декемврий 1921 до 1 декемврий 1923 год., съгласно статистиката на делегата на Морската камара на чуждитѣ параходства при контролното бюро, е 4064 кораба отъ които 2571 за годината 1921—1922 (ведно съ турскитѣ параходи, правещи каботажъ) и 1493 за 1922 и 1923 година (безъ параходитѣ на „Сейри Сефайнъ“, които сж държавни отъ 1. III. 1923 и всички каботажни параходи отъ 1. X. 1923 година).

Казанитѣ 4064 кораба по знаме сж:

I за годината 1921—1922.	II за годината 1922—1923
Италиянски 381	Италиянски 348
Гръцки 250	Френски 179
Френски 190	Английски 170
Английски 165	Ромжнски 125
Ромжнски 94	Български 100
Български 87	Гръцки 65
Разни и каботажни 1404	Разни и каботажни 506
2571	1493

За годината 1921—22 сж пренесени 127,640 пѣтника, а за 1922—23 г. — 84,310 пѣтника или всичко 211,944 пѣтника, отъ които 37,765 I и II 174,178 III класни.

Тѣзи 211,944 пѣтника сж превозени отъ параходитѣ на следнатѣ дружества:

За годината 1921—22.

Триестински Ллойдъ	17860	человѣка
Гръцкото Параходно Д-во	11747	„
Ромжнското Параходно Д-во	7949	„
Българското Т. Параходно Д-во	7483	„
„Паке“ и Фабръ Лайнъ	6212	„
Сервичи Маритими	5840	„

Бр. Янулато	3358	„
Интерконтинентале	3173	„
Месажери Маритимъ	3016	„
Кедивиялъ Малъ Лайнъ	2846	„
И други съ по-малко отъ	2000	„

За годината 1922—23

Триестински Ллойдъ	14459	человѣка
„Паке“ и Фабръ Лайнъ	11366	„
Сервичи Маритими	8744	„
Гръцкото Параходно Д-во	6874	„
Месажери Маритимъ	6039	„
Ромжнското Параходно Д-во	5857	„
Кедивиялъ Лайнъ	4034	„
Българското Т. Параходно Д-во	3005	„
Ежиптъ & Левантъ	2712	„
И други съ по-малко отъ	2000	„

Движението на тѣй многото пѣтници презъ казанитѣ години, се дължи на масовото бѣгане на християнското население отъ Цариградъ и евакуацията на руснацитѣ. Българското Параходно Д-во тукъ заема едно отъ първитѣ мѣста.

Отъ почти, втората половина на миналата година до днесъ, движението на чуждитѣ параходи постоянно намалява въ пристанището; повечето параходи минаватъ транзитъ. Пристанището днесъ се посещава, както по броя на параходитѣ, тѣй и по тонажъ, на първо мѣсто отъ италианското знаме (големитѣ пѣтницишки параходи на „Триест. Ллойдъ“ и „Сервичи Маритими“), следъ което идватъ французкото и английското знаме. Каботажъ и превоза на вжглища отъ басейнитѣ на Зангулдакъ и Хераклея е монополъ отъ новата година за турското знаме, но поради недостатъченъ тонажъ върви трудно.

Цариградъ, 1. II. 1924 год.



Амундсенъ съ хвърчило къмъ северния полюсъ. Стремлението да се открие северния полюсъ и да се изследватъ наоколо лежащитѣ страни и морета датира отъ дълги години насамъ. Много кораби, които сж се опитвали да достигнатъ по-големъ широта сж били притиснати отъ гигантскитѣ ледени маси. Първъ Нансенъ съ своя корабъ „Fram“ почна една нова метода при изследването на полярнитѣ страни, а следъ него Амундсенъ съ „Maud“ повтори Нансеновата тактика. За сега още не може да се каже до колко ще се изпълнятъ всички тѣзи очаквания. Презъ лѣтото въ 1922 год. Амундсенъ напусна съ своя „Maud“ носъ „Barrow“ — северния брѣгъ на Аляска и къмъ 6 септемврий 1923 г. достигна една северна широта отъ 76° 16' и источна дългота 163° 30', обаче, скоро „Maud“ е билъ свлеченъ съ 100 км. южно, по посока къмъ Сибирския брѣгъ, така щото по настоящемъ Амундсеновия корабъ се намира на 75° 10' северна широта и 159° 30' источна дългота, чувствително отдалеченъ източно отъ новосибирскитѣ острови. Ето

защо проектираното летение къмъ северния полюсъ на капитанъ Ролдъ Амундсенъ заслужава пълненъ интересъ още по-вече, че този полетъ ще се извърши презъ тази 1924 год., а и цѣлата експедиция е финансово осигурена. Споредъ едно съгласие съ флота на Съединенитѣ държави и „Aeronautical Digest“, първитѣ изпращатъ най-добрия си авиаторъ — подпоурчикъ Ралфъ Девисонъ, а лѣтъ за разносикитѣ, които възлизатъ на 150,000 долара се грижи „Aeronautical Digest“. Три хвърчила се намиратъ въ постройка въ Германия (Dornierwerk, Friedrichshaven). Това сж хвърчила система Junker, цѣли направени отъ металъ и пригодени да слизатъ или се издигатъ на вода, ледъ и снѣгъ. Въ противоположностъ на първия планъ, споредъ който летението е трѣбвало да почне отъ Wainwright — не далеко отъ носъ Barrow —, Амундсенъ решава да почне своя северополюсенъ полетъ отъ Шницбергенъ. Предвидени сж и междинни слизания, обаче, дали ще могатъ последнитѣ да се осществятъ — това ще зивиси много отъ естеството на леда. Раз-

лични изследвачи обръщатъ вниманието на обстоятелството, че полярния ледъ е извънредно грапавъ — ямообразенъ, така щото едно слизание е много трудно. Най-лошото е, че такъв ледъ наблюдаванъ отъ хвърчило, ниско летящо, изглежда да е съвсемъ равенъ — окото на авиатора лесно се маме. При такива условия ясно е, че едно безпрепятствено слизание е почти невъзможно. Между впрочемъ, единъ такъв полетъ надъ неznайната северо-полярна областъ ще даде възможностъ да се хвърли единъ погледъ надъ неизследвани още мѣста и евентуално да се откриятъ нови сухоzemни маси.

Освенъ Амундсенъ и американскиятъ флотъ възнамерява съ свои въздушни кораби да прехвъркне до северния полюсъ. За тази целъ ще бжде изпратенъ най-новия колосаленъ въздушенъ корабъ „Shenandorch“, който ще тръгне презъ Аляска за северния полюсъ, отъ гдето пакъ ще се върне обратно въ Америка. Ето защо ще бжде извънредно интересно да видимъ презъ това лѣто дали тѣзи хвърчила ще успѣятъ да изследватъ неизвестната полярна областъ — задача, която до сега никой още не е успѣлъ да изпълни въпреки всевъзможнитъ начини, спомагателни средства и цѣнни практически опити.

(Изъ „Hanza“ № 2, 1924 г., превелъ К.)

Числото на рибаритъ и рибарскитъ кораби въ Англия. Обнародванитъ английски статистически таблици за 1921 год. съдържатъ твърде интересни сведения относително риболова. Тукъ извличаме отъ тѣхъ следнитъ данни:

Въ 1920 год. числото на рибаритъ въ Англия и Валисъ било 41,117 мъже и младежи, отъ които 38,844 редовно сж се занимавали съ риболовство, а 6,273 случайно. Въ 1919 год. тази цифра достигнала до 42,255 рибари, отъ които 34,972 боравели редовно съ риболовната промишленостъ; въ 1913 год. това число възлизало на 45,382 челоука, отъ които 37,870 упражнявали редовно професията. Следователно въ 1920 год. е имало 3,000 рибари-промишленници по-малко, отколкото презъ 1913 год.

Друга таблица дава числото на записанитъ въвъ всѣки административенъ отдѣлъ на Съединеното кралство рибари, които практикуватъ занаята си съ рибарски кораби пригодени съ тралъ. Тѣхното число за 1920 год. възлиза на 87,960 възрастни и младежи, отъ които 40,488 въ Англия и Валисъ, 629 въ о-въ Манъ, 31,491 въ Шкоция, 14,796 въ Ирландия и 556 въ островитъ на Ламаншъ.

Сборътъ на рибаритъ, които боравятъ редовно съ трала е билъ 25,384, а именно: 20,600 въ Англия и Валисъ, 53 въ острова Манъ, 3,278 въ Шкоция, 1374 въ Ирландия и 79 въ островитъ на Ламаншъ. Относно рибаритъ, които боравятъ случайно съ трала цифритъ сж следнитъ: 1,912 за Англия и 1,678 за Валисъ. Въ 1919 год. сборътъ на тия хора се състоялъ отъ 86,768 души т. е. съ 1000 души по-малко.

Нѣма никакво съмнение, че замѣстването на платноходитъ съ парни и моторни кораби е била главната причина на тия изменения въ наличния съставъ.

Въ сравнение съ 1913 г. числото на рибаритъ е намалѣло, като пъкъ това на рибарскитъ кораби се е увеличило. Тогава рибарскитъ кораби съставляваха единъ сборъ отъ 9,415 кораба съ общъ тонажъ отъ 201,030 тона. Въ 1919 год., сборътъ имъ възлиза на 9,845 съ общъ тонажъ отъ 99,415 тона, а въ 1920 год. той билъ 9,584 съ общъ тонажъ отъ

218,045 тона — максимумъ констатиранъ презъ редицата на изминалитъ се отъ 1910 г. насамъ години.

(Изъ „La P. M.“, превелъ Н. П. И.)

Кораби — изложби. Първиятъ корабъ съ постоянна изложба на предмети отъ всички отрасли на искуството е новопостроениятъ такъвъ германски двувинтовъ турбиненъ параходъ „Albert Ballin“ отъ линията Хамбургъ — Америка, който циркулира между Хамбургъ и Нюйоркъ.

Правенитъ по-рано опити, а особено въ времето преди войната, за построяване кораби съ единствено назначение за изложба сж изоставени защото поддръжката на такива кораби е свързана само съ разходи и никакви приходи. Едно по-правилно и практично разрешение на тоя въпросъ е дадено съ построяването типа „Albert-Ballin“, който е обикновенъ пътнишки параходъ. Въ салонитъ му при образцовъ редъ сж изложени въ витрини творения отъ всички отрасли на германското искуство, съ което се представя на пътниците едно приятно развлечение, да погълватъ многото си свободно време любувайки се на красивитъ предмети отъ изложбата. По тоя начинъ съ типа „Albert Ballin“ се постига една по обширна пропаганда отколкото съ специални кораби — изложби, защото последнитъ биха привлѣкли ограничено число, прѣмо заинтересувани посетители. Въ корабостроителницата на Brolin & Voss въ Хамбургъ е на привършване единотипниятъ на Albert Ballin параходъ „Deutschland“, който ще бжде сжщо снабденъ съ подобна изложба.

Тия кораби — изложби сж едно отъ най-ефикаснитъ пропагандни средства за спечелване отново свѣтовнитъ пазари за германскитъ издѣлия.

(Изъ Schiffbau, превелъ Д. Д.)

Последния рекордъ на парахода „Мажестикъ“. При последното си пътуване парахода „Мажестикъ“ принадлежащъ на дружеството „White Star Liner“ е добилъ рекордъ на най-бързо преминаване на океана. Той е пропътувалъ отъ Щербургъ до Ню-Йоркъ и обратно за 12 дена и 17 часа. Въ това време се включва и престояването му 25 часа въ Ню-Йоркъ, кждето е натоварилъ 7016 тона масла, 4300 тона вода и 4030 колета и е взелъ 423 пасажери отъ I-ва класа и много други отъ II и III-та класа.

До сега най-бързитъ преминавания на Атлантическия океанъ съ търговски параходи сж следнитъ:

	Продължителностъ на пътуването,	Срѣдняя скоростъ на пътуването
Мажестикъ (бившъ Бисмаркъ)	5 д., 5 ч., 21 м.	24,76 мор. мили.
Левнатанъ („ Фатерландъ)	5 д., 7 ч., 21 м.	24,17 „ „
Мауретания	5 д., 7 ч., 33 м.	20,11 „ „

(Превелъ отъ W. R. H. № 1, 1924 г., С. Ч.)

Планове за развитието на корабоплаването въ Руска централна Азия. Отъ известно време насамъ се опитватъ да подобрятъ съобщителнитъ средства въ Руска централна Азия, като презъ Иртишъ и Объ се стремятъ да достигнатъ Карското море. До сега всички тѣзи опити сж били осуетявани по липса на всѣкаква организация и недостигъ на нужния капиталъ. Нѣма никакво съмнение, че единъ такъвъ воденъ пътъ е отъ голѣмо значение защото ще свърже външния свѣтъ съ степитъ не централна Азия. Обширнитъ памучни плантации на Туркестанъ ще добиятъ своето истинско значение следъ като се свържатъ съ единъ такъвъ воденъ

път. Разбира се, презъ зимата когато сибирските рѣки сж доста продължително време замръзнали, плаването нѣма да бѣде възможно.

(Изъ „Hansa“ № 3. 1924, превелъ К.)

Строежъ на подводници въ Англия. Споредъ вестникъ „Таимсъ“ презъ м. декемврий миналата година е привършена въ Devenport подводната лодка „L 54“, а презъ месецитъ февруарий и мартъ т. г. сж привършени въ корабостроителницитъ на Chatham подводницитъ „L 23“ и „L 53“. Подводницата „L 23“ е започната да се строи въ 1917 год.; тя има водоизмѣщение въ надводно състояние 890 тона, а въ подводно състояние 1080 тона; въоръжена е освенъ съ мини и съ едно 10.2 см. оръдие. Подводницитъ „L 53“ и „L 54“ иматъ 950 тона (въ потънало състояние 1,150 т.) водоизмѣщение и сж въоръжени освенъ съ мини, още съ по две 10.2 см. оръдия. Постройката на тия две подводни лодки е започната сжщо въ 1917 год. Идущата година ще бждатъ завършени подводнитъ лодки „L 26“ и „L 27“.

(Изъ „Schiffbau“, год. XXV, № 4, С. Ч.)

Австралия продава половината отъ своя държавенъ търговски флотъ. Назначената отъ правителството комисиия за да опредѣли кои отъ корабитъ на държавния австралийски търговски флотъ трѣбва да се продадѣтъ е решила, че половината отъ тонажа трѣбва да бѣде продаденъ. Ще бждатъ продадени 32 кораба. Отъ тия кораби 19 сж построени преди европейската война и най-стария отъ тѣхъ е спуснатъ на вода въ 1901 год. Следъ като се продадѣтъ тия кораби, австралийския държавенъ търговски флотъ ще се състои преимуществено отъ модерни търговски кораби, построени въ време на европейската война или следъ нея.

(Изъ „Schiffbau“, год. XXV, № 4, С. Ч.)

Германския морски риболовъ. Следнитъ цифри обнародвани отъ правителствената статистика показватъ, че въ 1921 год. резултатитъ на риболова въ Германия сж биле малко по-долни отъ ония за 1920 г., а почти равни на тия за 1913 год.

Години	Наловено количество въ бѣчви по 1000 кгр.
1921	182,474
1920	202,471
1913	183,900

Факта, че производството на германския риболовъ е останало неподвижно по отношение на периода преди войната, се обяснява съ загубата на важни крайбрежни пространства и чрезъ голѣмитъ затруднения въ снабдяването на риболовнитъ кораби съ вѣглища.

(Изъ „La P. M.“, превелъ Н. П. И.)

Германскиятъ търговски флотъ. Споредъ статистикитъ на Loyd's Register германскиятъ търговски флотъ е по-вече отъ удвоенъ въ 12-тѣхъ месеца отъ юний 1921 год. до 30 юний 1922 г. Една година порано сжщиятъ броеше 652,000 т., а въ 1922 г. е достигналъ цифрата 1,783,000 т., съ едно увеличение за една година отъ 1,131,000 т. Това увеличение споредъ „Loyd's Register“ се дължи на пускане нови кораби построени въ 12-тѣхъ месеца 1921-1922 г.

„Times“ констатира, че това увеличение е най-голѣмото до сега констатирано и то въ едно време когато всички други търговски флоти сж въ криза.

(Изъ „L'Italia Marinara“ превелъ Д. Д.)

Корабитъ съ дължина 300 м. „Journal de la Marine Marchande“ пише следното: Председателтъ на Shipping Board“ (Америка С. Щ.) съобщава, че е замислено основаването на едно дружество съ капиталъ 30 милиона долара за постройка на търговски кораби съ водоизмѣщение 70,000 тона, товароспособни за стоки и 3,000 пасажери, съ дължина 1000 фута (304.79 м.) движени чрезъ електричество. Цената на единъ такъвъ корабъ ще бѣде около 15 милиона долара.

(Изъ „L'Italia marinara“, превелъ Д. Д.)

Отъ италианския воененъ флотъ сж бранувани следнитъ кораби: Изстребителитъ „Fasana“, „Zenon“ (принадлежащи по-рано на Австро-Унгария подъ имената „Tatia“ и „Balaton“); миноносцитъ „Artigliere“, „Bersaglien“, „Astora“, „Orfeo“ и „Turbine“ (по-рано „Espero“); минопоставача „Rondine“ и транспортниятъ корабъ „Eritrea“.

(Изъ Moniteur de la Flotte, 3.XI.1923)

Японски корабъ за водохвърчила. Японското правителство е решило да преправи броненосецтъ „Kaga“ на корабъ за носене на водохвърчила, тъй като кораба „Amagi“, който се преправяше за водохвърчилень носачъ въ Марийнската корабостроителница въ Йокосума се е повредилъ много отъ последното землетресение въ Япония. Следъ преправката „Kaga“ ще има 26,900 тона водоизмѣщение.

(Изъ „Schiffbau“ № 7, XXV год. С. Ч.)

Съставъ на хвърчилата и обслужата имъ за нѣкои държави.

	Въ настоящия моментъ		
	Число на хвърчилата	Число на ескадритъ	Обслуга на хвърчилата
Франция	1562	174	37,730 души
Съед.-Щати	630	48	14,466 „
Англия	408	34	29,306 „
Италия	370	37	8,000 „
Япония	330	33	5,000 „

	Бждащи проекти			
	Число на хвърчилата		Число на ескадритъ	
	1924 г.	1925 г.	1924 г.	1925 г.
Франция	1800	2000	200	220
Съед.-Щати	?	?	?	?
Англия	600	1000	50	84
Италия	720	?	60	?
Япония	?	?	?	?

Числото на хвърчилата, които съставляватъ една ескадра е следното: Италия и Япония — по 10 хвърчила въ една ескадра, Англия — 12. Франция — 9 и Съединенитъ Щати: за армията — 12, за флота — 18 и морската пехота — 12.

(Изъ „Schiffbau“, год. XXV, № 4, С. Ч.)

Търговско корабостроителство. Презъ 1920 г., по инициативата на известни италиански индустриалци, Международното бюро на труда въ Женева бѣ натоварено отъ управителния съветъ на тая свѣтловна организация да направи обстойна анкета върху свѣтовното производство въ свързка съ засягащитъ го фактори, като осемчасовъ работенъ

денъ, борсови флуктуации, липса на суровъ материалъ, на кредитъ, и на транспортъ и др. Съ това се преследва целта да се извлекатъ отъ тия данни ония причини, които сж поставили свѣта въ икономически хаосъ. А сжщевременно да послужатъ и евентуално да се издирятъ средствата за борба противъ настѣпилата следъ примиренето обща криза.

Тази трудна и деликатна мисия Бюрото изпълни едва сега и то по независящи отъ него причини. Нѣкои държави, политически и господарски кръгове се противопоставиха на тая анкета по причина отъ интименъ характеръ боейки се, може би, че анкетата ще изтъкне истинскитѣ причини на хаоса царуващъ следъ войната, причини криещи се, споредъ насъ, главно въ килавитѣ мирни договори и въ нежеланието на нѣкои държави да проявятъ

по-вече справедливостъ и по-малки апетити спрямо победенитѣ. Ето защо двата първи тома отъ анкетата се появиха едва къмъ края на миналата година, посвѣтени на по-важнитѣ и основни произведения, представляващи $\frac{9}{10}$ отъ свѣтовното производство, като напримѣръ каменни въглища, минерални руди, разни химически торни вещества, земеделски произведения за храна и индустриални нужди, скотовъдство, постройки и паракостроителство презъ и следъ войната до 1922 г. и то въ сравнение съ това презъ 1913 г. Интересенъ е отдѣльтъ излагащъ състоянието.

Ник. Николаевъ.

Женева, 11 мартъ 1923 год.



(Известия на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ, разпоредби, изъ живота на клоновѣтъ и пр.)

Български Народ. Морски Сговоръ — Гл. Управит. Тѣло

СЪОБЩЕНИЕ № 5.

Отъ 16 Мартъ 1924 година.

1. Отъ 1—4 т. м. се състоя конференцията на представителитѣ отъ Черноморското крайбрежие съвмѣстно съ Гл. Управит. Тѣло въ гр. Варна. На конференцията се явиха делегатитѣ на десетъ кло-ни. Взетитѣ резолюции ще се поднесатъ на г. г. министритѣ, народнитѣ представители и началницитѣ на съответнитѣ държавни учреждения. Сжщитѣ се помѣстиха и въ брой 4 на списанието.

2. На 9 февруарий Ямболския клонъ е ималъ общо годишно събрание, което е избрало новъ съставъ на Управителното Тѣло, конституиралъ се на 12 февруарий както следва:

- а) Председателъ Благовестъ Бочковъ — инженеръ по водитѣ.
- б) Подпредседателъ Коста Панайотовъ — секретаръ на общината.
- в) Секретаръ Георги Н. Султановъ — търговецъ.
- г) Касиеръ-Дѣловодителъ Иванъ Д. Ивановъ — книжаръ.

д) Домакинъ Атанасъ А. Кехайовъ — търговецъ.

3. На 25 февруарий т. г. по инициативата на секретаря на Бургазския клонъ г. Капитанъ Ивановъ е основанъ новъ клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ въ с. Кюприя — на Черноморския брѣгъ. За членове сж се записали 47 души, които въ своето учредително събрание сж избрали за членове на Управителното Тѣло следнитѣ:

- а) Председателъ Филипъ Димитровъ.
- б) Секретаръ-касиеръ Стоянъ Драгулевъ.
- в) Действителни членове: Никола Поповъ, Георги Миховъ, Ив. Д. Кисовъ.

Току що основания клонъ се представляваше на малкия съборъ презъ Мартъ т. г. въ гр. Варна отъ своя секретаръ.

Съ село Кюприя клоновѣтъ по Черноморското

крайбрежие ставатъ 12, а общо въ страната — 36.

4. Образованиятъ клонъ въ гр. Дупница презъ пролѣтѣта на миналата година по инициативата на Поручикъ Пашмаковъ, по настоящемъ секретаръ на Шумненския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ, се е устроилъ окончателно и възобновилъ своята дейность. Състоялото се на 23. II. т. г. общо събрание е избрало за членове на Управит. Тѣло следнитѣ лица:

- а) Председателъ Н. Д. Димчевъ — чиновникъ.
- б) Секретаръ Гр. Мироновъ.
- в) Касиеръ Славе Лаловъ.
- г) Съветници: Драганъ Богдановъ и Никола Щиплевъ.

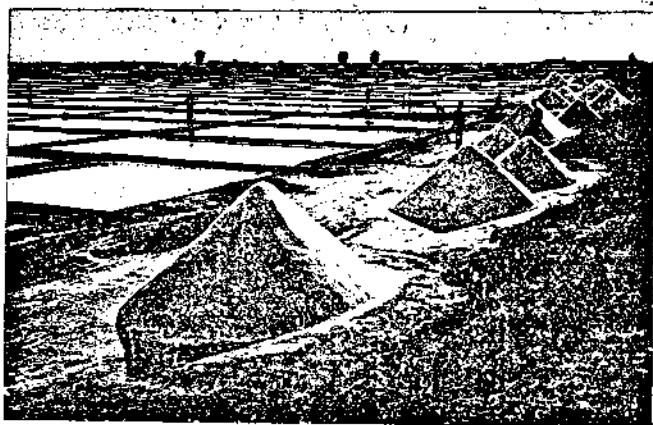
5. Търновския клонъ проявява усиlena дейность по привличането на нови членове и организирането на рѣчния спортъ. Напоследъкъ клонъ е прѣрсналъ между търновскитѣ граждани една печатна покана, въ която следъ като изтъква целитѣ, задачитѣ на Б. Н. М. Сговоръ и средствата съ които той си служи за достигането имъ, следъ като изброява правата и задълженията на членовѣтъ съгласно устава, апелира къмъ гражданитѣ да се запишатъ за членове на клонъ, а своитѣ дѣца ученици и ученички да запишатъ въ младежкитѣ групи къмъ клонъ.

Освенъ това клонъ ще поръча на свои средства изработването на 200 лѣтни моряшки костюма за легионеритѣ спортисти и своитѣ членове.

6. Вечеринката на Плевенския клонъ дадена на 1 мартъ т. м. е имала блѣскавъ успѣхъ. Бруто приходъ 18,040 лв.

7. На 14 т. м. Варненския клонъ е уредилъ третата си популярна беседа, на която члена отъ Гл. Управит. Тѣло Борисъ Сакжзовъ, преподавателъ въ Търговската академия е говорилъ на тема: „Стремежа на балканскитѣ народи къмъ морето и положението на България“. Беседата е била добре посетена.

Дѣловодителъ: Славяновъ.



Вечер при слънцето.

Фот. П. Калчевъ.

Български Народен Морски Сговоръ — Гл. Упр. Тъло.

СЪОБЩЕНИЕ № 6.

отъ 10 Априль 1924 год.

1. На 28 Мартъ Пловдивскиятъ клонъ е ималъ общо годишно събрание, на което за членове на новото Управително Уъло сж избрани: Председател — Полковникъ Бангеевъ, командиръ на 2 пех. полкъ, Подпредседател — Лазаръ Лазаровъ — търговецъ, Секретаръ — Иовко П. Обрешковъ — секретаръ на Банка, Касиеръ — Поручикъ Каролиевъ отъ 9-та пех. дружина и члена Г. Мумджиевъ — адвокатъ. Резервни членове: П. Дренски — кметъ на града и Иванъ Миневъ адвокатъ.

2. На 26 Мартъ Варненскиятъ клонъ е уредилъ четвъртата си популярна беседа, на която е говорилъ члена отъ Гл. Упр. Тъло Г. Славяновъ на тема: „Използването на морето другаде и у насъ“.

3. Съгласно решението на Гл. Управит. Тъло, члена на сжщото Г. Славяновъ на 29 Мартъ т. г. замина въ обиколка на клоновете въ Южна България, въ градовете отъ крайбрежието и на Дунава.

На 30 Мартъ г. Славяновъ е билъ въ гр. Габрово, гдето мѣстниятъ клонъ е уредилъ четенето на две беседи: на 1 Априль — „Подводното плаване“ — предъ учащата се младежъ и „Използването на морето другаде и у насъ“ — предъ гражданитъ. И дветъ беседи сж били добре посетени. Освенъ това г. Славяновъ е разменилъ мисли съ членовете на мѣстното Управит. Тъло за възобновяване на дейността на клона; изгледитъ за възобновяване сж благоприятни.

На 2 и 3 Априль г. Славяновъ е посетилъ Ст.-Загорския клонъ, гдето е държалъ своитъ беседи предъ гражданството и учащата се младежъ. Беседитъ сж били отлично посетени; и двата пати салона е билъ буквално препълненъ съ граждани и ученици. За тоя успехъ твърде много сж допринесли, освенъ енергичната дейностъ на членовете отъ мѣстното Управит. Тъло още и съдействието на дружествата: „Театъръ“, на „Запаснитъ офицери“, а сжщо и члена на Варненския клонъ Ив. Стоенчевъ, преподавателъ въ Морскитъ Специални Школи въ Варна. Управителното Тъло на Ст.-Загорския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е ималъ особено заседание съ участието на представителя на Гл. Управит. Тъло г. Славяновъ, въ което обстойно сж били разгледани всички по-важни организационни въпроси.

Мѣстнитъ деятели и съмишленици на Сговора обещаваатъ следъ направеното вече посещение на града отъ г. Славяновъ, едно бързо разрастване и засилване дейността на клона.

4. На 4 и 5 Априль г. Славяновъ е билъ въ Нова Загора гдѣто е държалъ I-та си беседа предъ учащата се младежъ, — втората — предъ гражданството и ученицитъ; и дветъ беседи сж били добре посетени. Посетителитъ на втората сж били въ по-голтмото си болшинство ученици, затова пъкъ изнесенитъ отъ г. Славяновъ данни върху нашата нерадостна морска действителностъ сж произвели много силно впечатление върху малцината присъстващи граждани.

Както въ Ст.-Загора, тъй и тукъ заедно съ четенето на своитъ беседи представителя на Гл. Управит. Тъло е далъ кратки сведения върху дейността, целитъ и развоя на Б. Н. М. Сговоръ. Освенъ това състояло се е едно заседание на Управ. Тъло на клона съвмѣстно съ нашиятъ представителъ на което сж били разгледани всички по важни организационни въпроси.

На 6 и 7 Априль г. Славяновъ е билъ въ гр. Сливенъ, обаче тамъ не е можалъ да държи своитъ беседи поради липса на свободно помѣщение.

5. Съгласно т. 19 отъ резолюциитъ на събора крайморскитъ клонове Гл. Управит. Тъло направи постъпки до М-вото на Народната Просвѣта, до Д-во Червено-Кръсто, до кметовете на крайморскитъ градове и села, до Учителскитъ Съюзи и до Турист. Съюзи съ молба да се повдигне въпроса по организирането на учителски и ученически колонии презъ м. м. Юлий и Августъ въ размѣръ щото всички училищни сгради да бждатъ използвани за целта и да се тури началото на едно специално учителско домакинство при всѣко крайморско училище, което да се обзаведе съ най-необходимото за подслоняване колониститъ, инвентаря на което домакинство не само би се постепенно и незабѣлъзано заплатилъ отъ самитъ колонисти, но и при настойчиви грижи следъ нѣколко години би могълъ да се развие така, че да притежава палатки, кухни и т. н. Съ тая си постъпка Гл. Управ. Тъло цели да създаде координирани действия на разнитъ еднични инициативи, които даватъ малтъкъ и прѣснатъ резултатъ.

За дѣловодителъ: Цаневъ.

Български Народ. Морски Сговоръ — Гл. Управит. Тъло.

Изъ ОКРЖЖНО № 226.

Варна, 14 мартъ 1924 год.

II. Гл. Управително Тъло напомня, че съгласно чл. 22 отъ закона за гербовия налогъ, който гласи: „Обгербватъ се съ 3 лв. карти легитимационни и книжки, издавани отъ разнитъ дружества, удостоверяващи само факта, че носителитъ имъ сж членове на тия дружества“.

Подлежи да се изпълни тоя членъ отъ закона за гербовия налогъ съ всички до сега издавани и въ бждаще издавани членски карти за да се избѣгнатъ съговорноститъ, на които сж подвържнати Управит. Тъла на клоновете въ случай на констатиране нѣрушение закона.

IV. Съобщаватъ се адреситъ на Унгарското и Австрийско Параходни Дружества по Дунава, къмъ които клоновете трѣбва да се обърнатъ за преговаряне по уреждане екскурзии за членовете си по нашитъ брегове на Дунава.

Австрийското — на Централата въ Виена: Direktion der Ersten Donau Dampfschiffahrts — Gesellschaft — Wien I. Postfach.

На подцентралата въ Букурещъ: Direktor Karl Graser — Bukarest, Calea Victoria 103.

Унгарското: An die Direktion der Ungarischen Fluss — und Seeschiffahrts Akt. Gesellschaft in Budapest — Maria Valeria utca.

Председателъ: Стояновъ.

Секретаръ: Михайловъ.

Български Народ. Морски Сговоръ — Гл. Управит. Тѣло.

Варна, 9 май 1924 год.

ОКРЖНО № 230.

До Председателитѣ на Управителнитѣ Тѣла на Б. Н. М. Сговоръ въ България.

Следъ постѣпилитѣ къмъ 20 априль и 2 май сведения отъ клоноветѣ за новитѣ членове, Гл. Управително Тѣло въ заседанието си на 5 май реши да се увеличи тиража на списанието съ още 2000 броя, като излезлитѣ до сега книжки 1-ва до 4-та ще се препечататъ.

За да се не ангажиратъ средствата на Гл. Управит. Тѣло при предстоящитѣ покупки на хартия и други разходи свързани съ горното — молиме:

1) Съ получаването на настоящето да се изпратятъ на Гл. Управ. Тѣло сумитѣ отъ новозаписанитѣ членове, като се смета по следния начинъ: (споредъ окржно № 87 отъ 28. X. 1923 год. и чл. 73 т. „а“ отъ устава). Отъ полученитѣ отъ всѣки членъ 70 лв. изпраща се на Гл. Управит. Тѣло 52 лв., които съставляватъ 50 лв. годишенъ абонаментъ на списанието отъ 1-ва до 10-та книжка, 1 лв., отъ 10% отъ встъпителния вносъ 10 лв. за членъ и 1 лв., който съставлява 10% отъ годишния членски вносъ.

Оставатъ за клонъ 18 лв., които съставляватъ 90% отъ годишния членски вносъ и 90% отъ встъпителната вноска при записване.

2) Гл. Управит. Тѣло е ободрено отъ проявената дейностъ на почти всички клонове по увеличаване членоветѣ си и отъ тяхната дейностъ, както и отъ други насърчителни подкрепления, които получаватъ отъ много мѣста по различни въпроси повдигнати отъ Б. Н. М. Сговоръ. То черпи куражъ за бъдещата си дейностъ въобще и въ частностъ за достойното изнасяне на предстоящия на 1-ви редовенъ съборъ.

Председателъ: Н. Стояновъ.

Секретаръ: Михайловъ.

Даутлийскиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ (Анхилска околия), е ималъ общо годишно събрание на 19. II. 1924 г., въ което е избранъ ново настоятелство, както следва:

Председателъ: Ив. Дойчевъ.

Секретаръ-касиеръ: Жечо Атанасовъ.

Съветници: Дим. Шабалинчевъ.

Г. Славъръ.

К. Д. Танчевъ.

Запасни членове: В. Пеневъ.

Б. П. Костандиновъ.

Читалището „Никола Михайловски“ въ гр. Търново е получило концесия отъ градската община на срокъ 20 години да организира и издържа една частъ отъ минаващата презъ града пътека за

Д-ръ Гвасевъ
ул. III Мадия А36
Въ Варна

плувенъ и гребенъ спортъ — тъй нуженъ за развоя и укрепване здравieto и характера на нашитѣ подрастващи поколения. Въ това направление то има подкрепата на всички спортни организации въ града Търново начело съ Търновския Народенъ Морски Сговоръ.

За да се сподобие съ материални средства, необходими за реализирането на отличната му идея, читалището е взело похвалната инициатива да разиграе малка парична лотария.

Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ моли управителнитѣ тѣла на клоноветѣ и членоветѣ имъ да се отнесатъ напълно съчувствено къмъ това добро и общеполезно дѣло и да го подкрепятъ морално и материално, доколкото силитѣ и средствата имъ позволяватъ.

Билетитѣ за лотарията струватъ по 5 лева. За подробни сведения и билети отнесете се до: Борисъ Геновъ, читалище „Никола Михайловски“, Търново.

Дълговетѣ на клоноветѣ отъ Б. Н. М. Сговоръ до учред. съборъ — 1 Май 1923 г.: Анхило 1,490 лв., Габрово 2,050 лв., Гор.-Орѣховица 1,372 лв., Карнобатъ 1,100 лв., Ломъ 1010 лв., Месемврия 360 лв., Вратца 1,760 лв., Пловдивъ 4,254 лв., Василико 1,437 лв., Перникъ 1000 лв., Русе 4702 лв., София 13,483 лв., Ст.-Загора 3,250 лв., Сливенъ 2260 лв., Сопотъ 190 лв., Търново 3,934 лв., Хасково 2,370 лв., с. Черковна 655 лв., Шуменъ 4,589 лв., Ямболъ 1,210 лв., Плевенъ 2,150 лв., Варна 8,416 лв. Всичко 63,042 лв.

ИЗВѢСТІЕ.

Съгласно решението на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ отъ 5 май т. г. списанието „Морски Сговоръ“ ще излиза въ 3,500 броя.

Настоящата 5-та книжка отъ списанието изпращаме на всички издѣлжили се членове отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ и външнитѣ абонати. Поради увеличилъ се тиражъ на списанието книжкитѣ № 1, 2, 3 и 4 сега се препечатватъ. Следъ като бждатъ готови ще се изпращатъ постепенно на тия отъ издѣлжилитѣ се членове и абонати, които не сж ги получили до сега.

Отъ Книжовно-просвѣтния отдѣлъ.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставатъ безъ послѣдствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ юний и августъ.