Морски Сговоръ

Уреждa
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА IV. — БРОЙ 4.
Варна, Априлъ 1927 година.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Два редки гостa на Месемврия — Две водохвърчила отъ хидроаеродрума Варна.
Фотогр. Калъчевъ. 1925 г.

Списанието „Морски Сговоръ" е удобрено и препоржчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окржжно № 447 отъ 9. I. 1924 година и отъ Министерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 година.

ИЗВѢСТИЯ.

Морски балъ въ Видинъ.

На 22 януарий т. г. Видинския клонъ отъ Б. Н. М. С. даде въ военния клубъ първия си морски балъ, съ музикална часть.

Салонитѣ на военния клубъ бѣха изящно украсени за цельта въ морски стилъ. Спортни лодки, гребла, спасителни пояси, корабни звънци, три корабчета въ умаленъ видъ, сигнални флагове, художественно зиработени значки въ едъръ мащабъ, а така сѫщо и морски скици; девизи, изразяващи идеитѣ на Б. Н. М. С. и привличащи вниманието на посетителитѣ; снимки отъ Дунава около Видинъ и серии такива отъ подводникъ № 18, миноносецъ „Дрѣзки" и пр.

Въ центъра на танцувалния салонъ бѣ инсталиранъ, много добре изработенъ, шестостененъ 4 метра високъ фаръ, който съ действието си създаваше голѣмо разнообразие, въ великолепната обстановка.

Два прожектора, съ разнообразна свѣтлина, непрекъснато освѣтляваха града, а отъ време на време и танцувалния салонъ.

Художественно изработения портретъ на Н. В. Царя — Върховния покровитель на Б. Н. М. С., заобиколенъ съ гирлянди отъ трикольорни електрически крушки и трикольоренъ платъ, съставляваше фокуса на всеобщото внимание.

Въ центъра на града бѣ инсталиранъ другъ фаръ, нѣколко дена преди забавата, а така сѫщо и платна съ девизитѣ на Б. Н. М. С.

Бала бѣ масово посетенъ отъ Видинското гражданство, което има случая да присѫтствува на истинска забава, първа по рода си въ гр Видинъ.

Литературно-музикалния и танцувалния отдѣлъ бѣха изпълнени отлично.

Въ единъ отъ антрактитѣ се извърши оригинално американско наддаване на добре сервиранъ шаранъ въ лодка, изработена отъ бакъръ и съ надписъ: „Споменъ отъ първия морски балъ".

Независимо отъ приходитѣ, тази забава бѣ една широка пропаганда на идеитѣ на Б. Н. М. С. между видинското гражданство, което дълго време ще бѫде подъ впечатленията добити отъ нея.

Ст. И.

По поводъ статията „Законопроектъ за търговското корабоплаване" въ броой 1 на сп. „Морски Сговоръ", г. инженеръ Б. Кжневъ, пом. н-къ на Варненското пристанище, изпраща писмо до редакцията, съ което бележи, че за *прегледа* на пжтническия параходъ „София" е издадена заповѣдь преди нещастието при с. Бѣла и следователно тоя прегледъ не се явява като резултатъ на протести, подадени следъ нещастието. — Съ готовность приемамъ поправката, макаръ че въ статията си писахъ, че „правителството (въ отговоръ на протеститѣ) е *забранило* плаването и използването на „София", а не, че е издало заповѣдь за прегледа ѝ. Ако допуснемъ, че въ статията има фактическа неточность, все пакъ обаче, голѣмъ въпросъ е дали прегледа на „София", при нашитѣ бюрократични порядки, би се свършилъ така скоро и дали въ резултатъ на тоя прегледъ би дошло бракуването на парахода, ако не бѣше нещастието при с. Бѣла.

Г-нъ Кжневъ, въ писмото си, прави и други бележки, но понеже тѣ не сочатъ на грѣшки въ фактитѣ, а представляватъ само лични преценки и схващания, толкова повече, че както и горната „грѣшка", абсолютно въ нищо не засѣгатъ сѫщностьта на статията, считамъ, че тия нѣколко реда сж достатъчни, ако е необходимо да се корегирамъ и изпъкне истината, която списанието „Морски Сговоръ" винаги е имало присърдце.

Г. Славяновъ.

---

† Починалъ е внезапно на 12.III.1927 г. помощникъ капитана на параходъ „България" отъ Българското Търговско Параходно Дружество **Сава Ивановъ Маноловъ** при изпълнение на служебнитѣ си обязаности. Парахода „България" на 12.III. 1927 г. е билъ на котва въ Метелинския заливъ и затова покойниятъ е билъ погребанъ на островъ Метелинъ.

Сава Ивановъ Маноловъ е единъ отъ най-старитѣ български моряци, свършилъ морскитѣ си науки въ чужбина и извършилъ дълговременни и интересни плавания далечъ отъ родното море. Той бѣше най-стария капитанъ въ Българското Търговско Параходно Д-во, и единъ отъ първитѣ българи, на които изобщо е повѣрявано командуването на корабъ. Презъ цѣлия си животъ той е прекаралъ почти изключително на море и почина надъ неговитѣ води.

Нека той остане да живѣе въ нашитѣ сърдца и бѫде за примѣръ на нашата младежь, като единъ редъкъ българинъ, който е обичалъ силно морето.

Миръ на праха му!

До нашитѣ постоянни и случайни сътрудници.

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

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

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

3) Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

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

Отъ редакцията.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-кжсно следъ получаването на следнята. Въ противенъ случай рекламацитѣ се оставятъ безъ последствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ Юлий и Августъ.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



Морски Сговоръ

Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година IV Брой 4 Априлъ, 1927 год. гр. Варна.	Годишенъ абонаментъ: за България . . 120 лева за чужбина . . . 150 лева Отдѣленъ брой 15 лева.	Уредда Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ Главенъ редакторъ: Сава Н. Ивановъ.

Г. Славяновъ
Капитанъ-лейтенантъ о. з.

ПРАВОТО НА ЗАЩИТА.

Нѣма нито една крайбрѣжна държава въ свѣта, която да нѣма военененъ флотъ, още по-малко пъкъ такава, на която да е забранено да отбранява водитѣ си граници; едно единственно изключение прави България, която е лишена отъ правото на защита по вода.

Продиктуваниятъ въ Нйой миренъ договоръ отне правото на България да защищава водитѣ си граници. Какви сж били мотивитѣ на това чудовищно запрещение не е ясно. Никога българскиятъ военененъ флотъ, ако въобще може да се говори, че сме имали нѣкога такъвъ, не е ставалъ, нито е могълъ да става причина за смущение на балканскиятъ, или още по-малко свѣтовниятъ миръ. Както се знае, България подържаше, до преди войнитѣ, съвсемъ слаби, незначителни морски сили; действителенъ военененъ флотъ, въ пълниятъ смисълъ на думата, макаръ и въ най-скроменъ размѣръ, ний нито сме имали, нито даже сме мечтали да имаме. Кого можеха да плашатъ шесть малки миноноски и единъ лекъ учебенъ кръстосвачъ, въоржжени съ по нѣколко самодвижни мини, две 10 см. орждия, прибавени къмъ тѣхъ и нѣколко десетки заградителни мини? Изчисленъ, боевиятъ коефициентъ на тѣзи сили, съгласно военно-морската наука, бѣ равенъ на нула. Възможно ли е съ такива средства да се застрашатъ чиито и да било, даже съвсемъ беззащитни брѣгове, макаръ че такива никжде въ свѣта нѣма? Възможно ли е съ подобенъ военененъ флотъ да се застраши чиято и да било сигурность или още по-вече да се застраши свободата на морето? При това положение, нима ще се намѣри сериозенъ политикъ или военененъ, който би се страхувалъ отъ сжществуването на такъвъ флотъ. Българскиятъ народъ изобщо не е агресивенъ, още по-малко може да се помисли, че би билъ агресивенъ по море. Тъкмо обратното, — ако е имало държава, която най-малко да се е грижила за морето, която даже съ пренебрежение да е гледала на него, то това е именно и само България.

Но съ какво да се обясни тогава страхътъ на бившитѣ ни противници отъ нашитѣ нищожни морски сили, та трѣбваше и тѣхъ да ни отнематъ? — Отговорътъ ще бжде много ясенъ, ако се хвърли само единъ бѣгълъ погледъ на последнитѣ войни: Въ началото на балканската война турскиятъ флотъ бѣ пъленъ господарь на морето, нѣщо повече — той свободно тършуваше изъ нашитѣ териториални води и безпокоеше брѣговетѣ ни. Отъ друга страна българската армия притискаше турцитѣ все посилно и се надвеси надъ Цариградъ. Въ Бѣло-море господарь на положението бѣ гръцкиятъ флотъ. По сухо и по море, Турция бѣ откжсната отъ Европа и отъ свѣта, а защитата на Цариградъ, въоржжението и снабдяването на армията, прехраната на населението и пр. бѣха възможни само чрезъ вносъ на съответнитѣ материали и продукти отъ Европа. Единчкиятъ свободенъ пжть за сношение съ западнитѣ държави оставаше Черно-море и презъ Ромжния. По тоя пжть се и запроточиха дълги и многобройни керванъ отъ търговски параходи, охранявани отъ турски военни кораби. Българскиятъ флотъ, по своята материална сила, изчислявана съгласно военно-морската наука за равна на нула, не бѣше въ състояние да попречи на турскитѣ съобщения. Но, намѣри се единъ смѣлъ и решителенъ български морякъ, който да вдъхне енергия и ентусиазъмъ и у останалитѣ български моряци, да вдъхне великанска душа въ нищожния български флотъ и да извърши чудото — да си постави и да разреши задачата за прекжсване турскитѣ съобщения по море съ шестьтѣ български малки черупки. Успѣхътъ, особенно следъ атаката на „Хамидие", бѣ действително невѣроятенъ. Турция побърза съ предложенията за единъ твърде износенъ за насъ миръ.

Презъ време на междусъюзническата война,

въ беззащитната българска земя, откъмъ северъ, нахлуха „победоноснитѣ" ромънски войски, — нашитѣ се отдръпнаха безъ бой. Безъ бой се отдръпна и военниятъ ни флотъ: корабитѣ на Дунавската ни флотилия бѣха потопени, а моряцитѣ по сухо се оттеглиха въ Бѣла и Горна-Орѣховица; малкиятъ ни морски воененъ флотъ се прибра на неутрална територия въ Севастополъ, а брѣговитѣ части се отправиха, по сухо, презъ Балкана и Родопитѣ, за гръцкия фронтъ. Варна и Русе бѣха напълно опразнени. Въпреки тази пълна капитулация, румжнитѣ не влѣзоха нито въ Русе, нито въ Варна, нѣщо повече — тѣхниятъ воененъ флотъ, за да бжде на по-сигурно мѣсто, отъ Кюстенджа се прибра въ Галацъ. И тоя пжть силниятъ само по морала си, а нищоженъ по материалната си часть български флотъ, безъ да направи и една вражеска стжпка, принуди противника да се скрие и бездейства!

Презъ голѣмата война, черноморскитѣ ни брѣгове бѣха съвсемъ изложени спрѣмо несравненно по-силнитѣ отъ насъ руси. По отношение на нашиятъ флотъ, рускиятъ имаше колосално надмощие, той имаше грамадно превъзходство и надъ съюзнитѣ турски и германски морски сили въ Черно-море, на които, отъ друга страна, ний неможехме да разчитаме за отбраната на нашитѣ брѣгове, тъй като тѣ имаха много по-голѣми задачи по защитата на Цариградскитѣ проливи. При това несъизмѣримо съотношение на силитѣ, българскиятъ флотъ все пакъ достойно изпълни своятъ дългъ — българскитѣ брѣгове останаха незасегнати отъ противника.

За ролята на българскиятъ „флотъ" презъ време на сръбско-българската война и за спасяването на Видинъ нѣма да говоря.

Наистина, горнитѣ примѣри сж напълно достатъчни да смутятъ всѣкиго и да създадатъ илюзията за нѣкакъвъ страшенъ български флотъ. И като че ли решението на свѣтовнитѣ разпоредители, при налагание наказанието на „тежко провинилата" се България, изглежда оправдано отъ гледището на мира. „Опаснятъ" за сърби, гърци, ромжни, турци, руси и за цѣла Европа български воененъ флотъ трѣбваше да изчезне. Но, миротворцитѣ въ Нйой, като че ли сж забравили основниятъ законъ на всѣка война, а именно, че ⅔ отъ успѣха зависи отъ моралнитѣ — и само ⅓ — отъ материалнитѣ сили. Българскиятъ флотъ бѣ „страшенъ" тъкмо съ извънредно високиятъ си духъ, а съвсемъ не съ своя материаленъ съставъ. Обаче, унищожавайки едната третя, т. е. и безъ това нищожнитѣ средства, победителитѣ не можеха и не могатъ да унищожатъ високиятъ моралъ на българското племе, защото нѣма земна сила на свѣта, която да унищожи висшитѣ прояви на човѣшкия духъ. България може да бжде разкжсана, онеправдана, унизена и постоянно терзана, обаче до тогава, до когато по нейното лице живѣятъ българи, тѣ винаги ревниво ще пазятъ националното съзнание и земята си, тѣмъ никой не може да отнеме върховното право на сжществуване и естественото право на защита. Има ли нѣкакъвъ смисълъ, тогава, да се отнема и безъ това твърде слабото оржжие на единъ народъ съ голѣми нравствени сили, въ частниятъ случай — мъничкиятъ воененъ флотъ на България? Има ли смисълъ да се угнетява и озлобява цѣлъ единъ народъ, като му се отрича правото на защита?

Вѣроятно ще се възрази, че намъ е разрешено да отбраняваме брѣговетѣ си съ артилерия и пехота; позволено ни е да имаме нѣколко малки брѣгови батареи около Варна и Бургасъ. Но тия, които сж кроили мирнитѣ договори, знаятъ много добре, че брѣгове не се отбраняватъ съ укрепени пунктове, както сухитѣ граници на една държава не могатъ да се бранятъ само съ крепости; и въ единия и другиятъ случаи е необходима подвижна сила, която да действува, опирайки се на укрепенитѣ пунктове или крепости, т. е. за сушата — дейдействующа армия, а за водата — флотъ. Вънъ отъ това, нашата наемна армия е съвсемъ недостатъчна да брани сухитѣ ни граници, а камо ли и водныте, които съставляватъ ½ отъ цѣлата ни гранична линия. А съ единъ укрепенъ пунктъ въ Варна и едно малко отдѣление отъ него въ Бургасъ, при това съ строго ограничено количество отъ малки, стари оржия, нима може да се запази цѣлото крайбрѣжие отъ какъвто и да било противникъ, който би се появилъ по море? За всѣки здравомислящъ човѣкъ, при тия условия, е съвършенно ясно, че нашитѣ брѣгове, а чрезъ тѣхъ и земята ни сж изложени на произвола на всѣки щогоде предприемчивъ противникъ.

Никжде въ свѣта нѣма държава, пъкъ била тя най-малката и най-бедната, която да отбранява своитѣ брѣгове само съ брѣгова артилерия и безъ каквито и да било подвижни морски сили. Победителитѣ не отнеха това право — да има воененъ флотъ —, даже на мощната германска империя, а го отказватъ само на малката България! Следъ като ни отнеха Бѣломорието и орѣзаха черноморскиятъ ни и дунавски брѣгове, оставиха ни толкова брѣгъ, колкото е необходимо едва да дишаме, разбира се, пакъ по благоволението на тия, които фактически властвуватъ надъ Цариградскитѣ проливи и дунавскитѣ устия, като при това ще можемъ да поддържаме дишането си до тогава, до когато се появи какъвто и да било противникъ, който съ едно незначително усилие да затвори входнитѣ и изходни врати на нашата държава — брѣговетѣ ни.

Но може-би ще се възрази, че за нашата безопасность бди Обществото на Народитѣ, но нима това Общество е предназначено само за България? Нали то ще се грижи за всички малки и голѣми държави, негови членове, а всички тия държави, съ изключение на България, иматъ право и поддържатъ военни флоти; даже Полша, която нѣма свои брѣгове и тя има воененъ флотъ.— Има ли нѣкаква логика въ съвсемъ неестественитѣ мирни договори?

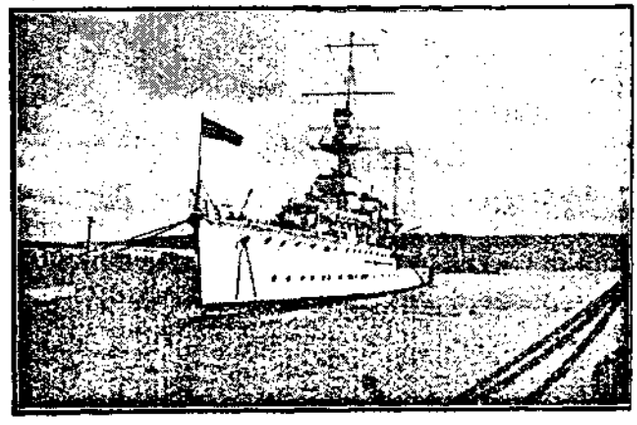
Може да се постави и възражението, че разоржжаването на победенитѣ държави, въ частниятъ случай по отношение на военниятъ флотъ — само спрѣмо България, ще бжде началото на общото свѣтовно разоржжение. Но нима това разоржжаване трѣбва да започне именно отъ малкитѣ държавици, а не тъкмо обратното — отъ голѣмитѣ и мощни империи. Има ли тукъ нѣкаква логика и смисълъ? Но защо разоржжаването не започна, напримѣръ, отъ новосъздаденитѣ държави и държавици, които и безъ това не сж имали порано никаква своя армия и флотъ? Напротивъ, на тия държави бидоха раздадени отъ победителитѣ военни кораби, взети отъ победенитѣ. Така се въоржжиха, напримѣръ, малкитѣ нови Балтийски държавици Финландия, Естония, Летония, Литва, които иматъ територия, население или морски брѣгъ.

по-малки отъ тия на България и които днесъ иматъ военни флоти по-силни, отколкото България е имала въ миналото.

Несправедливостьта на мирнитѣ договори е съвсемъ ясна. тя трѣбва да се поправи и да се разреши на България да подържа въоржжени морски сили. Ако нашитѣ победители се страхуватъ отъ „прекомѣрно" военно засилване на България по море, нека поставятъ известни ограничения, така както направиха по отношение военния флотъ на Германия или, както въ Вашингтонъ се споразумѣха за самоограничения Англия, Америка, Япония, Франция и Италия. Ако се вземе съответния процентъ отъ голѣмитѣ флоти, флота който би се падналъ на България, като се има предъ видъ нейното население, територия или брѣгова ивица, или още по-добре, ако се вземе практическата норма за малкитѣ държави, т. е. какъвъ флотъ поддържатъ фактически мнозинството отъ тѣхъ, то ще се получи приблизително следниятъ размѣръ на морско въоржжение: два—три изтребителя, 8—12 миноносци и толкова подводници, единъ миненъ заградитель и три до шесть водохвърчилни ята. А нима такъвъ единъ флотъ би заплашилъ мира въ Черно-море или сигурностьта на съседнитѣ крайбрѣжия? Нашитѣ съседи Ромжния и Турция иматъ много по голѣми и силни флоти, а за сравнение съ Русия и дума не може да става. Но има и нѣщо друго, което въ случая е отъ много по-важно значение, а именно — финансовото положение на България. Нашитѣ съседи, а още по-вече голѣмитѣ държави, могатъ да бждатъ напълно спокойни, защото, като се разреши на България да поддържа воененъ флотъ въ такъвъ минималенъ размѣръ, то тя, все пакъ и при най-голѣмо напрежение на своитѣ финансови източници, още за дълги години не ще може да достигне до подобни, макаръ и незначителни размѣри на военно-морски сили. За постройката и поддържанието на тия малки бойни единици ще бждатъ необходими много стотици милиони лева, каквито България още за дълги години, даже и следъ премахването на разнитѣ чудовищни по размѣри репарации и задължения къмъ победителитѣ, не ще може да намѣри и да употрѣби за своята морска отбрана. Следователно, по необходимость, България сама ще се ограничи до единъ още по-незначителенъ минимумъ, който още по-малко би заплашилъ когото и да било. Ний сме обградени отъ голѣми и богати държави, съ чиито флоти, при премахването на всички ограничения, ний никога не бихме могли да се състезаваме по море.

Но, възможно е да се възрази — щомъ България, и тъй и тъй не може да има необходимиятъ за нейната защита флотъ, защо й е тогогава премахването на наложеното ограничение? — Отговора е много ясенъ: за да се премахне една несправедлива клауза на договора, за да се отстрани едно унизително положение, за да се вдигне изкуственото дѣление на победители и победени, което тъй силно затруднява стопанското възстановяване на народитѣ и създаването на тъй необходимата международна солидарность. Въпросътъ се свежда, следователно, къмъ едно по-скоро морално задовсляване на малката и тъй много обиждана и терзана България.

Време е вече победителитѣ да се откажатъ отъ унизителната военно политическа „карантина", наложена на България, а ний трѣбва да издигнемъ по-високо своя гласъ и да искаме да ни се възвърнатъ естественитѣ ни права, като се премахнатъ всички тия съсипателни репарации, платежи, наемничество на войската и всевъзможнитѣ неморални военни, морски и политически ограничения.



Английски гостъ въ Варненското пристанище.

В. Поповъ.

ЯЗИКА НА ЦИФРИТѢ ВЪ СВРЪЗКА СЪ ДЕЙНОСТЬТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

Редъ години централнитѣ и провинциялни дейци въ Б. Н. М. С. полагатъ неуморни усилия за пропаганда между българския народъ по градове и села за опознаването му съ морето и съ благодатьта и ползитѣ отъ него. Въ това направление сж постигнати задоволителни резултати, доказателство за което е ежегодно растящето число посетители презъ курортнитѣ сезони на морскитѣ ни курорти и лѣчебни станции, първо мѣсто отъ които, безспорно, заема гр. Варна

Една сравнителна статистика би ни показала ежегодния ръстъ на числото на курортиститѣ въ гр. Варна, сбаче за изтеклитѣ години такава не е имало. При все това, отъ събиранитѣ по различни начини сведения и отъ направенитѣ сравнения, безпогрѣшно е твърдението, че отъ година на година числото се е увеличавало и съ това голѣма часть отъ населението непосредственно се е опознавало съ морето и съ всичкитѣ негови ползи — една отъ най-сжществените цели на Б. Н. М. С.

Точна статистика за Варненския курортъ имаме за сезона презъ изтеклата 1926 г. Нея ще изнесемъ на читателитѣ и въ нея ще подиримъ и намѣримъ актива, освенъ на другитѣ фактори, но и на Варненския клонъ на Б. Н. М. С.

Тѣснитѣ рамки на списанието не ни позволяватъ да обнародваме статистическитѣ таблици съ всичкитѣ имъ подробности и затова ще се спремъ на крайнитѣ резултати. Статистиката е водена ежедневно и отъ таблицитѣ може да се види: всѣки день отъ откриването на курорта, колко души — по полъ, възрасть, мѣстожителство, поданство и пр. сж пристигали.

Трѣбва да се забелѣжи, че показанитѣ цифри

изразяватъ числото на тия курортисти, които се подаватъ на регистрация т. е. тия, които сж престояли по-вече отъ 7 дни и сж обложени съ курортни такси. Има и друга категория курортисти, за които ще се говори отдѣлно.

Ето числото на регистрираните курортисти: Общо число 12,454, отъ които 5643 мжже и 6811 жени. *По народность:* българи 10724, евреи 1121, турци 101, арменци 163, руси 105, ромжни 52, германци 40, чехословаци 54, англичани 18, италианци 10, гърци 13, унгарци 40 и разни други 13. *По поданство:* българско 11852, разни други 602. *По възрасть:* до 20 години 2871 и отъ 20 години на горе 9583. *По мѣстожителство:* (отбелѣзани сж по-голѣмитѣ градове, а по-малкитѣ и селата, както и чужденцитѣ, минаватъ въ рубриката „разни"). София 4084 души, Пловдивъ 496, Плѣвенъ 572, Вратца 168, Кюстендилъ 186, В. Търново 475, Г. Орѣховица 383, Габрово 304, Ст. Загора 193, Сливенъ 154, Шуменъ 565, Разградъ 230, Русе 972, Свищовъ 134, Видинъ 145, разни (въ които 168 чужденци) — 3393. *По занятие:* чиновници 1410, учители 520, търговци 1380, индустриалци 836, ученици 1767, домакини 4492, разни 2049.

Отъ горнитѣ цифри виждаме:

1. че най-много курортисти (4084 души) е дала столицата, а следъ нея: Русе 972, Плѣвенъ 572, Шуменъ 565, Пловдивъ 496, В. Търново 475 и т. н.;

2. че *по занятие* най-голѣмия брой на курортиститѣ сж домакинитѣ (4492), а следъ тѣхъ идатъ ученицитѣ (1767), чиновницитѣ (1410), учителитѣ (520), или 8189 человѣка, които може да се каже сж посетили курорта за лѣчебни цели и тѣ сж хората, които най-много ще разказватъ за хубоститѣ на морето и за ползитѣ отъ него; тѣ следователно, ще бждатъ и апостолитѣ за насаждане въ широкитѣ маси съзнание за любовь къмъ родното море и за неизчерпаемитѣ негови блага.

3. че търговския и индустриаленъ елементъ сж застжпени съ 2206 человѣка, отъ които 1380 търговци и 836 индустриалци. И това е почтенно число добри апостоли за идеитѣ и целитѣ на Б. Н. М. С. Въ тия културни и пропити съ житейска опитность хора понятието за ползитѣ отъ морето е разширочено и тѣ ще го насаждатъ въ съгражданитѣ си.

Въ рубриката „разни" по занятие, въ числото 2049 человѣка влизатъ: занаятчии, свободни професии, безъ опредѣлени занятия и земледѣлци. Последнитѣ сж 55% отъ казаното число. Тѣ пъкъ ще бждатъ непосредственитѣ разказвачи между селското население и земледѣлцитѣ за хубоститѣ на морето и, че то е непосредственния пжть за износа на тѣхнитѣ произведения въ странство.

По цель на идването си курортиститѣ се подраздѣлятъ: за топли и студени бани 8817 человѣка; за плажъ 647; за комбинирано (плажъ и бани) 1515 и за климатъ и почивка 1475 — всичко 12,454.

Това число курортисти сж били настанени: 10830 человѣка по частни квартири и кьошкове и 1624 по хотели и странноприемници.

Както и по-горе казахме, горнята статистика е за тия курортисти, които се поддаватъ на регистрация. Другата категория посетители сж:

А. Ученическитѣ детски и учителски колонии.

1) Софийска детска ученическа колония. Тая колония се издържа отъ Софийското училищно настоятелство, а главенъ ржководитель й е билъ Г-нъ Цв. Веселиновъ, подпомаганъ отъ 6 души ржководители, всички учители отъ Софийскитѣ основни училища, и отъ единъ учитель-лѣкарь Д-ръ Пчелинска.

Колонията се е състояла: отъ 164 ученика, на възрасть отъ 10—14 години и отъ двата пола, 5 учители и 1 учителка, 1 лѣкарь и 19 души прислуга, отъ които 15 мжже и 4 жени; всичко 200 человѣка, отъ които 193 отъ българска народность и 7 — отъ еврейска.

2) Русенска детска колония. Тя се издържа отъ „Комитета за лѣтни ученически колонии при русенскитѣ първоначални училища и прогимназии," подпомогнатъ отъ мѣстниятъ клонъ на Б. Н. М. С. Главенъ нейнъ ржководитель е билъ Г. В. Ивановъ, подпомаганъ отъ 6 ржководители-учители отъ русенскитѣ първоначални училища и учителя-лѣкарь Д-ръ М. Симеоновъ.

Състава на тая колония е билъ: 148 ученици, отъ които 74 момчета и 74 момичета, а съ ржководителитѣ и прислугата — 161 человѣка.

3) Колония на шуменската мжжка гимназия. Състояла се е отъ 31 ученика на възрасть 15—19 г. отъ 4 до 7 кл. съ двама ржководители-учители, учитель-лѣкарь и единъ домакинъ.

Б. Лѣтна учителска колония.

Устроена е отъ класното учителско д-во въ гр. Варна и неинъ ржководитель е билъ учителя отъ мжжката гимназия г. Ст. Тодоровъ. Поставена е на семейни начала, сиречъ учителя или учителката отъ разнитѣ крайща на Царството, членове на класния учителски съюзъ, могътъ да участвуватъ въ нея. Броила е: мжже отъ 20—50 год. 25 человѣка, жени отъ 18—50 год. 62, деца отъ 5—12 год. 27, а всичко 114 человѣка.

Споредъ нашитѣ сведения, следователно числото на хората отъ ученическитѣ и учителска колонии е 306 души,*) респективно двойно, защото сж имали две смѣни.

Софийската и Русенска ученически колонии сж лѣтували въ зданието на Варненската Държ. Девич. Гимназия, кждето е лѣтувала и учителската колония, а Шуменската ученическа колония — въ зданието на основното училище гр. Варна „Св. Атанасъ".

Колониститѣ отъ учителската колония сж плащали по 250 лева за легло месечно, за въ полза на касата на класното учителско д-во въ гр. Варна. Всѣки се е хранилъ гдето е намиралъ за добре.

Продоволствието на ученическитѣ колонии е ставало по стопански начинъ, за която цель е имало кухни и трапезарии въ самото помѣщение. Впрочемъ, Шуменската учен. колония се е продоволствувала по следния начинъ: сутринь и следобѣдъ закуската се е приготовлявала въ самото помещение, а обѣдъ и вечеря — въ гостилницата.

Колонииитѣ сж дали отлични резултати върху физическото и душевно засилване на колониститѣ особенно на децата: всѣко дете е наддало на ръсть и тегло.

Тия колонии трѣбва да се насърдчатъ съ всички възможни средства, като за помещения се построятъ яки дъсчени сгради по типа на тия, построявани по Адриатика отъ Чехословацитѣ за тѣхнитѣ деца, каквито съ хиляди ежегодно презъ курортния сезонъ се изпращатъ за лѣтуване, осо-

*) Това число въ сжщность е по-голѣмо защото е пропусната да бжде отбелязана и Плѣвенската морска колония, организирана отъ Б. Н. М. С. и настанена въ зданието на Търговската академия. (Бел. на ред.).

бенно по Далматинското и Италиянско крайбрежия. Но това ще бъде предметъ на друга наша статия. Тамъ ние ще изтъкнемъ исканията на 4 голѣми Чехословашки общини: Пражската, Бърненската, Пилзенската и Ходецкралевската да имъ се дадатъ мѣста по нашето морско крайбрѣжие за постройки за лѣтуване на своитѣ деца, единъ въпросъ достоенъ за вниманието на нашитѣ общински управници отъ материална гледна точка.

Освенъ ученическитѣ и учителска колонии има и друга категория посетители на гр. Варна презъ време на курортния сезонъ, невлизащи въ редовната регистрация, а това сж: групи на опълченци, поборници, на разни научни и спортни д-ва, екскурзиянти и пр. които сж престоявали само по нѣколко дни.

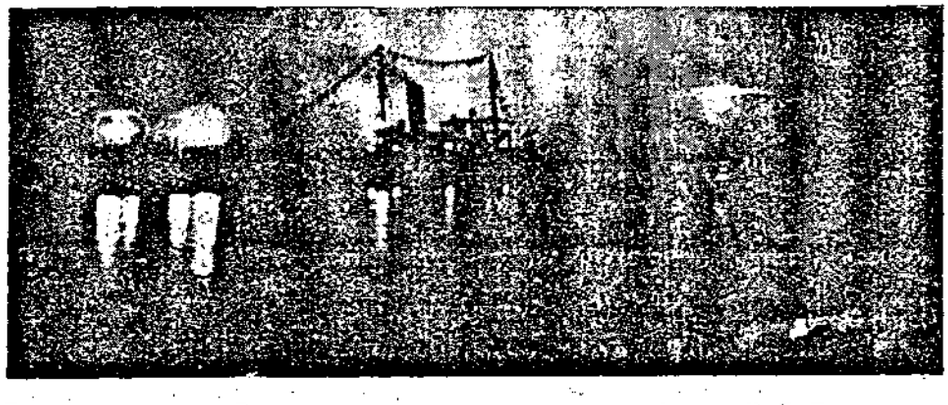
Тѣхното число въвлиза на 1740 человѣка. Въ това число сж и действующитѣ и запасни офицери, съ семействата имъ, които сж гостували въ помѣщенията на Военния клубъ и на войсковитѣ части.

Но особенната категория посѣтители на гр. Варна, а следователно и на морския брѣгъ, които, ако и да не сж регистрирани, сѣ се считатъ за посѣтители и сж вкусили отъ благодатитѣ на морето, това сж ония, които не сж престояли въ градътъ по-вече отъ 7 дни. Тѣхното число, споредъ събранитѣ сведения отъ хотели, гостоприемници, отъ Регистрационното Бюро при Окржжния Полиц. Инспекторатъ и пр. възлиза, за презъ курортния сезонъ, на около 12000 человѣка.

Следователно, Варненския курортъ и гр. Варна, презъ курортния сезонъ на изтеклата 1926 година е посетенъ отъ по-вече отъ 25000 человѣка.

Регистрацията е отбелѣзала, че най-голѣмия напливъ на посетители е между 15 юлий и 15 августъ. Прижданията, кога въ по-голѣмъ, кога въ по-малъкъ размѣръ, сж продължавали до 17 септември.

Незнаемъ дали и въ другитѣ крайморски курорти: Бургазъ, Гьозекенъ, Месемврия, Созополъ и пр. се е водила подобна статистика, но споредъ насъ, като преценяваме нейното значение не само за целитѣ на Б. Н. М. С., но и за много други народополезни задачи, намираме, че е въ висока степень наложително е да се установи воденето на такава. Тя може да се разшири и нагоди, за да отговаря на още по-обширни цели и задачи.



Лунна тиха нощь въ Варна. Фотогр. К. А. Терзистоевъ.

ИЗЪ ОТЧЕТА НА ПЪРВАТА ПЕРНИШКА ДЕТСКА МОРСКА КОЛОНИЯ ВЪ ГР. АНХИАЛО.

По инициативата на учителството въ Перникъ, подпомогнато отъ Дирекцията на мината и мѣстнията клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, презъ юлий — августъ 1926 год. се уреди детска морска колония въ гр. Анхиало. За цѣлта сж били отпуснати отъ мина Перникъ 30,000 лв., отъ мѣстния клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ 13,350 лв, отъ г-жа Цвѣткова 420 лв., отъ Д-ръ А. Теневъ 280 лв. и отъ Б. Василевъ 320 лв., а освенъ това децата колонисти сж внесли общо 25,100 лв.. Споредъ това общата сума, която е била необходима да се издържи колонията възлиза на 69,480 лева.

За колонията е било отпуснато училището „Отецъ Паисий" въ Анхиало, което е било приспособено за жилищно помѣщение съ съдействието на Началника на Бургазския гарнизонъ и кмета на града Анхиало. Особено последниятъ е допринесалъ много за уреждане прехраната на колонията, която е струвала дневно 30 лева на лице. Колониститѣ сж донесли съ себе си по една завивка, възглавница, необходимитѣ бѣли покривки за лѣглата, кърпи за лице, долни дрехи за преобличане и принадлежности за храна и почистване.

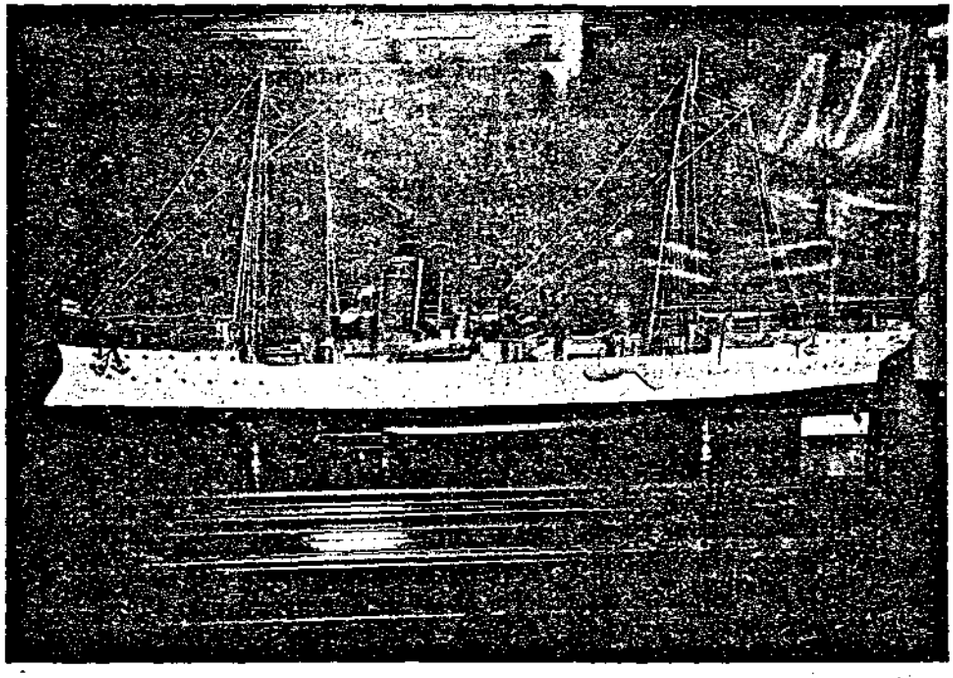
Колонията е броила всичко 42 души, отъ които 36 деца, 4 ржководители и 2 прислужника. 10 деца-колонисти сж били приети безплатно въ колонията, 13 деца сж платили по 1400 лева, 4 деца сж платили по 900 лева, 1 дете е платило 500 лв. и 8 деца сж платили по 350 лева. Колонията е била на морския брѣгъ всичко 32 дена (отъ 15 юлий до 16 августъ). Животътъ въ колонията се водилъ по строго опредѣлена програма, отъ която никакъ не се е отстжпвало. Особени заболѣвания е нѣмало. Най-приятнитѣ минути за всички били — морскитѣ бани. Слънчевитѣ бани на морския брѣгъ, които сж предшествували морскитѣ бани, не сж били по волята на колониститѣ. Направени сж били нѣколко екскурзии по море и въ околностьта на Анхиало и една екскурзия съ каруци до Месемврия.

Срѣдно колониститѣ сж наддали въ теглото си по 2 килограма. Максималното наддадено тегло (една ученичка) е 4½ килограма.

Ржководитель на колонията е била Ю. Н. Филипова.

С. Ч.

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



Кръстосвачъ „Надежда".

БЪЛГАРИНЪ АДМИРАЛЪ ВЪ ТУРСКИЯ ФЛОТЪ.

Когато въ срѣднитѣ вѣкове турцитѣ минаха въ Балкинския полуостровъ, подчиниха България подъ своята власть, установиха своята столица въ Одринъ и оттамъ почнаха всѣка пролѣть да предприематъ походи за нови завоювания въ тая или оная посока, тѣ не бѣха вече едно диво номадско племе, което търси само плячка, а тѣхнитѣ султани — прости разбойнишки глазатари. Напротивъ, тия последнитѣ имаха една строго опредѣлена цель — закржгляването на своитѣ европейски владения. Животътъ въ султанския дворъ и въобще въ обществото на виднитѣ турци, е билъ вече такъвъ на едно издигнато общество, което било твърде много повлияно отъ своитѣ западни съседи, които отъ своя страна сжщо така сж били заимствували отъ първитѣ. Женитбитѣ, които ставали между турскитѣ владетелски домове и християнскитѣ не винаги сж ставали по политическа смѣтка и не винаги се е гледало като на нещастие оженването на нѣкоя християнска принцеса за нѣкой турски принцъ. Женитбитѣ между първитѣ и вторитѣ не сж били редки; много гръцки принцеси сж оженвани за турски султани. Ние знаемъ отъ нашата история за Мара, която Шишманъ далъ за жена на султанъ Мурада по политически съображения.

При упадака на Византийската империя и общество, както и на прилежащитѣ къмъ нея балкански държави презъ тая епоха, турцитѣ съ своята стегната военна организация, съ успѣхитѣ, които зарегистрували на бойнитѣ полета, съ енергичната своя политика сж силно привличали всички предприемчиви и енергични християнски младежи; още повече че достжпътъ дори до най-високитѣ мѣста на държавата, съ изключение на духовното поприще, е билъ отворенъ за всички. Да се служи, обаче, на турскитѣ султани, трѣбвало да се промѣни непременно вѣрата. Това, както изглежда, се е вършило твърде лесно.

„Действително, дветѣ общества, турското и християнско-балканското, се различаваха само по религията. И тъй като османлиитѣ нѣмаха причина да промѣнятъ вѣрата си, то не трудно се решаваха нѣкои източни християни да приематъ Исляма. Отъ своя страна тѣ винаги намираха достатъчно оправдателни мотиви за отвръщането отъ своята вѣра.*) „Вече къмъ 1444 година сж се набройвали важни държавни сановници ренегати (вѣроотстжпници). Между тѣхъ е имало гърци, евреи, сърби, българи, особно много албанци и разни западни авантюристи, особно изъ италиянскитѣ републики. Ренегатитѣ, макаръ не особно уважавани отъ сжщинскитѣ турци, сж служили вѣрно на своитѣ господари. Отъ своето минало тѣ запазили само езика. Тѣ сж били въ двора толкова много, че единъ военопленникъ, който напустналъ Турция въ 1458 г. казва: „Едва ще чуете понѣкогажъ турски езикъ около султана, защото цѣлия дворъ и болшинството отъ магнатитѣ се състои отъ ренегати.[1]) „Между тѣхъ българитѣ сж били сравнително малко и езикътъ имъ се е чувалъ по-рѣдко" ... защото презъ продължителнитѣ диви войни на 14 вѣкъ, казва проф. Йорга,[2]) много боляри бѣха избити . . . „Его нѣкои, чиито имена сж запазени: „Синанъ, нѣкогашенъ робъ и по-сетнешенъ бейлеръ-бей на Румелия, бѣше християнинъ отъ Еврейски произходъ; Ахмедъ-паша, родомъ отъ Албания, Мехмедъ-паша, родомъ отъ Босна, Пиали-паша, родомъ отъ Венеция, Ферхатъ-паша, родомъ отъ Унгария, Ибрахимъ-паша, родомъ отъ Гърция, Сиявушъ-паша, родомъ отъ Унгария, Мустафа-паша, родомъ отъ Сърбия, Ахмедъ-паша, родомъ отъ Сърбия, Соколи-Мехмедъ-паша, родомъ отъ Сърбия, Ферхатъ-паша, родомъ отъ Сърбия, Ферхатъ-паша, родомъ отъ Босна, Ахмедъ-паша, родомъ отъ Босна, Ферхатъ-паша, родомъ отъ Босна, Ферхатъ-паша, родомъ отъ Босна, Ферхат

нинъ, роденъ отъ българи". „Българинъ отъ благородно произхождение бѣше Балтооглу (Baltiogli), адмиралътъ, който началствуваше надъ османския флотъ при обсадата на Цариградъ". „Везиръ̀тъ Махмудъ, който почналъ своята кариера като помощникъ на императорския бръснарь.[3]) „Сигурно не е било малко числото на ония българи, които сж заемали високи длъжности, макаръ и не първитѣ въ държавата и имената на които сж останали неизвестни за насъ.

Отъ всички тия ренегати българи, възкачили се до първитѣ мѣста въ държавата на великитѣ султани, ще предадемъ само онова що се намира въ историята на османската империя отъ проф. *Йорга* (немското издание отъ 1909 г.) за адмирала Балтооглу. Презъ пролетьта на 1453 г. по заповѣдь на султанъ Мехамедъ II почнали да се стичатъ отъ азиятскитѣ и европейски провинции войскитѣ, които били предназначени да превзематъ Цариградъ". Най после, разправя проф. Йорга, пристигна отъ Галиполи и флота подъ началството на Балтооглу, тамошния началникъ и адмиралъ — той собствено е билъ синъ на единъ български боляринъ и спечели султанското благоволение чрезъ знаменитото посолство въ Унгария презъ 1444 г. и чрезъ нападението на Лесбосъ презъ 1449 г. — една невиждана до тогава флотилия отъ повече отъ 300 по-голѣми и по-малки кораби, твърде много превъзхождаща византийския флотъ, състоящъ се отъ трудно събранитѣ петь корита — остатъцитѣ отъ византийската морска сила — отъ задържанитѣ две малки венециански галери, отъ генуезкитѣ (две галери съ 700 човѣка) на Жустиниано, отъ тритѣ критски корита, къмъ които трѣбва да се прибавятъ още една каталанско и едно провансалско, които случаятъ бѣше докаралъ тукъ." [4])

За участието на тоя адмиралъ въ борбитѣ около Цариградъ по-нататъкъ се разправя: „На 20 априлъ дойдоха три или четири генуезки кораба съ припаси на борта; тъй като презъ тоя день бѣ спрѣлъ всѣкакъвъ вѣтъръ, Балтооглу можа предъ очитѣ на султана да влезе въ форменъ бой съ тѣхъ, въ който взема участие и императорската галера, която влѣзе въ борба дори съ самия турски адмиралъ. Следъ дълга кървава борба трѣбваше последниятъ да признае, че бѣ невъзможно да унищожи християнската мощна сила. Отъ „Златния рогъ" излѣзоха корабитѣ на Габриело Тревизано и на Захария Грионн, за да посрещнатъ тържествено пристигналитѣ и да ги приведатъ, въ сигурно мѣсто презъ запречващата верига. Мохамедъ бѣше неумолимъ къмъ победеиня, макаръ, че бедния български ренегатъ бѣше раненъ съ камъкъ въ окото. Той загуби високата си длъжность и бѣше замѣстенъ тутакси отъ Хамза Бей, синътъ на Джали Бей. . .[5])

За подробности върху мисията на тоя българинъ въ Унгария авторътъ ни изпраща за справка въ книгата „Der serdische Jamtschar", а за нападението върху Лесбосъ при хрониста Dukas, които справки, за съжаление, неможахъ да направя.

Най-после, на стр. 31 отъ сжщия томъ научаваме още нѣщо за по-нататъшната сждба на адмирала.

Презъ пролетьта на 1454 г. Хамза, новия адмиралъ на флота и замѣстника на Балтооглу, билъ изпратенъ съ силенъ флотъ къмъ островъ Хиосъ. Той следъ като плячкосвалъ по Хиосъ, Родосъ и Косъ, се върналъ безъ да свърши особена работа". „Понеже предприятието на Хамза не даде никакъвъ резултатъ, султана, който бѣше вече простилъ пораженнето на неговия предшественикъ Балтооглу подъ стенитѣ на гръцкия Константинополъ, искаше да го обезглави, но най-после го прати за началникъ въ Сталихъ (Азия)".

По-нататъкъ вече нищо се не чува за тоя турски адмиралъ: Ние незнаемъ нищо за неговата посетнашна дейность. Той е единъ отъ първитѣ адмирали на създаващия се тогава флотъ. Макаръ турцитѣ и по-рано да сж имали флотъ, но такава морска сила, каквато извадили предъ стенитѣ на Цариградъ, тѣ никога не сж притежавали.

Интересно би било да се знае нѣщо повече за живота на този българинъ.

Съобщава: Д. Попов.

Д-ръ Д. Гиневъ.

ЗНАЧЕНИЕТО НА МОРЕТО ВЪ БЪЛГАРСКАТА ИСТОРИЯ.

Въ своето историческо движение къмъ сегашното си мѣстожителство българитѣ сж се докосвали близо до голѣми водни пѫтища и случайно или обмислено тѣ се спрели на черноморския брѣгъ. Въпреки силното тѣхно сблъскване въ течение на много вѣкове съ народи, които сж имали флотъ, тѣ сж оставали да действуватъ главно съ сухопѫтни сили. И това е било твърде сждбоносно за българското племе.

Всѣки българинъ знае, че неуспѣхитѣ на Крума и Симеона предъ Цариградъ се дължатъ на липсата на флотъ за съвмѣстно действие съ сухопѫтнитѣ сили. На какво се дължи тая едностранчивость въ военната тактика на българитѣ не може да се обясни достовѣрно съ голѣми исторически факти. Историята само ни посочва, какъ вѣковнитѣ бойци срещу българската държава сж извличали само полза и изгоди отъ тоя недостатъкъ въ военното устройство на българитѣ. И чудно е какъ въ течение на толкова вѣка българитѣ не сж намѣрили средства за да изпълнятъ една зеящa празднота въ военната си организация, която имъ е костувала толкова много напразни жертви.

Ето фактитѣ, които историята ни подхвърля за да се чудимъ на кжсогледството на българскитѣ царе презъ много вѣкове.

Още като наемници въ войскитѣ на аваритѣ (590 г.) българитѣ участвуватъ въ защитата на града Бѣлградъ срещу нападенията на Прискусъ, управитель на Тракия*). Презъ тая година Прискусъ обсажда Singidunum (Бѣлградъ) съ кораби, опленява града, пропъжда отъ него българитѣ и укрепява стенитѣ на Бѣлградъ, гдето българитѣ сж служили като гарнизонна войска.[1])

Въ историческото развитие на българската държава виждаме, че главнитѣ събития се разиграватъ край голѣмитѣ водни пѫтища. Анхиало, Месемврия, Варна, Онгъла сж били театръ на най-

3) Ibid. I. 478; 4) Ibid. II, 20; 5) Ibid. II, 25.

*) Студии по Бълг. История отъ D-r Fr. M-r и D-r. D. G.

[1]) Theophanes p. 588.

важни събития. Главнитѣ събития между българи и славяни презъ време на борбитѣ за надмощие се водятъ около Анхиало и Месемврия. Ето що четемъ за него въ *гръко-латинската хроника*: „Въ онова време славянитѣ се съединили съ хърватитѣ, а българитѣ прибѣгватъ къмъ помощьта на византийцитѣ. Изпърво се удало на славянитѣ да надвиятъ българитѣ и поставили за управитель Телесия. Императоръ Константинъ дохожда на помощь на българитѣ и то подъ Анхиало. Българитѣ избили водителитѣ на славянитѣ и си избрали за владетелъ Сабина..." Работата дойде до възстание и Сабинъ побѣгналъ въ крепостьта Месемврия отъ гдето отива при царя.[2])

Презъ 765 год. се е случило следното: въ месецъ май Константинъ пратилъ 2000 хеландии (кораби) противъ България, а самъ той тръгналъ съ Русинйски[3]) хеландии за да дойде на рѣката Дунавъ. Освенъ това той оставилъ водителитѣ на конницата задъ Балканътъ, за да навлѣзатъ въ България, когато българитѣ сж заети сънего на северъ.

Въ своитѣ интриги и борби агентитѣ на византийското правителство сж се държали винаги близо до воднитѣ пѫтища, защото на това тѣ сж разчитали за успѣхи и за лесно спасение при неуспѣхи. Така около 863 год. се разправя следното: „Въ следующата година Константинъ пакъ повежда войската си противъ българитѣ, защото свалили Омара и поставили на негово мѣсто Токта (отъ българско произхождение), братъ на Бояна, който избѣгалъ и дошелъ съ войската си при Морвара на Дунава. Много българи биле избити между които загиналъ и Токтъ съ брата си. Другъ единъ войвода на Токта, когото българитѣ наричали Кампаганъ билъ убитъ отъ своитѣ слуги като е бѣгалъ за Варна, гдето си мислилъ, че е спасенъ на пѫть за Цариградъ".[4])

Една година следъ това царьтъ предприема новъ походъ противъ българитѣ „изново въоржжава той силенъ флотъ и конница на брой 12000 човѣка и праща флота съ всичкитѣ си войводи напредъ, а той самъ остава съ конницата. Когато тѣзи войводи дошли до Месемврия, излѣзла е силна буря и всичкиятъ флотъ съ войницитѣ загиналъ".

Въ Априлъ 789 год. повежда Константинъ войската си противъ българитѣ. При Проватъ е излѣзълъ насреща му българския князъ Карданъ. Битката се почва привечерь и се свършва съ това, че византийцитѣ избѣгватъ презъ нощьта отъ бойното поле и се връщатъ „срамно" въ Цариградъ.[5])

Както видѣхме византийцитѣ не сж изпущали случая да действуватъ комбинирано съ морски и сухопѫтни сили. Българитѣ напротивъ дебнѣли все около балканскитѣ тѣснини и запушвали горскитѣ проходи за сигурность.

За това свидетелствува и случката описана отъ Теофана (стр. 945) гдето се казва. Между това Карданъ е достигналъ до гората Арбалеба гдето се е установилъ, понеже се е чувствувалъ слабъ. Константинъ, уповавайки се на силната войска, която водилъ, отива до гората, но Карданъ се е отдрѣпналъ за да се утвърди въ проходитѣ и да спре нахлуването на византийцитѣ,

Подробниятъ разказъ на Теофана (984 стр.) и Цедрена (стр. 41—45, томъ II) гдето се описватъ сраженията между Никифора и Крума, идватъ сжщо така да подтвърдятъ казаното и да изтъкнатъ, че когато българитѣ въ своята самонадѣяность не сж комбинирали сухопѫтнитѣ си действия съ морски, сж свършвали съ неуспѣхъ.

Сава Н. Ивановъ.

ПОВЪРХНОСТНИ ТЕЧЕНИЯ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

Трудно е да се отговори точно на въпроса каква е системата на повърхностнитѣ течения въ Черно море, тъй като изследванията въ тая область за сега сж недостатъчни. Непосредственитѣ наблюдения надъ теченията презъ време на дветѣ черноморски експедиции въ 1890 и 1891 год., изучване разпредѣлението на соленостьта и температурата въ разнитѣ хоризонтални водни пластове и метеорологическитѣ данни, които имаме подъ ржка, могатъ да ни помогнатъ да установимъ само въ общи черти характера на теченията въ нашето Черно море.

Съ положителность може да се твърди само:*)

1) че причината на повърхностното черноморско течение отъ Дунава къмъ Босфора и Мряморното море се дължи на различнитѣ водни равнища на дветѣ съседни морета,

2) че разликата въ равнищата на Черното и Мряморното морета се предизвиква главно отъ различието на относителнитѣ тегла на водитѣ имъ, а следъ това и отъ различието на количеството на втичащитѣ се води, валежитѣ, температурата на водитѣ имъ, барометрическото налѣгане и пр.

3) че понеже разликата въ височината на равнищата на дветѣ морета се колебае значително отъ влиянието на атмосферниятѣ явления, то и повърхностното течение, произлизащо отъ тази разлика на равнищата на дветѣ морета, е подложено на голѣмо непостоянство,

4) че силнитѣ и продължителни вѣтрове, както и пълноводието на рѣкитѣ усилватъ изобщо теченията въ Черно море, които въ западната часть на морето подъ влиянието на мощнятъ Дунавъ и поупоритѣ вѣтрове, иматъ по-постояненъ характеръ, отколкото въ източната му часть. Къмъ края на лѣтото теченията въ цѣлото море отслабватъ и

5) че понеже вѣтроветѣ указватъ голѣмо влияние на силата и направленията на теченията и тъй като отъ срѣднитѣ годишни изводи за вѣтроветѣ по черноморскитѣ брѣгове се вижда, че презъ годичата тѣ образуватъ отъ себе си вихреобразно движение, което се върти обратно на часовниковата стрѣлка, то и системата на теченията въ Черно море представлява отъ себе си водовращателно движение на повърхностнитѣ води въ сжщото — обратно на часовниковата срелка — направление.

---

[2]) Theophanes p. 877.

[3]) Всѣка *партия* въ цирка е имала отличителенъ цвѣтъ и всѣки членъ на партията е носилъ дрехи съ цвѣта на партията си. Поменатитѣ кораби сж п инадлежели на партията Русини, което наименование нѣма нищо общо съ руския народъ, за когото въ онова време нищо не се е чувало още

[4]) Nicephor p. 980.

[5]) Theophanes p. 933.

*) Макаровъ — „Объ обмѣнѣ водъ Чернаго и Средиземнаго морей", С. Петербургъ 1885 г., стр. 17 и

Шпиндлеръ — „Результати гидрологическихъ изслѣдованій Черного моря въ 1890—91 годахъ" (Морской сборникъ, 1893 г., кн. № 11, С. Петербургъ, стр. 28).

* * *

Преди да пристжпя къмъ описанието на теченията въ Черно море**) трѣбва да предупредя читателя, че то е съставено главно на основание предполагаемитѣ пжтища на 131 бутилки намѣрени отъ 1000-та такива хвърлени съ цель за изследване теченията въ 1902 год. отъ транспорта „Казбекъ" и кръстосвача „Паметъ Меркурия". Тоя основенъ материалъ е корегиранъ съ сведенията за пжтищата на намѣренитѣ 15 бутилки отъ хвърленитѣ въ 1898 год., както и отъ изводитѣ на непосредственитѣ наблюдения на черноморската експедиция презъ 1891 година, наблюденията на рускитѣ канонерски лодки „Черноморецъ" и „Кубанецъ" презъ 1902 год. и положителнитѣ указания по този въпросъ, намиращи се въ по-старитѣ описания на Черното море.

Голѣмата водна маса, която се излива отъ рѣкитѣ въ северо-западниятъ жгълъ на Черно море, подъ влиянието на физическитѣ условия на морето и главно на господствующитѣ северни вѣтрове, се насочва на югъ—часть покрай западниятъ черноморски брѣгъ, а друга часть въ откритото море — достига до Босфора и чрезъ този проливъ поголѣмата ѝ струя се излива въ съседното Мряморно море. Една часть отъ това надводно течение се отражава отъ севернитѣ брѣгове на Босфорския проливъ и ги омива съ две струи: по-малката — западната отражена струя — може да се проследи до Мидия, Василико и даже до Созополъ; втората отражена струя — по-мощната — отива на истокъ покрай Мало-Азиятския брѣгъ до Ерегли, отъ кждето взима северо източна, а следъ това северна посока.

Широчината на главното течение съ постепенното си приближение къмъ Босфорския проливъ се намалява. Така напримѣръ: По паралела 44° северна широчина, широчината на течението е около 100 километра, а при самия Босфоръ тя не е повече отъ 8 километра. Срѣднята скорость на течението е около 15—17 километра въ денонощие.

Освенъ разглежданото течение, въ западната половина на Черно море, се наблюдава и друго постоянно течение, което се отдѣля при носъ Херсонесъ (при Севастополъ) отъ западното течение покрай южния Кримски брѣгъ, и което има общо направление на С 80°З (280°); то въ повечето случаи идва до Дунавскитѣ брѣгове, кждето се слива съ южното Дунавско течение, а другата часть — на разстояние 110—130 километра западно отъ носъ Херсонесъ — се отдѣля и извива к югозападъ къмъ българскитѣ брѣгове.

По тоя начинъ южното Дунавско течение, което носи водитѣ си покрай брѣговетѣ на Ромжния и България, заедно съ неговата източно отражена отъ брѣговетѣ на Босфора струя, която както споменахъ вече, при Ерегли завива на северо-истокъ и следъ това на северъ, достига до западния Кримски брѣгъ и се слива съ поменатото течение, което носи водитѣ си къмъ Дунавскитѣ брѣгове и съ това завършва пълно кржгообращение по посока обратна на часовниковата стрелка.

Въ източната половина на Черно море сжществува сжщо такова ясно очертано кржгообращение на течещи води.

Изтичащитѣ отъ Азовското море води, образуватъ течение, което подъ влиянието на вѣтроветѣ и въртението на земята около остьта си, се отклоня въ дѣсно отъ първоначалната си посока и се насочва покрай източнитѣ Кримски брѣгове на юго-западъ. Срещу южния Кримски брѣгъ то се раздѣля на три клона:

Първиятъ клонъ — най-дѣсниятъ отъ тѣхъ — напълно оформенъ, може да се проследи до Евпатория, а понѣкога и до Тендровския полуостровъ. Струята на тоя клонъ срещу носъ Херсонесъ е много тѣсна и понѣкога достига едвамъ 3—4 километра широчина.

Вториятъ клонъ — срѣдниятъ —, който разгледахме по-горе, отъ носъ Херсонесъ се насочва на западъ къмъ Дунавскитѣ брѣгове.

Третиятъ клонъ — най южниятъ — се насочва най-напредъ право на югъ, а следъ това на югоизтокъ къмъ Синопъ, като съ своята струя раздѣля областитѣ съ по-голѣма соленость, които сж разположени симетрично въ източната и западната половина на морето. Следъ като мине Синопъ, течението се движи покрай Мало-Азиятския брѣгъ въ юго източна посока, а следъ това извива на северо-истокъ къмъ Батумъ. Отъ тукъ то взема северно направление, минава покрэй Поти, усилва се отъ рѣкитѣ Рионъ, Хопи и множеството планински ручеи и най-после, следъ като вземе северо-западна посока, достига до Керченския проливъ, кждето се слива съ течението, което омива Кримския брѣгъ и съ това завършва пълно кржгообращение.

Широчината на току-що описаното кржгообразно течение въ източната половина на Черно море, въ началото си (на меридиана на Керченския проливъ) достига до 110 километра; въ другитѣ мѣста широчината му изглежда, че не е по-малка отъ 55 километра. Скоростьта му е доста голѣма и се увеличава съ постепенното приближение на течението къмъ Мало Азиятския брѣгъ; при източнитѣ черноморски брѣгове скоростьта на течението достига 18—21 километра въ денонощие. Необходимо е, обаче, да се отбележи, че близко при брѣговетѣ, даже и презъ лѣтото, когато теченията сж най-мощни, се забелязватъ понѣкога въ известни мѣста противотечения.

Теченията въ Черно море, които го пресичатъ, т. е. тия, които сж между южния Кримски брѣгъ и срещуположния Мало-Азиятски, сж най-непостояннитѣ. Когато задухатъ силни северо-източни вѣтрове и се усили притока на азовскитѣ води въ морето, то течението отъ южния Кримски брѣгъ къмъ Синопъ, сжщо се усилва. При силни и продължителни вѣтрове отъ юго-източно направление, става обратното — течението, което се носи отъ Ерегли на северо-истокъ и северъ, се усилва и развива по-вече, отколкото другото.

Разгледанитѣ две кржгообразни течения — въ източната и западната часть на Черно море — безъ съмнение се намиратъ, както споменахъ вече въ началото, въ връзка съ разпредѣлението на господствующитѣ вѣтрове надъ морето и брѣговетѣ му. Тия вѣтрове изобщо съставляватъ вихъръ, който се върти обратно на часовниковата стрелка, а заедно съ това и теченията иматъ сжщото кржгообразно движение. Въ сумираното си действие презъ годината господствующитѣ вѣтрове поддържатъ тия течения, които пъкъ въ зависимость отъ водната маса, която се влива отъ рѣкитѣ въ морето, ту се усилватъ, ту отслабватъ. Презъ пролѣтьта, когато рѣкитѣ сж най пълноводни, тогава и теченията въ района на устията на рѣкитѣ сж най-силни. Съ постепенното отдалечаване отъ устията на рѣкитѣ, то и времето на настжпването на най-голѣмата скорость на течението настжпва

**) Лоція Черного моря, С. Петербургъ 1915 г., стр. LV — LVIII.

Кап. I р. Скаловскій — „Бора въ Новороссійскѣ", С. Петербургъ 1899 г., стр. 10—16.

1920

съответно по-кжсно отъ пролѣтьта. Може да се приеме, че изобщо теченията въ Черно море сж най-силни презъ първата половина на лѣтото (м. юний и юлий) и тогава течението, което обхожда източния черноморски брѣгъ, кримскитѣ брѣгове и което отъ тукъ съ единъ свой клонъ се насочва къмъ България, достига до 21 километъръ скорость въ денонощие. Въ началото на есеньта (м. септемврий и октомврий) скоростьта му се намалява до 16·5 километра въ денонощие.

Всичкитѣ гореописани течения, подчинявайки се на действието на различнитѣ духащи вѣтрове, въ известни случаи могатъ да увеличатъ скоростьта си или да я намалятъ и даже да приематъ временно обратна посока. Заключената между кржгообразно течащата вода — останалата водна повърхность въ източната и западната часть на морето — може да се приеме, че е въ относителенъ покой, което обстоятелство най-добре се подтвърждава отъ голѣмата соленость на водата въ тия мѣста (18·5‰), въ сравнение съ тая на кржгообразно течащата вода. Тамъ — въ относително спокойнитѣ източна и западна черноморски повърхности — теченията сж извънредно слаби и неправилни.

* * *

Близко при нашия брѣгъ, около района на Бургазския заливъ, често се наблюдава течение отъ брѣга къмъ вжтрешностьта на морето съ общо направление отъ западъ къмъ истокъ. Така напримѣръ, корабитѣ които пжтуватъ отъ Босфора и държатъ посока къмъ Созополския брѣгъ, като не вематъ подъ внимание това още неизследвано течение, въ повечето случаи като наближатъ Созополъ се оказватъ отмѣстени на 5—10 километра на дѣсно отъ курса си — по-мористо, рѣдко оставатъ на предполагаемия си курсъ и почти никога не се откланятъ въ лѣво отъ него (къмъ брѣга). Презъ времето отъ 15.XII. 1920 г. до 15.V. 1921 г. и отъ 15.V. 1923 г. до 15.IX. 1923 г. имахъ случая да направя между другитѣ и около 25 пжтувания съ корабитѣ отъ Българското Търговско Параходно Д-во „Царь Фердинандъ“ и „България“ отъ Босфора за Бургазъ и да се увѣря въ гореизложеното.

Въ качеството си на морякъ, като командиръ на група кораби, азъ не съмъ пропущалъ случая, когато е бивало възможно, да правя всестранни изучавания на нашитѣ прибрѣжни черноморски води. Презъ лѣтото въ 1921 год. (24.VIII. 10½ ч. сутр.) на 8 километра източно отъ носъ Коцанъ ми се удаде случай да наблюдавамъ повърхностно течение отъ юго-истокъ на северо-истокъ, когато вѣтъра бѣше отъ северо-истокъ (1 балъ); а около 1 часъ покжсно (въ 11 ч. 45 м.) въ Бургазския заливъ, между носъ Емине и Месемврия (42° 40′ с. ш. и 27° 51′ и. д. отъ Гринвичъ) почти при сжщитѣ условия (северо-източенъ вѣтъръ 2 бала), наблюдавахъ течение на водитѣ отъ западъ къмъ истокъ. Ясно е, че това е *било отражено* течение отъ нашия брѣгъ (Бургазския заливъ), но дали това сж отражени води отъ Дунавското течение или отражени води отъ противотечението, което иде отъ Босфора покрай нашия брѣгъ и достига понѣкога до Созополъ, а може би и по на северъ, не е още напълно установено. Споредъ моитѣ лични наблюдения и съображения азъ ида до заключението, че това сж отражени отъ нашия брѣгъ води отъ западното Босфорско отражено противотечение. Азъ предполагамъ, че отраженатa западна Босфорска струя, като пропжтува до Мидия, Инада и южнитѣ наши черноморски брѣгове, което е напълно установено, вѣроятно се откланя на истокъ за да достигне мощното Дунавско течение и се слѣе съ него, като по този начинъ завърши частично кржгообръщение. Това противотечение изглежда да е много слабо, но при благоприятни условия, то се усилва и вѣроятно достига до Бургазския заливъ, омива южнитѣ му брѣгове и получило връщателно движение отъ географическитѣ условия въ залива, се насочва покрай севернитѣ му брѣгове на истокъ, докато достигне Дунавското течение. Съ това до нѣкжде може да се обясни защо северния брѣгъ на Бургазския заливъ изобилствува повече съ пѣсъци и защо изобщо пликовинитѣ сж разположени преимуществено покрай него.

* * *

Посредствомъ Босфорския проливъ, повърхностното черноморско течение излива въ Мряморното море*) 10470 куб. метра вода въ секунда. Срѣднята скорость на това течение по пжтя си презъ цѣлия Босфорски проливъ е около 1 метъръ въ секунда, като вариира отъ 0 см. до 3 метра въ секунда.**) Споредъ това, срѣднята скорость на поменатото течение е 3·6 километра въ часъ или 86·4 километра въ денонощие. Колкото се отива по-надълбоко, толкава и по-вече се намалява скоростьта на течението. Границата между горното и долното Босфорски течения е наклонна. Въ началото на Босфора при Черно море тя лежи подълбоко, а въ края на Босфора при Златния рогъ — по плитко***). Съ други думи казано, наклона на граничната плоскость между двѣтѣ Босфорски — горно и долно — течения, е къмъ Черно море.

Повърхностното Босфорско течение се придържа къмъ Европейския брѣгъ на пролива, но на много мѣста покрай тоя брѣгъ се срещатъ и противотечения, които представляватъ отъ себе си отражени струи на течението. При продължителни и силни южни вѣтрове скоростьта на позърхностното Босфорско течение се намалява, може даже да достигне до 0, а въ рѣдки и изключителни случаи сж наблюдавали и обратно течение по цѣлия проливъ отъ Мряморното море къмъ Черното. Зимната температура на повърхностното Босфорско течение, споредъ Ст. Д. Стайковъ****), е + 6° Ц.

* * *

Въ Керченскиятъ проливъ се забелязва течение на югъ — отъ Азовското къмъ Черно море. Причината за това течение сж обилно втичащитѣ се рѣчни води въ Азовското море. Но презъ лѣтото, при силенъ юго-западенъ вѣтъръ, въ Керченскиятъ проливъ често пжти се наблюдава и обратно течение — отъ Черното море къмъ Азовското —, което значително увеличава солеността на водата въ пролива.

Подобно на това сжществуватъ и още множество повърхностни течения между Черно море и всичкитѣ брѣгови езера, които сж въ съобщение съ него. Обикновенно тия течения иматъ направление отъ езерата къмъ морето, но въ зависимость отъ силата и направлението на вѣтъра, тѣ временно могатъ да иматъ и обратна посока — отъ морето къмъ езерата.

Варна, 3.III. 1927 г.

*) Споредъ изследванията на С. О. Макаровъ — вижъ книгата му: „Объ обмѣнѣ водъ Чернаго и Средиземнаго морей“, Санктпетербургъ 1885 г., стр. 90 и 123.

**) Сжщата книга, стр. 84 и 121.

***) Въ северната часть на пролива (при Черно море) границата между двѣтѣ течения се намира на 50 метра дълбочина, а при Цариградъ тази граница лежи на 20 метра дълбочина.

****) Staiko D. Staikoff—„Beiträge zur Klimatologie von Bulgarien“. Temperaturverteilung“. Berlin, 1914, s. 72.

ПРЕЗОКЕАНСКО ПЪТУВАНЕ НА РОТОРНИЯ КОРАБЪ.

Миналата година, първиятъ роторенъ корабъ на Флетнеръ „Баденъ-Баденъ“ (стария „Букау“) направи презокеанско пътуване съ цель да се изпитатъ преимуществата на новия двигатель.

Роторниятъ корабъ „Баденъ-Баденъ“ е проплавалъ разстоянието Хамбургъ—Ню-Йоркъ (6,000 морски мили) съ помощьта на двата ротора, при срѣдня скорость $8^1/_2$ морски мили въ часъ. На 2 априлъ той напустналъ устието на р. Елба и навлѣзълъ въ Немското море, кждето владѣело пълно безвѣтрие. Началото на пжтуването е било извършено съ помощьта на спомагателния моторъ и роторитѣ при наличието на гжста мъгла, която е скривала брѣговетѣ на Германия и Холандия. На следующия день привечерь „Баденъ-Баденъ“ е влѣзълъ въ Английския каналъ. Тукъ състоянието на времето се е измѣнило. На третия день, при фара Едистонъ, той попадналъ въ северо-западна буря и измѣнилъ курса си на Плимутъ, чувствувайки вълнението отъ страна. Увеличили скоростьта на роторитѣ до 100 обръщения, благодарение на което страничното вълнение се е намалило, но все пакъ то не е могло да се сравни съ плавното клатене на платноходния корабъ. Плавностьта на вълнението при роторниятъ корабъ се обуславя отъ роторитѣ, които указватъ жироскопическо действие. Въпреки височината на роторитѣ кораба никакъ не изгубилъ отъ своята устойчивость. Общото тегло на двата ротора съ всичкитѣ имъ принадлежности не надминава $^1/_5$ часть отъ съответното му парусно въоржжение.

Въ 8 часа сутриньта на 4 априлъ изъ мъглата се показалъ носъ Лизардъ съ о<ржжаващитѣ го плитковини и голѣмъ прибой. Отъ къмъ океана идвала дълга плоска мъртва вълна. На паралела на Гибралтаръ „Баденъ-Баденъ“ попадналъ наново въ северо-западна буря, съпровождана отъ време на време отъ жестоки поривисти вѣтрове, дъждъ и градъ. На следующия день въ 8 часа се чулъ внезапенъ трѣсъкъ отъ къмъ носовата часть на горния подъ на кораба и помислили, че се е счупилъ носовия роторъ. Следъ като го прегледали, оказало се че върху основата на ротора е паднала една желѣзна греда, която впрочемъ, за щастие, не причинила никаква вреда. Тази буря е отнесла кораба „Баденъ Баденъ“ около 300 мили на страна отъ неговия пжть. Двата цилиндра (роторитѣ) се въртѣли въ пълненъ ходъ, издавайки особенъ звукъ, а поривиститѣ вѣтрове следвали единъ подиръ другъ. Вълнението е било грамадно. Надлъжното клатене на „Баденъ-Баденъ“ е било доста спокойно и може да се каже, че той се държалъ отлично върху вълнитѣ. На върха на вълната той се застоявалъ за моментъ и следъ това, като платноходъ, е преминавалъ на другия склонъ на вълната. Следъ тази буря, до края на плаването, състоянието на времето и морето е било добро.

Това плаване е доказало всичката полза, която може де се извлече отъ изобретението на инженеръ Флетнеръ. Споредъ мнението на самия изобретатель, ротора трѣбва да играе роля на спомагателенъ двигатель. Той съ голѣма полза може да бжде използванъ на кораби, които пжтуватъ въ областитѣ на постояннитѣ вѣтрове — пасатитѣ и мусонитѣ. Използването на роторитѣ като спомагателенъ двигатель не изисква увеличение на корабната обслуга и за действието съ тѣхъ се изисква моторъ съ малка мощность.

Основнитѣ данни на кораба „Баденъ-Баденъ“ (Бившия „Букау“) сж следнитѣ: дължина 45 метра, широчина 9 метра, газене 3·30 метра, водоизмѣщение 778 тона. Той притежава единъ дизелъ моторъ отъ 250 конски сили. Роторитѣ му сж два, високи по 15·60 метра при диаметъръ 2·80 метра. Тѣ се привеждатъ въ движение, скоростьта на което е 120 обръщения въ минута, посредствомъ два електромотора съ мощность общо около 10 до 15 к.с.

На 28 априлъ 1926 г., въ корабостроителницата „Weser“ е спуснатъ на вода роторниятъ товаренъ корабъ „Barbara“, който се явява като пръвъ специално построенъ роторенъ корабъ. „Barbara“ принадлежи на параходната компания Sloman Jr въ Хамбургъ и е построенъ по инициативата на морското ведомство и при участието и подръжката на други заинтересовани министерства. Предназначението му е да извършва пжтувания между Германия и Рио де ла Плата (Южна Америка).

Основнитѣ дани на роторниятъ корабъ „Barbara“ сж следнитѣ: дължина 90 метра, широчина 13·23 метра, газене 5·80 метра, товароподемность 2800 тона. Той притежава два мотора съ обща мощность 1060 конски сили, които въртятъ една перка и развиватъ една корабна скорость отъ 10 морски мили на часъ. Освенъ този главенъ двигатель на „Barbara“ сж поставени три ротора на Флетнера съ височина по 18 метра при диаметъръ 4 метра. Роторитѣ сж направени отъ новия алуминевъ сплавъ Lautal, който се отличава съ голѣма лекость и здравина. Дебелината на роторнитѣ стени е 1 м.м.. Отгоре роторитѣ сж покрити съ дискове, което споредъ думитѣ на Флетнера ще увеличи полезното имъ действие 100%. Всѣки роторъ се привежда въ движение отъ единъ електромоторъ 90 конски сили, а силата, която се развива при въртенето на ротора достига до 1200 к. с.

Презъ миналото лѣто роторниятъ корабъ „Barbara“ е билъ предметъ на редъ пробни плававания и изпитания, които да уяснятъ напълно икономическото значение на новия двигатель за германското търговско корабоплаване. Резултата отъ тия изпитания, обаче, за сега още не е публикуванъ обстойно.

Превелъ: С. Ч. (Морски Сборникъ 1926 г., № 8—9).

1) Вижъ снимкитѣ, помѣстени въ списание „Морски Сговоръ“, год. II, бр. 4, стр. 7 и брой 9 на корицата, а сжщо така и год. III, брой 6. стр. 8.



Край брѣга на селото Св. Никола при Созополъ. Фот. Г. Цапевъ 1924 г.

П. А. Шишковъ.

СЪ АТОНСКИЯ ВѢТРОХОДЪ „СВ. ПРОРОКЪ ИЛИЯ"

Великденъ наближаваше. Небето ведрѣеше. Южния топълъ полжхъ на зефира бѣ подгонилъ азовскитѣ кораби презъ Керченския проливъ къмъ Геническъ, Бердянскъ, Мариуполъ, Таганрогъ и Азова. Корабитѣ, приписани къмъ пристанищата на Азовското море, съзнателно изпразваха найкжсно срещу декември плиткия басеинъ на Азовското море, което зиме замръзва — и се понасяха къмъ различнитѣ пристанища на Черното море, въ което оставаха на работа до началото на периода на размръзяването му, когато всички, натоварени къмъ Великденъ, се връщаха въ пристанищата си, които се оживѣваха за седемь месеца.

Въ това морско раздвижване се бѣха раздвижили и ученицитѣ на мореходнитѣ класове въ Таганрогъ. Следъ седмица тѣ привършваха изпититѣ си и всичкитѣ щѣха да се пръснатъ, като пилци, въ „плаване" съ разни кораби и въ разни страни. Едни мечтаѣха за „далечно" плаване и се готвѣха да отпжтуватъ за Мариуполъ, който изнасяше каменни въглища и привличаше голѣми товарни параходи; други — се готвѣха за Ростовъ на Донъ, отдето искаха да постжпятъ въ рѣчнитѣ — по рѣката и презъ канала на Марийската система да минатъ въ Каспийското море; трети — се готвѣха за Одеса, за въ доброволческия флотъ, а двамата добри другари, Николай Павловъ Маменко и Иванъ Цоневъ Котелски, произходящъ по дѣдо изъ балканския градецъ Котелъ — били миналата година заедно въ вѣтроходи и тази година искаха непременно да бждатъ пакъ въ вѣтроходи, защото тѣ знаѣха, че вѣтроходния капитанъ е три пжти по-капитанъ отъ онзи, който управлява параходи. И въ желанието си да иматъ практика по маневрирането съ вѣтрила, изкуство присжщо само на вѣтроходитѣ — тѣ мечтаѣха за вѣтроходъ, който да поема плаване вънъ отъ Азова и Черното море.

Следъ седмица бѣха разпуснати, получиха книжкитѣ и свидетелствата си и по-оживено се заготвиха. . . И следъ два дни, като безплатни пжтници върху „Баклановъ" отъ Р. О. П. и Т. тѣ стжпиха въ мариупольското пристанище, което имаше по кейоветѣ си шесть параходa, цѣли потжнали въ ситния прахъ на каменнитѣ вжглища, които се товарѣха. Имаше три-четири малки одески и херсонски вѣтроходи съ остри вѣтрила. Тѣ и не погледнаха къмъ тѣхъ. Защо имъ сж вѣтроходи съ остри вѣтрила? Всичко тамъ става отъ горния подъ, а тѣмъ имъ трѣбва истинско „вѣтроходно плаване": катерене по крепителитѣ, лѣгане по коремъ върху напречницитѣ, висене отъ крайщата на напречницитѣ върху морето. . . Тѣ искаха нѣщо силно, внушително, по-истинско морско, гдето да се чувствуватъ въ истинска борба съ морската стихия, на която се посвещаваха.

И следъ като пребродиха пристанището, Иванъ зърна единъ бѣлъ голѣмъ вѣтроходъ върху фонда на вълнолома:

— А! — рече той и откривателно посочи съ ржка.

— Той е атонския „Св. пророкъ Илия!"—каза Маменко. — Той не е за насъ. . .

— Защо?

— Защото капитанитѣ и моряцитѣ му сж калугери. . .

— Интересно... — зачуди се Иванъ.

И Маменко въ нѣколко думи обясни на любопитния си другарь, че атонскитѣ кораби сж двамата и „Св. Иванъ", който сега е въ Атонъ и добави:

— Като напълнятъ стоящия тука съ жито, царевица, бобъ, леща, брашно, — подаяния на благодетелни мужици — заминава за Атонъ. Пристигне ли тамъ — другия заминава за насамъ. На реда си и той се пълни тука, презимува и на следнята пролѣть си заминава пакъ на югъ съ провизии за атонскитѣ калугери на рускитѣ мънастири . . . Единия е тамъ, другия — тука . . . Хайде да отидемъ нататъкъ! Много е любопитно.

— При липсата на други вѣтроходи, защо да не поскитаме едно шестимесечие съ калугеритѣ? — даде мнение и пожелание Котелски.

— Вѣрно, би могло! Бѣхъ чувалъ, че при всѣки рейсъ вематъ по 3—4 мирияни.

И, говорѣйки върху историята на интересния вѣтроходъ, двамата другари, напълно разполагайки съ времето си, се запжтиха бавно по плажа за къмъ вълнолома, гдето бѣ завързанъ „Св. Илия"... Наближили го, Котелски съ любопитство почна да го разглежда. Вѣтроходътъ съ напречни вѣтрила, а по величина — бѣше внушителенъ. Имаше вида на старитѣ военни кораби. Крепители, напречници, стожери — всичко бѣ бѣло. А върховетѣ на стожеритѣ бѣха украсени съ два златожълти кръстове, които блещѣха на слънцето.

— Кръстоветѣ му сж голѣми, като да сж върху черкова! — забеляза Котелски, като стжпваше на дъската за да влѣзе въ вѣтрохода.

Отъ кеятъ двама калугери, съ калимявки на глава по панталони и сини работни ризи, плискаха корабъ; други двама около стърчилото му, отъ една лодка стържѣха водораслитѣ на подводната часть...

Вжтре въ вѣтроходътъ двамата другари намѣриха едно голѣмо множество жени изъ простолюдието заедно съ децата си, насѣдали по горниятъ подъ около единъ купъ бѣли гладки камъчета—чакълъ, който е служилъ на корaба за баластъ. Между женитѣ имаше и мужици, но тѣхното число бѣ поне петь пжти по-малко отъ онова на женитѣ. Цѣлото това множество бѣ дошло на поклонение въ вѣтрохода, гдето бѣ донесло своитѣ подаяния и взамѣна вземаше благословиитѣ, които вѣтроходътъ носеше отъ Света-гора. Всѣки вземаше по две-три камъчета за споменъ и съ религиозенъ трепетъ ги прикжтваше въ пазвата си. Баластътъ се разнасяше изъ селата на цѣла Русия, а водата отъ щернитѣ, тукъ по-многобройни — я пиѣха наредъ всички, като светена вода; нѣкои си мокрѣха очитѣ съ нея, други — главитѣ, а после, следъ тѣзи церемонии, слизаха долу на кърмата . . .

И двамата другари слѣзоха по стълбитѣ, гдето се изгубваха женитѣ. Удари ги дъхъ на тамянъ, вощеници свѣтнаха и краката имъ стжпиха въ малкъ параклисъ, съ изящно изработенъ иконостасъ, хубаво полиранъ подъ и съ богато осветление отъ позлатенъ свѣтилникъ.... Женитѣ се кръстѣха, цѣлуваха иконитѣ, палѣха свещи и редувайки се една следъ друга въ черкуването си — поемаха по стълбата нагоре и излизаха на горния подъ . . . Двамата морски ученици, като разгледаха съ любопитство параклиса, качиха се горе, обиколиха кърмата, вглеждаха се въ всичкитѣ мудреболии съ окото на познавачи, побутнаха кър-

милното колело и спиртозия компасъ, погладиха съ ржка иконата на св. Никола, зазинтена на кърмовата стена на отвжтрешната страна и, все съ любопитство разглеждайки всичко — стигнаха до носътъ, гдето седѣха около жилищното помѣщение нѣколко калугери, които ако нѣмаха дълги коси, брада и калимявки — би ги смѣтналъ човѣкъ за обикновенния нисшъ персоналъ на корабъ.

Морскитѣ ученици поздравиха калугеритѣ, които имъ отвърнаха:

— Господъ да ви помага, братя! — и имъ сториха мѣсто около себе си.

Заприказваха, назоваха се, заговориха за Атонъ, за морето, за обикновеннитѣ си пжтешествия и минаха върху всѣкидневната си корабна служба, за която пръвъ пжть чуваха ученицитѣ.

Братята — калугери, въ качеството си на моряци, бѣха новъ типъ моряци. Ни една дума, отъ речника на обикновеннитѣ моряци не излѣзе изъ устата имъ. Изразитѣ имъ бѣха тихи, кротки, скромни . . . Всичкитѣ почти, — били бивши моряци, а после — свѣтскитѣ суета и страдания по различни начини имъ посочили Атонъ, гдето сега намирали спокойствие въ служене на Бога... Отъ петимата калугери, насѣдали около ученицитѣ: единиятъ, братъ Тимотей, съ свѣтско име Козма, билъ участникъ въ севастополския бунтъ и, впоследствие осжденъ на разстрелване, билъ далъ обещание, че ако оживѣе — щѣлъ да се посвети на Бога; помилванъ — той сега изпълнявалъ обещанието си; вториятъ — братъ Игнатъ, любилъ красива селянка, която го отхвърлила и той, неможейки безъ нейната любовь — решилъ да прехвърли любовьта си къмъ Христа, който му билъ посочилъ обителята; третиятъ—братъ Иеремия, търпейки корабокрушение около Кавказския брѣгъ, въ време на загиването на корабната обслуга билъ далъ обещание, че ако стжпи на сухо — на Бога щѣлъ да посвети живота си, спасилъ се и изпълнилъ обещанието си; четвъртиятъ—братъ Илиадоръ, бившъ стопанинъ на вѣтроходъ, сжщо тъй въ време на корабокрушение, посветилъ Богу остатъка отъ живота си и сега тука — бѣ въ качеството на корабникъ и помощникъ капитанъ; а петиятъ—братъ Тома билъ направо назначенъ отъ обителята за да изучава морското изкуство. Цѣлата обслуга на брой 14 души, заедно съ капитана си, който единствено бѣ свещеникъ, миналъ презъ семинария и морско училище — имаше по-вече или по-малко громко минало въ свѣтския и моряшкия животъ и сега, отказали се отъ „мира сего“ живѣеха съ единъ редъ, съвсемъ различенъ отъ онзи, който се води въ другитѣ кораби.

Интересния животъ на монаситѣ живо заинтересува двамата ученици. Тѣ се побретимиха съ тѣхъ и завързаха още по-оживени разговори. На обѣдъ обѣдваха заедно всички съ свещеника-капитанъ, който дълго чете молитви, преди започването и свършването на обѣда. А кораба презъ цѣлия день приличаше на черква въ праздниченъ день, презъ който богомолцитѣ считатъ за нуждно да се черкуватъ . . . Въ около четире часа има въ параклиса молебствие, на което цѣлата обслуга, вече навлѣкли расата си, заедно съ богомолцитѣ —дълго възнасяха молитви за морскитѣ труженици, за погибающитѣ на море и за Бащата — Царь . . .

Надвечерь Маменко и Котелски знаѣха, че кораба билъ почти натоваренъ и че следъ седмица щѣлъ да потегли за на югъ . . . Где биха тѣ намѣрили по-солиденъ и по-голѣмъ корабъ отъ този? А тъй интересно би се прекарало между тѣзи тихи хорица! Двамата другери решиха да прекаратъ едно плаване върху „Св. Илия“ и сжщата вечерь изявиха желанието си. Капитана имъ прегледа документитѣ и ги прие.

Следующитѣ дни минаха сжщо както всичкитѣ предшедствующи: съ поклонници на „светитѣ камъчета“, на светената вода, съ молитвитѣ, подаянията и общата корабна работа, която подготвя кораба за плаване. Въ предпоследния день дойдоха още двама възрастни моряци-миряни, които бѣха помѣстени въ корабния списъкъ на обслугата.

И рано на другата сутринь всичкитѣ братя, надвесли се надъ пъртоветѣ на рудана, задрънчаха съ котвената верига. Следъ часъ „Св. Илия“, като лебедъ, отъ невиждана красота, запори по плавателния пжть на Азова тихитѣ и мжтни води... На обѣдъ минаха до плаващата бъчва фаръ-камбана, отстояща на 15 мили отъ най-близкия брѣгъ и продължиха курса си къмъ Керченския проливъ. Кораба пжтуваше съ 8 мили въ часъ . . . Надвечерь прерѣзаха въ дѣсно траверса на единъ потъналъ корабъ, чийто стожери стърчяха надъ морето, а следъ часъ — въ лѣво, другъ потъналъ корабъ — идеше на траверса имъ, и когато мракътъ бѣ запалилъ всичкитѣ свѣтлини по брѣга, „Св. Илия“ хвърли котва предъ фара на Еникале.

Следъ като престояха цѣла седмица въ Керчъ, една сутринь „Св. Илия“ съ водачъ залжкатуши на югъ. Лжкатуши цѣль день, докато прерѣза траверса на носъ Такилъ . . . Оттамъ нататъкъ той имаше отпредѣ си Черното, тъмно-синьото, дълбокото — безъ никакви плитковини и подводни камъни, море, което се отличаваше отъ Азовското „блато“.

Поде ги ИСИ-ченъ вѣтъръ, който като пъленъ лѣвъ вѣтъръ загони „Св. Илия“ покрай Кримския брѣгъ, наближавайки го где на 15, где на 20, где на 25 мили. Въ едно денонощие успѣха да пресѣкатъ траверса на южния кримски носъ, Ай-Тодоръ, на разстояние 30 мили.

Като оставиха високия кримски брѣгъ задъ кърмата си и, като свиха платната си въ по-остъръ вѣтъръ, при ИСИ, който постепенно се усилваше, кораба почна да губи брѣгътъ, сочейки съ корабния си носъ далечната точка на Босфора, отстоящъ на 300 мили задъ хоризонта.

. . . На другата сутринь морето кипѣше. Черни оловени облаци покриваха небето и бързо се носѣха на западъ. Свѣткавица блѣщеше въ далечината на Кримъ. Баромегърътъ снощи бѣ падналъ и още спадаше. Върхнитѣ вѣтрила бѣха прибрани, а горнитѣ срѣдни вѣтрила подбрани... Вѣтърътъ, се усилваше . . . Капитана заповѣда да се събере обслугата на молитва за да се прекара по-леко бурята, която бѣ още въ началото си. Подъ зова на камбаната всички братя, освенъ двамата на кормилото и двамата на носа, слѣзоха въ параклиса. Не слѣзоха долу мирянитѣ-моряци, както и ученицитѣ:

— Каква ти молитва! — отсѣкоха тѣ. Спасението на кораба е само въ нашитѣ ржце!

— Богохулство! — изрече единия братъ и фанатически изгледа мирянитѣ. Господи помилуй! Господи прости на твоитѣ слѣпи чада! — обърна той погледъ къмъ небето и подкани мирянитѣ къмъ параклиса.

— Какъвъ ти параклисъ, вий луди ли сте? Искате ли да потопите кораба? Не параклисъ, а всички тукъ на горния подъ трѣбва да бждемъ: да бждемъ на щрекъ!

А отдолу се носѣше молитвата на десетьтѣхъ братя . . .

. . . Бурята продължаваше да се усилва. Вжжетата свирѣха. Вълнитѣ трещѣха върху стенитѣ. Платната огъваха стожеритѣ, а „Св. Илия" като делфинъ се хвърляше въ разтворенитѣ ями и изкачаше на гребенитѣ имъ . . . Крепителитѣ почваха леко да отслабватъ . . .

Колкото бурята ставаше по силна, толкова и молитвитѣ ставаха по-усърдни, а мирянитѣ, събрали се до срѣдния стожеръ—негодуваха по адресъ на капитана, който отдаваше по-голѣмо значение на молитвата, отколкото на истинската работа, която бѣ отъ естество да запази кораба.

Стожеритѣ скърцаха все по-вече и по-вече и се огъваха подъ голѣмата площь на платната, които трѣбваше вече да се свиятъ или значително да се понамалятъ. Рискътъ съ голѣмата площь на платната бѣ много голѣмъ: всѣки моментъ вече стожеритѣ можеха да се счупятъ, а капитанътъ още продължаваше молебена и не идваше да даде заповѣдь за намалѣване на платната . . . Двамата моряци и ученицитѣ се посъветваха и скочиха вихрено по крепителитѣ на срѣдния стожеръ. Прибраха горнитѣ срѣдни вѣтрила; бързо слѣзоха и пролазиха по крепителитѣ на предния стожеръ. Свиха и неговитѣ горни вѣтрила . . . Кораба леко забави хода си, кърмовитѣ крепители изгубиха слабината си и кораба по-спокойно продължи набѣга си само подъ главното и предно вѣтрила и подъ всичкитѣ си носови и наклонни вѣтрила . . .

Двамата дежурни братя на носа шепнѣха своитѣ молитви, шепнѣха молитвитѣ си и онѣзи върху кърмилното колело — всички въ унисонъ съ десетьтѣхъ, които бѣха долу.

Свѣткавицата режеше небосвода все по-близо... Раздираше се небето и трѣщеше цѣлото море, горѣше небето — трѣщеше ширинето. Вѣтърътъ ту се усилваше, ту на моменти поспадаше и изведнъжъ подъ трѣсъка на гърмотевица, която оглуши всичко, зачести дъждъ на едри капки. . . . Вѣтърътъ намалѣ и се обърна на зефиръ . . . Заплющѣ силенъ пролѣтенъ дъждъ. . . .

Братята излѣзоха изъ параклиса и навлѣкоха мушамитѣ си.

Хоризонта бѣ потъналъ въ булото на дъждовната мъгла. . . .

Вѣтърътъ, страшниятъ вѣтъръ, който бѣ опасенъ, бѣ престаналъ. Дали той бѣ престаналъ поради молитвитѣ или стожеритѣ не бѣха се счупили поради това, че моряцитѣ на време бѣха намалили вѣтрилата? — това оставаше тайна.

Разсече се небето отъ мощна свѣткавица и страшенъ трѣсъкъ пакъ се разнесе изъ ширинето.

— Гръмоотводитѣ — въ водата! — викна единъ отъ мирянитѣ, понеже тази команда не бѣ дадена още отъ капитана.

— Гръмоотводъ? — иронично отвърна капитана. — Горе ний имаме кръстъ!

— Какъ? — изумени викнаха мирянитѣ. — Безъ гръмоотводи ли сте вий? — и, обръщайки очитѣ си къмъ стожеритѣ, тѣ съ ужасъ забелязаха, че върху кръстоветѣ липсваха гръмоотводи, необходимость на всѣки корабъ.

Разкѫса се небосвода и нова гръмотевица трѣсна върху самия корабъ:

— Така не може! — громко викна Котелски къмъ братята, които бѣха спокойни, съвършенно спокойни.

— Тамъ гдето има кръстъ — кощунство е да има отгоре му гръмоотводъ! — отсече корабника, който имаше вече опитность задъ себе си съ чудесното си спасение, въ онова корабокрушение, отъ което се избави само той.

Нова свѣткавица и новъ тънтежъ, като да се събаря небето.

— Глупости! — отвърна Маменко на своя редъ въ страха си.

Капитана се доближи до Маменко и тихо и смиренно му каза:

— Брате, не богохулствувай! Имай вѣра: кръста е по-вече отъ гърмоотводъ! Двадесеть години този корабъ е пѫтувалъ само съ кръстоветѣ си... А знай — кораба ни се нарича и „Св. пророкъ Илия"!

Две противоположни разбирания, две мнения, които нѣмаха допирни точки. . . .

Двамата моряци и ученицитѣ, въ неизказанъ страхъ, поради липсата на гръмоотводи въ тази непрекѫсната гръмотевица, слѣзоха долу въ параклиса и машинално се закръстиха, понеже съ всѣка гръмотевица тѣ очакваха разгромяването на кораба; а братята спокойно се наслаждаваха на свѣтлината, която идеше отъ небето: тѣ малко-много имаха опитностьта, че всичко е въ ржцетѣ на Господа, отъ Когото произтичатъ и вѣтъра, и свѣткавицата, и гръмотевицата. . . .

Следъ два часа „Св. Илия" излѣзе отъ сферата на дъжда, блѣсна хубаво пролѣтно слънце и кораба продължи леко да подскача върху мъртвото вълнение. Разпериха пакъ всичкитѣ вѣтрила и отново камбаната призова всички на благодарственъ молебенъ за преминатата буря. . . .

. . . Следъ дведенонощно духане на срѣденъ ИСИ-ченъ вѣтъръ „Св. Илия" благополучно стигна предъ Босфора, гдѣто го пое влекачъ и го отвлече до Леандровата кула. Кораба хвърли котва и реши да престои два дена.

Мирянитѣ и ученицитѣ се явиха при капитана и му заявяваха, че напущатъ кораба, като казаха:

— Вий вървате въ кръста, а ний — въ гръмоотвода! Едно условие може да ни задържи: върху кръста — да има и гръмоотводъ!

— Ний не сме безвѣрници! — отсѣче тихо и смиренно капитана-свещеникъ.

София, 10.XI.1926 г.



Когато въ Бургазския заливъ духа юго-западенъ вѣтъръ.
Фотогр. Волпасъ, 1924 год.



А. Нечаевъ.

РИБОЛОВНИТѢ ПРОУЧВАНИЯ ПРЕДЪ БЪЛГАРСКИЯ БРѢГЪ.*)

Съгласно договора, сключенъ между Българското правителство и Холаннското риболовно дружество „Ноордерлихтъ", последното се е задължило да направи риболовни проучвания въ морето предъ българския брѣгъ. За цельта дружеството е изпратило моторната яхта „Книккеръ" (водоизмѣщение 135 тона, машини 250 HP., скорость около 9 мили въ часъ), въоржжена съ малъкъ отеръ-тралъ, обикновенъ холандски типъ.

Риболовнитѣ проучвания се започнаха на 2 октомврий и траяха до 31 декемврий 1926 год. Тѣ обхванаха морската ивица предъ българския брѣгъ, отъ ромънската до турската граница.

Въ предѣла на тая ивица „Книккеръ" направи 188 тралирания. При всѣко тралиране трала се тегляше отъ 1 до 2 часа съ скорость около $3^1/_2$ мили въ часъ. Мѣстата на тралиранията се опредѣляха обикновенно по курса и скоростьта на кораба. Никакви корекции на течение, вѣтъръ и др. не се правеха, затова всичкитѣ опредѣления иматъ само относително значение.

Отъ рибитѣ съ по-голѣмо значение за черноморския риболовъ, бѣха ловени следнитѣ: несетрови риби (моруна, несетра и пъструга), калканъ, писия и барбуня.

Несетровитѣ риби се срещаха предимно въ Варненския районъ (отъ ромънската граница до носъ „Емине"). На 6 октомврий тамъ бѣха уловени наведнажъ три голѣми моруни (отъ 207 до 220 см. дължина). Това обстоятелство предизвика твърде оптимистични тълкувания, обаче тѣ се оказаха прибързани. За презъ всичкото време отъ 2 октомврий до 31 декемврий бѣха хванати само 12 моруни и 25 пъструги и несетри. (Сравнително малки екземпляри).

Калканътъ се ловеше навсѣкжде на дълбочина отъ 18 до 90 метра. Обаче и неговото количество не бѣше голѣмо. Срѣдно при едно тегляне на трала се улавяше 5 калкана отъ различна голѣмина. Само въ участъка около носъ „Емине" ловътъ бѣше по-добъръ до 11—12 парчета.

Още по-незадоволителни бѣха резултатитѣ при лова на писията. Тя се ловеше въ отдѣлни екземпляри, отъ които по-вечето бѣха малки.

Ловътъ на барбунята не надминаваше 3—5 кгр. на едно теглене.

Отъ другитѣ риби се ловѣха редовно: акулата, скатоветѣ и меджидътъ.

Акулата се срещаше навсѣкжде на дълбочина между 18 и 75 метра. Въ по-голѣмо количество тя се ловѣше предъ устието на р. Камчия и въ Бургазския районъ. Тамъ понѣкога трала изваждаше до 10—12 парчета наведнажъ.

Скатоветѣ се ловѣха предимно на дълбочина между 18 и 40 метра. Главниятъ имъ теренъ се оказа въ Варненския районъ, кждето се улавѣше до 5—6 парчета наведнажъ.

Меджидътъ се срѣщаше масово на дълбочина до 70 метра. Това обстоятелство трѣбва да се подчертае, защото въ крайбрѣжнитѣ води той се лови много рѣдко.

При лова съ трайла се вадиха и миди. Тѣхното количество се оказа твърде голѣмо, особенно въ Варненския районъ, кждето понѣкога се улавѣше до 10 тона наведнажъ.

Времето на проучванията съвпадна съ сезона на скумрийния риболовъ, затова уловената отъ „Книккеръ" риба се продаваше на доста низки цени, а скатоветѣ, меджидътъ и мидитѣ съвършено не намираха купувачи. Обаче само съ това не може да се обясни обстоятелството, че цѣлото производство на „Книккеръ" възлиза само на около 90—100.000 лв. Главната причина е, че изобщо количеството на уловената риба бѣше много малко.

На какво се дължи неуспѣха на „Книккеръ"? Твърде е вѣроятно, че количеството на придънните риби предъ българския брѣгъ не е голѣмо. Обаче това не може да се смѣта за доказано съ опитнитѣ ловидби, понеже малкото производство може да се яви като резултатъ и на други условия. Така напр. „Книккеръ" ловѣше изключително съ трала отъ северно морски типъ, който не е нагоденъ за мекото и покрито съ миди дъно на Черно море. Освенъ това, възможно е, че сезона не бѣше сполучливо избранъ. (Напр. презъ пролѣтьта, вѣроятно производството щѣше да бжде по-голѣмо, особено на калкана).

Много по-добри резултати можѣха ду се очакватъ отъ риболова на пасажнитѣ риби, ако „Книккеръ" би разполагалъ съ специалнитѣ уреди за тѣхния ловъ. Обаче за съжаление, поржчанитѣ отъ дружеството „Ноордерлихтъ" мрѣжи за скумрията и др. пристигнаха следъ привършването на сезона и на договорния срокъ. По такъвъ начинъ пасажнитѣ риби, които съставляватъ главното богатство на нашето крайбрѣжие, останаха не проучени.

Рибарството въ Гърция. При риболова въ крайбрѣжнитѣ води въ Гърция се използуватъ сжщитѣ рибарски уреди, както и у насъ: таляни, грибове, мрежи и вждици. Главния обектъ на този ловъ сж скумриевитѣ риби: паламудъ, тунецъ, мечъ-риба и скумрия (предимно колйосъ). Другитѣ риби се ловятъ въ ограничени количества, освенъ заргана, който презъ есеньта се среща масово.

Наредъ съ крайбрѣжното риболовство въ Гърция сжществува и тралния ловъ, който се извърш-

---

*) Б. Р. — Редакцията дава мѣсто на горната статия, безъ да се присъединява къмъ заключенията на автора.

Правилни заключения ще могатъ да се направятъ следъ като м-вото на земледѣлието публикува докладитѣ на холандската компания и на комисията, която е ржководила или наблюдавала проучванията, а сжщо така като се публикуватъ целитѣ на проучванията, които сж били поставени отъ българското правителство или предложени отъ холандската компания.

ва въ по-отвореното море. Този начинъ на лова е билъ въведенъ отъ мало-азиатскитѣ бѣжанци презъ време на гръцко-турската война. При тралирането обикновенно се използуватъ неголѣми платноходи, часть отъ които иматъ и моторни двигатели. Благодарение на тѣхната дейность количеството на рибата, която се донася на Атинския пазаръ значително се увеличи, а именно отъ 2—3000 оки преди войната достигна сега до 25,000 оки.

Между тралнитѣ кораби има и единъ параходъ. Неговия ловъ не е голѣмъ и не надминава 250—400 оки на день. Очевидно е, че условията на морето предъ гръцкия брѣгъ не сж твърде благоприятни за този видъ риболовъ.

Рибарската изложба въ Кигъ (Германия). Между 14 и 22 май 1927 год. въ Килъ — Германия ще се състои общогерманския рибарски конгресъ. Презъ сжщото време ще бжде уредена и рибарска изложба съ следнитѣ отдѣли:

1) Живи риби, 2) рибна търговия, 3) рибна индустрия, 4) различни принадлежности за риболовството и рибоводството, 5) рибарски кораби и мотори, 6) навигация и спасителни средства, 7) средства и начини за пропагандиране на рибарството, 8) научни изследвания, 9) спортенъ риболовъ, 10) аквариуми и терариуми, 11) история на рибарството, 12) рибарска литература, 13) риболовна администрация и полиция и 14) изкуство и занаятчийство въ връзка съ рибарството.

Риболовството въ северните морета презъ 1923 год. Въ края на миналата година сж опубликувани отъ международното бюро за рибарството статистическитѣ данни за количеството риба, уловено отъ различнитѣ европейски държави въ северните морета.

Споредъ тия данни производството е било следното:

Англия	916	милиона кгр.
Норвегия	675	„ „
Франция	210	„ „
Дания	68	„ „
Исландия . . .	158	„ „
О-ва Фарое. . .	39	„ „
Германия . . .	152	„ „
Холандия . . .	101	„ „
Швеция	87	„ „
	2,406	милиона кгр.

По видове риба ловътъ се е разпредѣлялъ така:

Трескови риби	около	964	мил. кгр.
Херингъ	„	881	„ „
Плоски риби (калканъ и др.)	„	121	„ „
Скумрия.	„	51	„ „
Акули и скатове	„	47	„ „
Сарделки	„	18	„ „
Др. риби и морски животни .	„	335	„ „

Рибната консумация въ Германия. Презъ 1925 г. въ Германия всѣки човѣкъ отъ населението срѣдно е консумиралъ 9·67 кгр. риба, отъ която около 2·00 кгр. сладководна и 7·67 кгр. морска. Презъ сжщото време консумацията на месото е била 47·00 кгр. на човѣкъ.

Риболовството по Адриатическото крайбрѣжие на Югославия. Споредъ официалнитѣ данни презъ 1924 год. въ Адриатическото море е било уловено 4,183,735 кгр. риба на сума 38,000,000 динари. Отъ тая риба е било консервирано съ соль 958,723 кгр. и въ кутии 153,201 кгр. Експорта е билъ около 1,000,000 кгр.

Презъ 1925 г. производството на сарделката е било по-голѣмо и е дало възможность да бждатъ приготвени около 20,000,000 кутии сардели съ масло.



Пецовъ.

ВЛИЯНИЕ НА ПЛАВАНЕТО ВЪРХУ ОРГАНИЗМА И ХИГИЕНА ПРИ УПРАЖНЯВАНЕТО МУ.

Плаването е едно отъ онія упражнения, които указватъ голѣмо влияние върху развитието и укрепването на организма. Това влияние засѣга не само мускулитѣ на тѣлото, но така сжщо дишането, кръвообръщението и нервната система.

Плаването е нераздѣлна часть отъ къпането, което още отъ древнитѣ времена е известно, като средство за лѣкуване. То действува на организма съ температурата на водата, механическото въздействие на водата върху кожата и налѣгането, което последната оказва на гърдитѣ, което е отъ голѣмо значение за дишането.

Само по себе си плаването представлява едно упражнение, въ което вематъ участие почти всички органи на нашето тѣло. Едни държатъ тѣлото надъ водата, други пазятъ нужното равновесие, а трети го предвижватъ напредъ. По такъвъ начинъ тѣ се отдаватъ известно време на приятна и незабелязана гимнастика, която ги развива и закрепва. Особенно силно закрепватъ мищцитѣ и гръбнитѣ мускули.

При редовното и правилно къпане се подобрява обмѣна на веществата. Краткото къпане отъ две до три минути, намалява температурата на тѣлото. Организма, въ стремежа си да запази нормалната температура, извършва усилена обмѣна на веществата, вследствие на което дишането се усилва, а кръвообръщението се ускорява. Следъ излизането изъ водата скоростьта на обмяната почва да намалява, докато тоя процесъ дойде въ нормалното си състояние. При по-дълго къпане, 15 минути и по-вече, организма се мъчи по-дълго време да подържа усилена обмѣна за да може по-тоя начинъ да се попълни излѫчваната отъ тѣлото топлина. Тоя процесъ е свързанъ съ изразходване на сили, вследствие на което следъ къпането нас-

тѫпва една слаба умора и чувство на изтощаване. Следъ излизането навънъ температурата на тѣлото продължава още да е понижена и едва следъ изтичането на 1 или 2 часа настѫпва наново нормалната обмяна. По тоя начинъ това къпане се отразява рѣзко върху цѣлия организъмъ. За слабитѣ, анемичнитѣ и болнитѣ натури, такова къпане не само че не е полезно, но даже и вредно. То може да има лоши последствия, като разстрои организма и влоши здравословното му състояние. Не трѣбва да се мисли, че за такива лица къпането е абсолютно вредно. Редовното, систематично къпане съ умѣрено стоене въ водата би принесло твърде много за поправяне на здравето имъ.

Плаването е едно отлично средство за закаляване на организма. Последния поставянъ посмѣнно въ студената вода, на вѣтъра и слънцето свиква съ рѣзкитѣ промѣни и закрепва, и така каленъ става годенъ за борба съ всички трудности.

Обаче за да бѫде плаването полезно, всѣки, който се занимава съ него, е длъженъ да спазва редъ установени хигиенични правила. Неспазването имъ не само, че намалѣва ползата, но понѣкога може да доведе и до лоши последствия. Особено точно трѣбва да се спазватъ тия правила отъ начинающитѣ и не тренираните плувци, на които организма не е още достатъчно закрепналъ и свикналъ съ новитѣ промѣни.

Хигиената при къпането засѣга температурата на водата, възрастьта на плувеца, продължителността на къпането, количеството на банитѣ, времето за къпане и пр.

Въ началото на сезона къпането трѣбва да започне при температура на водата най-малко +17°R. Откриване на сезона при по-низка тепмература не носи никаква полза, а за слабитѣ и несвикнали натури е вредно.

Не отъ малко значение е и времето което трѣбва да се прекара въ водата. Въ първитѣ дни на сезона дѣцата и юношитѣ трѣбва да започнатъ съ стоене въ водата отъ 1—2 минути, като това време постепенно се увеличава, докато се дойде до 15 минути. Сѫщото трѣбва да се спазва и отъ слабитѣ, малокръвнитѣ и нервнитѣ. Дѣцата отъ тая категория, които желаятъ да се тренират, могатъ да започнатъ това едва следъ едномесечна подготовка. Здравитѣ натури могатъ да започнатъ къпането съ начално престояване въ водата около 5 минути. Това време може бързо да се доведе до 20—30 минути, което е напълно достатъчно. По-дългото стоене въ водата и да не е вредно, не принася никаква полза. Дългото стоене въ водата намалява силно тѣглото на тѣлото.

Практически, времето което трѣбва да се прекара въ водата, се опредѣля съ особенно самочувствие. Когато плувеца почувствува умора или тѣлото му почне да трепери, трѣбва веднага да напустне водата. Въ такъвъ случай даже е нужно, следъ като се излезе на брѣга, тѣлото да се разтрие силно съ суха кърпа, следъ което веднага да се облече.

Къпането по-вече отъ два пѫти на день е вредно. При плаването организма прави единъ малъкъ преразходъ на сили, които следъ това той възстановява. Когато къпането се повтаря нѣколко пѫти загубата се увеличава, организма не успѣва да възстанови загубата и неговата здравина и издръжливость силно намаляватъ. Това изискване трѣбва особенно внимателно да се спазва отъ начинающитѣ, на които организма не е още свикналъ съ водата.

Влизането въ водата, когато сърдцето е въ възбудено състояние, може да доведе до лоши последствия. Ето защо следъ усилена работа, като бѣгане, борба, гимнастика и др. налага се една малка почивка, отъ 10—15 минути, за да се успокои сърдцето, а пулса да дойде въ нормално положение.

Неправилно е мнението, че влизането потенъ въ водата е вредно за здравето. Стига Сърдцето и пулса да сѫ успокоени и да не се стои голъ на вѣтъра, потапянето на потното тѣло въ водата не само че не е вредно, но даже полезно. Известно е, че изпотяването е физиологична функция, съ която тѣлото се противопоставя на горещината. Потапянето на изпотеното тѣло ще улесни тая му борба.

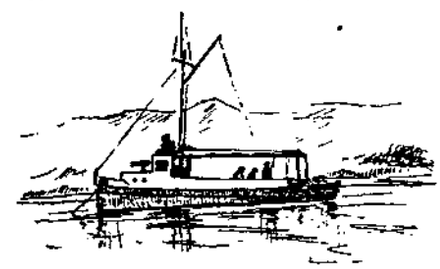
Влизането въ водата трѣбва да става бързо. За предпочитане е влизане съ скачане. Бавното влизане съ разтриване на гърдитѣ и краищата е вредно. При бавното и неравномѣрно изменение на температурата организма по-мѫчно реагира, вследствие на което по-лесно може да се простине. При бързото, внезапно потапяне, реагирането е по-голѣмо, организма стегнатъ и годенъ да се противопостави на рѣзката промѣна. Това правило, не трѣбва, обаче да се изпълнява отъ лица съ болни сърдечни органи. За такива рѣзката промѣна на температурата се отразява отрицателно, а въ нѣкой случаи може да доведе до нещастие.

Друго важно хигиенично правило, което не трѣбва да се остави безъ внимание е: да не се влиза въ водата съ съвършено празенъ или препълненъ стомахъ. Гладниятъ организъмъ не може да има достатъчно количество запасни сили и понеже при плаването всѣкога се прави известенъ преразходъ, той ще се изтощи и преумори. По тая причина преди да се отиде на морето, отъ голѣма полза е, вземането на една лека подкрепителна закуска. Половинъ часъ следъ закуската плувеца може спокойно да влезе въ водата, съ пълната сигурность, че къпането не ще има никакви лоши последствия. Къпането съ пъленъ стомахъ е извънредно вредно затова следъ пълно нахранване необходимо е да се изминатъ най-малко 1½—2 часа и тогава да се влѣзе въ водата.

Когато тѣлото е въ водата не трѣбва да се остава въ неподвижно състояние. Стоенето и леженето въ водата е вредно. Движенията, като усилватъ кръвообращението и реакцията на организма, предпазватъ го и отъ простиване.

Следъ излизане отъ водата, отъ голѣма полза е, истриването и разтъркването на тѣлото. Стоенето на вѣтъра съ неизбърсано тѣло води къмъ простудяване. При студено време нѣколко пробѣга или малко гимнастика сѫ отъ голѣма полза и предпазватъ отъ простудяване.

Всички гореизложени правила, макаръ и прости на видъ, иматъ голѣмо значение, както за здравословното състояние на плувеца, така и за напредъка въ плаването. Всѣки, който желае да извлече полза и удоволствие отъ плувния спортъ, е длъженъ да ги знае и всѣкога да ги спазва.



На котва. Рис. отъ К. Ск.



Плаващъ докъ за Сингапуръ. Плановетѣ на предназначения плаващъ докъ за английската морска база въ Сингапуръ сж вече изработени отъ главния инженеръ-корабостроитель на английския флотъ. Въпросниятъ докъ ще може да приема на поправка и най голѣмитѣ военни кораби. Неговитѣ размѣри сж следнитѣ: дължина 274 метра, газене 15·25 м., подемна сила 50,000 тона. Голѣмото газене на дока въ потънало състояние ще даде възможность да бждатъ вкарвани въ него повредени кораби, които сж приели въ себе вече морска вода и сж увеличили газенето си. Проекта предвижда за постройката на дока единъ срокъ отъ 2 год.

Новиятъ французски хидроплань „Ришаръ", построенъ отъ фирмата Penhoét въ С. Назере, има следнитѣ данни: тежина, заедно съ полезния товаръ, 17 тона; височина на повдигането 3,000 метра; хидроплана може да повдигне 40 человѣка съ багажа имъ, или 40 войника съ оржжието имъ, или 4 тона бомби; района на действието му е 3,000 мили; скорость 200 клм. въ часъ; притежава 5 мотора съ обща мощность 2,100 конски сили: разпереность на крилетѣ 40 метра; дължина 30 метра; височина 6 метра. Хидроплана е предназначенъ за въздухоплавателната станция въ С. Рафаелъ.

Панамскиятъ каналъ е билъ преминатъ презъ 1926 година отъ 5,197 търговски кораби, които сж платили 22,931,055 долара такса за преминаването му. Въ сравнение съ предидущата 1925 год. процентното увеличение на преминалитѣ презъ Панамския каналъ въ 1926 год. кораби е 11·1%, а събранитѣ суми сж показали увеличение 7·1%.

Изъ военнитѣ флоти на чуждитѣ държави.

Турция. * *Презъ августъ 1926 год.* е билъ завършенъ генералния ремонтъ на минния кръстосвачъ „Берки Сатветъ", който веднага е поелъ службата си въ действующия флотъ. Въпросниятъ миненъ кръстосвачъ има 775 тона водоизмѣщение, две 105 м. м. и четире 57 м. м. орждия и скорость 22 морски мили въ часъ.

* *Работата по* изваждането на потъналитѣ презъ време на войната кораби, която се извършва отъ фирмата Фратели Сера, отива успѣшно. На първо време ще бждатъ извадени броненосеца „Месудие", който е потъналъ при носъ Нагера, и лекия кръстосвачъ „Мидили" (бившия германски „Бреслау").

* *Морското командване* въ Цариградъ е решило да продаде като старо желѣзо 8 военни кораба и 2 маторни катера, понеже сж негодни за по-нататъшна служба. Между тия кораби сж: ескадрения миноносецъ „Немуней Хамиетъ" (германска постройка отъ 1907 год.; 650 тона водоизмѣщение) и миноносеца „Акъ-Хисаръ" (италиянска постройка отъ 1904 год.; 160 тона водоизмѣщение), които до скоро сж се числили въ строя.

* *Презъ течение* на лѣтото 1926 год. сж били въ плаване: лекия кръстосвачъ „Хамидие", миннитѣ кръстосвачи „Пейки Шевкетъ" и „Берки Сатветъ" и ескадренитѣ миноносци „Басра и „Самсунъ".

* *Открита е* на 6 октомврий 1926 год. фабрика за аероплани въ Кесарии (260 клм. на югоизтокъ отъ Ангора).

Гърция. * *Служба по подводното плаване.* Както е известно до скоро въ гръцкия воененъ флотъ нѣмаше подводни лодки. Напоследъкъ морското министерство заржча нѣколко подводни лодки въ странство и сега то си е поставило за задача да подготви необходимия персоналъ за бждащата служба на подводнитѣ кораби.

Въ връзка съ това презъ месецъ юний 1926 год. сж се завърнали въ Гърция двама офицери, които сж завършили школата по подводното плаване въ Франция. Тѣмъ е възложено да подготвятъ обслуга за първитѣ подводни лодки. На 5 юний 1926 год. Морското министерство е отпуснало кредитъ за постройка на база за подводнитѣ лодки въ Скараманго; предвиждатъ се помещения за обслугата на подводницитѣ, складове за материали и пр.

Съ специална заповѣдь се създава „Служба за подводно плаване". Тая служба ще обема: подводнитѣ лодки, спомагателнитѣ кораби и базитѣ на подводнитѣ лодки. Началникъ на службата се предвижда единъ капитанъ I рангъ, подчиненъ на морския министеръ.

* *Подводниятъ флотъ на Гърция.* Въ срѣдата на 1927 год. ще бждатъ готови окончателно дветѣ подводни лодки: „Папаниколисъ" и „Катсонисъ", които се строятъ въ Франция въ корабостроителницата „Chantiers de la Loire". Тия еднотипни подводни лодки иматъ следнитѣ данни: водоизмѣщение надъ водата 705 тона, а подъ водата 776 тона; скорость надъ водата 14 морски мили въ часъ, а подъ водата 9·5 морски мили; въ надводно състояние се движатъ отъ два дизелъ мотора по 650 конски сили, а въ подводно състояние — съ два електромотора по 500 конски сили; дължина 62.50 метра; широчина 5.40 метра; артилерия — едно 7.6 см. скорострелно противоаеропланно орждие и друго сжщо такова 4 сантиметрово; минни апарати за самодвижущи се мини 6 отъ по 53 см. въ диаметъръ; най голѣма дълбочина на потъване 80 метра; районъ на действие надъ водата 3,500 мили, а подъ водата 100 мили.

Въ края на м. май 1926 год сж заржчани още 4 подводни лодки въ сжщата корабостроителница. Тия подводни лодки ще иматъ 710 тона водоизмѣщение надъ водата.

Отъ това явствува, че гръцкото морско министерство е възприело подводната флотилия отъ 6 подводни лодки при водоизмѣщение 710 тона.

* *Следъ превратa* правителството на генералъ Кондилисъ е направило следнята декларация относно флота: Нови поржчки за военни кораби нѣма да се правятъ. Ремонтирането на броненосеца „Лемносъ", броненосния кръстосвачъ „Averовъ" и кръстосвача „Елли" ще бжде продължено докато корабитѣ бждатъ окончателно готови. Ще продължатъ да се работятъ и заржчанитѣ въ Франция 6 подводни лодки. Ще бждатъ ремонти-

рани 6 тѣхъ малки миноносеца отъ типа „Пергамосъ". Предвижда се усилването на морската авиация.

* *Практическата ескадра* въ съставъ 4 голѣми ескадрени миноносеца отъ типа „Летосъ" е премѣстила седалището си пакъ въ Солунъ. За корабъ водачъ е опредѣленъ ескадренния миноносецъ „Леонъ" подъ командата на капитанъ Тумбакъ, който както е известно пръвъ се присъедини къмъ движението на генералъ Кондилисъ и който плени въ морето генералъ Пангалосъ. Въ Солунъ се намира сѫщо и броненосеца „Килкисъ".

Германия. * *Старшиятъ артилерийски* офицеръ на германскиятъ линеенъ кръстосвачъ „Лютцовъ", който потъна геройски въ време на Ютландския морски бой, описвайки боя и потъването на кръстосвача въ една своя книга, издадена напослѣдъкъ, завършва така:

„Материалната часть на артилерията въ кръстосвача „Лютцовъ", действието на артилерийскитѣ кули, орждията, средствата за връзка и управлението на огъня, работѣха безотказно въ течение на цѣлия бой, като се изключатъ само случаитѣ, когато сж били повредени отъ неприятелския огънь. Отличното действие на системата за управлението на огъня заслужава особенно внимание и показва, че може безусловно да се довѣряваме на най-сложнитѣ технически прибори, ако тѣ се обслужватъ правилно".

* *Нови кораби.* Въ срѣдата на м. Ноември 1926 год. новопостроения кръстосвачъ „Емденъ" е завършилъ пробнитѣ изитания и е заминалъ въ 17 месечно кржгосвѣтско пжтуване съ морскитѣ кадети. Еднотипниятъ нему кръстосвачъ „В", който се строи въ държав. корабостроителница въ Вилхемсхафенъ е получилъ наименованието „Графъ Шпе". Следующитѣ два кръстосвача отъ сѫщия типъ, които сж започнати да се строятъ — една въ Килъ, а другия въ Вилхемсхафенъ и за сега сж обозначени само съ буквитѣ „С" и „Д" — ще бждатъ малко по-дълги и по-тѣсни за да могатъ да получатъ по-голѣма скорость.

Новопостроения ескадренъ миноносецъ „Мьове" следъ привършването на пробнитѣ испитания на 1 октомври 1926 год. е влѣзълъ въ строя на мѣстото на ескадренния миноносецъ „Т. 157", който се изключва отъ списъцитѣ на флота. Последующитѣ два ескадрени миноносеца отъ типа на „Мьове" — „W 106" и „W 107" сж спуснати на вода въ Вилхелмсхафенъ презъ Септември 1926 год. и сж получили имената „Condor" и „Falke". Тия кораби иматъ 800 тона водоизмѣщение, 33 морски мили ходъ, 3 орждия 10 см. и 4 минни апарата за самодвижущи се мини съ диаметъръ 50 см.

Англия. * *Постройка на нови кораби.* Новопостроения миненъ заградитель „Adventure" прави всестранни пробни испитания. Презъ едно отъ последнитѣ му пробни пжтувания е билъ застигнатъ отъ буря, която му нанесла малки повреждения.

Въ края на 1926 г. сж дадени да се строятъ 6 нови подводни лодки. Три отъ тѣхъ ще се строятъ въ корабостроителницата „Викерсъ", две — въ „Бердоморъ" и една — въ държавната корабостроителница.

Дадени сж да се строятъ сѫщо така и два кръстосвача отъ по 10,000 тона водоизмѣщение. Първиятъ отъ тѣхъ ще се строи отъ държавната корабостроителница, а вториятъ — отъ частната корабостроителница „Палмеръ-Ярроу".

* *За Сингапурската морска база* на Малайскитѣ острови сж отпуснати 2 милиона фунта стерлинги, които ще се изразходватъ въ течение на 5 години (по 400,000 фунта стерлинги на година). Плаващиятъ докъ за Сингапурската военно-морска база е заржчанъ въ корабостроителницата „Swan Hunter и Wigham Richardson".

* *Въ края* на ноември 1926 година линейниятъ корабъ „Resolution" е напустналъ островъ Малта и е отишелъ въ Портсмутъ за да бжде основно ремонтиранъ въ продължание на една година.

Съединенитѣ Щати. * *Морски маневри.* Презъ първата половина на настоящата година флота на Съединенитѣ Щати ще произведе голѣми морски маневри въ Панамския каналъ и прилежащитѣ му морета. Цельта на маневритѣ е да се провѣри до колко е надеждна отбраната на най-важния въ економическо отношение участъкъ отъ Атлантическия океанъ, чиято отбрана е възложена на морскитѣ сили, авиацията, брѣговата отбрана и сухопжтнитѣ сили.

* *Морския бюджетъ* на Съединенитѣ Щати за 1927 година е съкратенъ на 315 милиона долара, когато миналата година бюджета е билъ 333 милиона долара. Морското управление е недоволно отъ това съкращение, понеже ще трѣбва да забави постройката на новитѣ кръстосвачи, ще трѣбва да се изключатъ отъ списъцитѣ на флота редъ кораби и най-после, ще трѣбва да се съкратятъ разходитѣ за морската авиация.

Франция. * *Морския бюджетъ* на Франция за 1927 година възлиза на 1,805,000,000 франка, т. е. съ 192,000,000 франка въ по-вече отъ бюджета за 1926 година. Това увеличение се прави съ огледъ да могатъ да се посрещнатъ нуждитѣ на множеството новостроящи се кораби.

Между другото въ новия бюджетъ за 1927 година сж предвидени 22 милиона франка за брѣговата отбрана, 112 милиона франка за морската авиация, 133 милиона франка за топливо и 50 милиона франка за увеличение личниятъ съставъ, подобрение заплатитѣ му и неговия битъ.

* *Промѣни въ морското командуване.* Вмѣсто адмиралъ Дюменилъ за главенъ инспекторъ на морскитѣ сили въ Срѣдиземно море е назначенъ адмиралъ Мервелье дю Виньо.

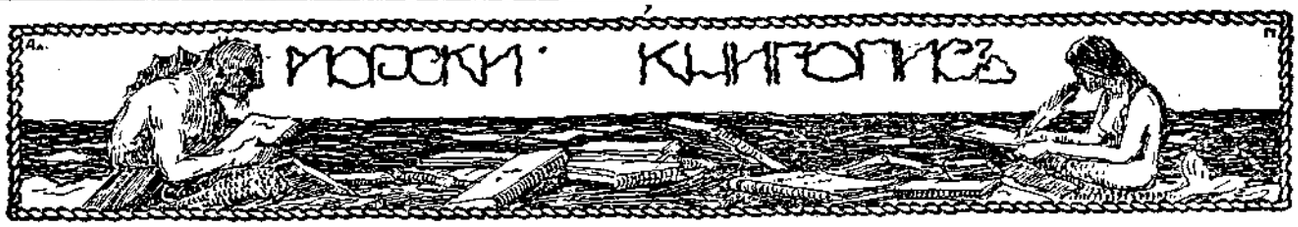
* *Новостроющитѣ се* подводни лодки „Redoutable" и „Vengeur" ще иматъ 1560 тона водоизмѣщение въ подводно състояние.

Италия. * *Постройка на нови кораби.* Споредъ официални сведения сж заржчани въ корабостроителницата „Тези" въ Таранто две нови подводни лодки „Marc Antonio Bragadino" и „Filippo Corridoni" съ водоизмѣщение 825 тона при надводно състояние.

Влѣзълъ е въ строя новопостроения ескадренъ миноносецъ „Quintino Sula", първиятъ принадлежащъ къмъ числото на 16-тѣхъ строящи се ескадрени миноносци отъ сѫщия типъ. Неговитѣ данни сж следнитѣ: водоизмѣщение 1150 тона; скорость 35 морски мили въ часъ; 3 орждия 12 см. 45 калибъръ, 2 орждия 6.5 см., 3 противоаероплански орждия 4 см. и 6 минни апарата за самодвижущи се мини 53 см. въ диаметъръ. Останалитѣ 15 ескадрени миноносеца, раздѣлени на три групи, сж въ строежъ.

Испания. * *Въ връзка* съ усилването на испанския флотъ е предприето обзавеждането и развитието на морскитѣ бази. Въ настояще време се строятъ два сухи дока — една съ водоизмѣщение до 30,000 тона въ Кадиксъ, а другия — до 60,000 тона въ Картагенъ. Въ новия бюджетъ се предвижда постройката на още два голѣми дока — една въ Виго, а другия въ Портъ-Магоне.

(Изъ „Морски сборникъ" 1926 год. № 11 и 12, С. Н. И.)



Бѣлевъ, Д-ръ Ст. — „Вулканското езеро Кратерлейкъ — едно отъ чудесата на Америка." (Сп. „Природа", год. XXVII кн. 5 и 6, София I и II, 1927 год., стр. 78—75).

Българския излазъ въ Солунъ. — (в. Търговско-Промишлена Защита, г. XV, брой 751, Варна 25.II.1927 г., стр. 1).

Бѣлевъ, П. — „За плуването." — По методата на Ж. Санклеръ — София 1904 год. (Печатница „Заря", съ 8 рисунки въ текста, 46 страници, цена 0'50 лева).

Бърже, А. — „Ориентиране на полюса." (Списание на физико-математическото дружество въ София, г. XII, кн. 4. и 5, София януарий 1927 год., стр. 166—171).

Век. — „Приложение на радиотелеграфа въ флота презъ голѣмата война". (Воененъ Журналъ, год. XXXIII, кн, 9, София, II,1927 год,, стр. 91—98).

W. — „Моряшки домъ въ Буйносъ-Айресъ." (в-къ Морски Ратникъ, год. II, брой 25, Варна 15.II 1927 г., стр. 1 и 2).

Волнвй, И. А. — „Варна." (в. „Варненски Новини", XV, брой 637, Варна 27.II.1927 год., стр. 2).

Варна свободно пристанище. — Какво казва г. Шкорлилъ — (в. „Варненска Поща", год, X, брой 2601, Варна 13. III.1927 год., стр. 1).

Германова, Н. Б. — „Сими." (Сп. Морски Сговоръ, г. IV., брй 3, Варна III.1927 год., стр. 15).

Драгулевъ, Ст. — „Пжтнитѣ съобщения по черноморското ни крайбрѣжие." (в. Бургазска Поща, год. II, брой 247, Бургазъ 25.II.1927 год., стр. 2).

Етиенъ. — „За бждащето на Варна". (в. Варненска Поща год. X., брой 2598, Варна 10.III.1927 год., стр. 2).

Етиенъ, — „Панаиръ за източнитѣ народи въ Варна". (в-къ Варненска Поща, год. X, брой 2599, Варна 11. III. 1927 год., стр. 2).

Етиенъ. — „Свободна зона въ Варненското пристенище." (в. Варненска Поща, год. X, брой 2600, Варна, 12.III. 1927 год., стр. 1).

Етиенъ — „Устройството на панаира за източнитѣ народи въ Варна." (в-къ Варненска Поща, год. X, брой 2602, Варна 14.III.1927 год., стр. 1).

Ешкенази, инж. И — „Канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ." (Сп. на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVII, брой 5, София, 5.III.1927 год., стр. 94—97).

Ивановъ, Сава Н. — „Новоросийска бора." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III.1927 г., стр. 9 - 11).

Ichirkov, A. — „La Bulgarie au point de vue orographique et hydrographique." („La Bulgarie, IV-ème année № 1083, Sofia, 22.II.1927, p. 1—2).

Кап. Х. — „Морски труженици" (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 25, Варна 15.II.1927 год., стр. 1).

Сар. Nemo. — „Брѣгова спасителна служба и спасителни средства на параходитѣ." (Сжщиятъ брой на вестника страница 2).

Каботажната служба на Българското Търговско Параходно Дружество. (Сжщиятъ вестникъ, брой 25, стр. 2 и 3).

Кремаковъ, Ив. — „Насърдчението на нашето морско риболовство). Известия на Бургазската Търговско Индустриална Камара, год. X, брой 48, Бургазъ 26. II. 1927 год., стр. 2 и 3).

Сар. W. — „Три дѣла." („Морски Ратникъ", год. II, брой 26, Варна 1.III.1927 год., стр. 1).

Каравуневъ, Ц. — „Пжтя Дунавъ—Русе—Варна и Българското търговско корабоплаване." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV-а, брой 3, Варна III.1927 год., стр. 6 и 7).

Каравуневъ, Ц. — „Нашето търговско корабоплаване и намѣсата на държавата въ отношенията при него." — I. Общи бележки. — (Списание на Държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. I, кн. 9, София II.1927 год., стр. 253—259).

Ко. — „Сомовитъ въ услуга на Плѣвенъ." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III.1927. год., стр. 8 и 9).

Cornish, Vaughan. — „Strategical Atlas of the Oceans." London 1925. (Издание Siflon, Praed & C-o, Ltd, съ 5 карти и 12 страници текстъ).

Къневъ, Инж. Б. — „Държавнитѣ стопанства, като източници за нови приходи." (в. „Слово", год. V, брой 1426, София 12.III.1927 год, стр. 2).

К. Ск. — „Задачитѣ на една конференция за обезоржжаване. — Днешното състояние на военнитѣ морски сили. (в. Народна Отбрана, год. VII, брой 1321, София 11. III.1927 год., стр .2).

Laughton Carr. — „Old Ship Figure — Heads and Sterns." (Носови и кърмови украшения на корабитѣ). Издание на Halton & Truscott, Ltd, 1925, XV+282 страници и 55 страници илюстрации на отдѣлни листове. Цена 5 фунта стерлинги и 5 шилинга.

Майеръ, Д-ръ В. — „Зодиакална свѣтлина." (Сп. Природа год. XXVII, кн. 5 и 6, София I и II.1927 г., стр. 89—91).

Маноловъ, Ал. — „Канала Русе—Варна." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III.1927 год., стр. 4 и 5).

Маноловъ, Ал. — „Канала Русе—Варна." (в. Търговско-Промишленъ Гласъ, год. V, брой 461, София 10.III. 1927 год., стр. 4).

Николовъ, Пр. П. — „Грандиозното прегражданe на р. Колорадо." (Сп. Природа, год. XXVII, кн. 5 и 6, София I и II.1927 год., стр. 77 и 78).

Нуриджанъ, Ж — „Бждащето на Итялия е въ морето." (в. Прѣпорецъ, г. XXIX, брой 39, София 19.II 1927 г., стр. 1).

Негенцовъ, Н. Ст. — „Предсказване на времето." — Исторически прегледъ. — (Списание на физико-математическото дружество въ София, г. XII, кн. 4 и 5, София I.1927 год., стр. 130—143).

Начевъ. Д. — „Варна." (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 51, София 7.III.1927 год., стр. 1).

Обрѣшковъ, Д-ръ Т — „Бургазъ и Варна въ миналото и настоящето." (Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, год., X, брой 47 и 50, Бургазъ 22 II и 12.III.1927 год.).

Океанографска експедиция въ Черно море. (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III.1927 год., стр. 16).

Приветствия до македонския конгресъ. — Речитѣ на г. г. професоръ Консуловъ, представитель на Българския Народенъ Морски Сговоръ и на запасния полковникъ П. Мидилевъ, представитель на съюза на запасното офицерство. (в. Македония, год. I, бр. 110, София 21. II.1927 год., стр. 4).

Пецовъ, Г. — „Способи на плаване." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III.1927 год., стр. 17 и 18).

Подпомагане на бѣжанцитѣ въ Месемврия. — Человѣколюбивата дейность на една шведска мисия. — (в-къ Македония, год. I, брой 122, София 9.III.2927 г., стр. 2).

Рѣка Дунавъ и канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ отъ Д-ръ С. Г. Кашевъ. (Списание на държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. I, брой 9, София II.9277 год., стр. 265 и 266).

Рѣка Дунавъ и Срѣдноевропейския воденъ пжть Рейнъ—Майнъ—Дунавъ отъ С. Г. Кашевъ. (Училищенъ прегледъ, год. XXV, кн. 9 и 10, София 1926 год. страници 2267 и 2268).

Станчевъ, Б. — „Параходното съобщение по черноморското крайбрѣжие." (в. „Морски Ратникъ", год. II. брой 26, Варна 1.III.1927 год., стр. 1 и 2).

Стоянов, А. — „Отъ Генуа до Ливорно." — Бурята. — (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 26, Варна 1.III.1927 год., стр. 2 и 3).

Славяновъ, Г. — „Дейната програма на Б. Н. М. С., (Списание Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III.1927 год., стр. 1—3.

С. Ч. — Английската морска мисия въ Гърция." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III. 1927 г., стр. 1—3).

С. Н. И. — „Изъ военнитѣ флоти на чуждитѣ държави." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой III.1927 г., стр, 16 и 17).

С. Ч. — „Химически изследвания върху продукти отъ солництѣ въ Анхиало, Атанаскьой и Провадия отъ З. Карагановъ и М. Д. Хаджиевъ." — Рецензия. — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 3, Варна III. 1927 год., стр. 19 и 20).

S. B. — „La voie directe Rousse - Varna—Proche Orient et la flotte commerciale bulgare." (La Bulgarie, IV-ème année, № 1093, Sofia 7.III,1927, p. 4).

Сакеллари, Н. — „Навигация." Ленинградъ 1926 год. (Изд. Р.И.О.В. — Морских Сил Р. К. К. А., 318 стр.).

Сергеев, М. М. — „Торпедоносная авнация", Москва 1927 г. (Авиоиздательство, 40 стр.).

Sozopol — station balnéaire. — (La Bulgarie, IV-ème année № 1094, Sofia 8.III.1927, p. 1).

S. B. — „La navigation sur le Danube," (La Bulgarie, IV-ème année № 1098, Sofia 12.III.1927, p. 4).

Получиха се въ редакцията ни:

Известия и ступански архивъ на Министерство на Търговията, Промишлеността и Труда, г. VI, брой 1—13 София 1926 год.

Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, г. X, брой 43—49, Бургазъ 1927 г.

Месечни статистически известия на Главната Дирекция на Статистиката на Българското Царство, год. XIV, брой 11—12, София 1926 г.

Ловецъ, год. XXVII, брой 3—4, София 1927 год.

Здраве и Сила, г. XXIII, брой 9—12, София 1927 г.

Огнище, год. VI, кн. 7 и 8, София 1926 год.

Славянски гласъ, год. XX, кн. 3—4, София 1926 г.

Свѣтлина, год. XXXV, кн. 1—3, София 1927 год.

Македонски прегледъ, г. II, кн. 4, София 1926 г.

Автомобилистъ, год. I, брой 3—5, София 1927 год.

Естествознание и География, год. XI, кн. 1 и 2, София 1926 год.

Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, г. XXVII, кн. 1—5, София 1927 г.

Полезни съвети, год. II, кн. 4, София 1926 год.

Българско овощарство, год. VIII, кн. 1 и 2, София 1927 год.

Природа, год. XXVII, брой 5 и 6, София 1927 год.

Български туристъ, г. XIX, кн. 1 и 2, София 1927 г.

Народно стопанство, год. XXIII, кн. 2 и 3, София, 1927 год.

Списание на физико-математичческото д-ство въ София, год. XII, кн. 4 и 5, София 1927 г.

Земледѣлие, год. XXXI, кн. 1, София, 1927 год.

Спортенъ прегледъ, год. IV, брой 4—6, София, 1927 год.

Училищенъ прегледъ, год. XXV, кн. 9 и 10, София 1926 год.

Нашата конница, год., IX, кн. 5, София 1927 год.

в. Македония, год. I, брой 85—122, София 1926—1927 год.

в. Слово, год. V, брой 1381—1424, София 1927 г.

в. Търговско-промишлена защита, год. XIV, брой 748—759, Варна 1927 год.

в. Подемъ, год. III, брой 38—50, Дупница—Кюстендилъ 1927 год.

в. Варненски Новини, год. XV, брой 897—947, Варна, 1927 год.

в. Бургазски фаръ, год. X, брой 1395—1438, Бургазъ 1927 год.

в. Тракиецъ, г. IV, брой 155—160, Ямболъ 1927 г.

Вестникъ на жената, год. VI, брой 266—271, София 1927 год.

в. Бургазска поща, год. II, брой 218—258, Бургазъ 1927 год.

в. Северно ехо, г. VII, брой 4—5, Плѣвенъ 1927 г.

в. Отечество, г. VII, брой 314—320, София 1927 г.

в. Прѣпорецъ, г. XXIX, брой 13—53, София 1927 г.

Варненски окржженъ вестникъ, год. VII, брой 37—43, Варна 1927 год.

в. Търговско-промишленъ гласъ, V, брой 442 до 460, София 1927 год.

в. Наше слово, год. III, брой 103—110, Фердинандъ 1927 год.

в. Спортъ, год. IV, брой 145—150, София 1927 г.

в. Тунджа, год. IX, брой 411—416, Ямболъ 1927 г.

Църковенъ вестникъ, година XXVIII, брой 3—9, София 1927 год.

в. Подофицерска защита, год. XII, брой 443 до 450, София 1927 год.

в. Ново общество, год. IV, брой 53—54, София 1927 год.

в. Морски Ратникъ, год. II, брой 22—26, Варна 1927 год. — Свободна трибуна на морски въпроси, факти изъ морето и морска белетристика. — Редакторъ Боянъ Станчевъ (кварталъ № 581/16). Годишенъ абонаментъ 60 лв.

в. Технически гласъ, год. II, брой 11—12, София 1927 год.

в. Читалищна искра, год. II, брой 10—11, София 1927 год.

в. Кубратъ, год. II, брой 3—7. София 1927 год.

в. Дума, год. I, брой 7—11, Стара-Загора 1927 г.

Търговско Стопански вестникъ, год. VII, брой 270, София 1927 год.

в. Варненска Поща, год. X, брой 2550—2600, Варна 1927 год.

Юбилеенъ листъ на читалище „Царь Освободитель", по случай 20-годишния му юбилей и освещение на общинския домъ и театралния салонъ въ с. Пордимъ. с. Пордимъ 20.I.1927 г.

Движение на населението въ Царство България презъ 1918 год.. Часть II. Раждания, умирания и женитби изобщо за царството по окржзи и околии. София. 1926 г. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката).

Движение на населението въ Царство България презъ 1919 година. Часть II. Раждания, умирания и женитби и пр.. София 1926 год. (Сжщото издание).

Движение на населението въ Царство България презъ 1920 година. Часть II. Раждания, умирания и женитби изобщо за царството, по окржзи и околии. София 1926 год.. (Сжщото издание).

Статистика за образованието въ Царство България. Учебна 1919/1920 година. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1926 год).

Статистика на образованието въ Царство България. Учебна 1920/1921 година. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1927 год.).

Предварителни резултати отъ преброяването на населението въ Царство България на 31. XII.1926 год. — Брой на населението по населени мѣста. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1927 год.).

Informations Sociales, Vol. XXI, № 3-10, Genève 1927.

La Bulgarie, IV-ème année, № 1057—1097, Sofia 1927.

Forschungen und Fortschritte, III Jahrgang № 3—6, Berlin 1927.

Die freie Donau. 12 Jahrg. № 1—3, Regensburg 1927.

L'Italia marinara, Anno VIII, № 12, Roma 1926.

Sul Mare — Rivista Illustrita del Lloyd Triestino diretta Bruno Astori — Anno II, № 4—6, Trieste 1927.

Bulletin de la chambre de commerce française en Bulgarie, 7-ème année, № 61—63, Sofia 1927.

Resume des élément relatif a la Sauvegurde de la Vie Humaine et au Sanvetage en Mer ainsi que des signaux employés a cet effet, par le Contre-Amiral en retraite A. P. Niblak. (Bureau Hydrographique International, Publication Speciale №17, Janvier 1927, Monaco).

До

Варненска Градска Библиотека

Въ ВАРНА

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) *Правото на защита* отъ Г. Славяновъ, Кап.-лейтенантъ о. з.; 2) *Азика на цифритѣ въ свръзка съ миналото на Българския Народенъ Морски Сговоръ* отъ В. Поповъ; 3) *Изъ отчета на първата пернишка гимназиална морска колония въ Анхиало* отъ С. Ч.; 4) *Българинъ адмиралъ въ турския флотъ* съобщава В. Поповъ; 5) *Значението на морето въ българската история* отъ Д-ръ Д. Гиневъ; 6) *Повърхностния теченія въ Черно море* отъ Сава Н. Ивановъ; 7) *Презокеанско пѫтуване на роторния корабъ* превелъ: С. [illegible] 8) *Съ атонския вѣтроходъ „Св. Пророкъ Илия"* отъ П. А. Шишковъ; 9) *Рибарство и отрасли́тѣ му*; 10) *Морски спортъ*; 11) *Морски новини*; 12) *Морски книгописъ*

Отпечатаха се и се пуснаха въ продажба:

Метеорология Океанография

отъ Сава Н. Ивановъ

съ 136 страници и 30 фигури Цена 25 лева. | съ 162 страници и 30 фигури Цена 30 лева.

Книгитѣ сѫ издание на Б. Н. Морски Сговоръ.



КИРИЛЪ ИВАНОВЪ — ДЕДЕАГАЧЪ

Международна Транспортна и Представителска Кѫща

ОСНОВАНА 1900 ГОДИНА.

КОМИСИОНА, ЕКСПЕДИЦИЯ, ОБЕЗМИТВАНЕ.

ПАРАХОДЕНЪ АГЕНТЪ

на Българското Търговско Параходно Дружество. S. A. d'Armement „Oceania". Jadranska Plovidba. Service Maritime Roumaine.

Jnsurence Compagniy Ltd „Provincial" pour d'incendies & d'accidents Farines de Bulgarie et Cénérales Banque de Change.

ПРЕДСТАВИТЕЛСТВА: Пловдивъ, Свиленградъ, Демотика, Комотини, Ксанти, Драма, Кавала и Порто-Лагосъ. ВСИЧКИ СВЕДЕНИЯ БЕЗПЛАТНО.

Телеграфически адресъ: JVANOFF. 5—5

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

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

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

Печатарска Производителна Кооперация „ЕДИНСТВО" — Варна, бул. „М. Луиза" 41, Телефонъ № 121.