

# БЪЛГАРСКИ МОРСКИ СЛОВЪЗ

Урежда  
Книжковно-просветния отдѣлъ  
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА IV.—БРОЙ 6.  
Варна, Юни 1927 година.

Главень редакторъ:  
Сава Н. Ивановъ



Пристанището на Пловдивския Рѣченъ Спортенъ Легионъ при Българския Народенъ  
Морски Сговоръ, 1927 год.

Списание „Морски Сговоръ“ е уредено и пропоръчано отъ Министерството  
на Народното просвещение съ окръжно № 447 отъ 9. I. 1924 година и отъ Мини-  
стерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 година.

## Вести и зъ дейността на Б. Н. М. С.

Главното управително тѣло — Варна. Въ конференцията за гимназиални учители, устроена отъ Б. Н. М. С. сѫ взели участие всичко 106 учители (60 мжже и 46 жени) 9 професори, 3 унив. асистенти. По градове, участниците се разпредѣлятъ: по 1 отъ Айтосъ, Брѣзникъ, Берковица, Бѣла, Б. Черкова, Б. Слатина, Дрѣново, Ихтиманъ, Иванча, Карнобатъ, Кюстендилъ, Казанчане, Кула, Левски, Луковитъ, Ловечъ, Никополь, Орѣхово, Орхане, Панагюрище, Пирдопъ, Перникъ, Пещера, Пловдивъ, П. Трѣмбешъ, Ст. Загора, Сухиндолъ, Т. Пазарджикъ, Трекляно, Тетевенъ, Грънъ, Хасково, Харманли; по 2 души отъ Бургасъ, Видинъ, Е. Джумая, Елена, Продадия, Свиленградъ, Севлиево, Самоковъ, Троянъ, Трѣстеникъ; по 3 души отъ Казанлъкъ, Ломъ, Попово, Разградъ и Ямболъ; 4 души отъ Плевенъ; 6 отъ Шуменъ и Варна, 8 отъ София и 9 отъ Търново. Всичко отъ 54 града.

На изпратените телеграми отъ участниците въ конференцията до Н. В. Царя и Военния министъръ, въ деня, когато бѣха поканени на другарска закуска въ Военния клубъ отъ офицерите на Варненския гарнизонъ, се получиха следните отговори:

*Варна — Председателю Морски Сговоръ,*

*Вамъ, на участниците на конференцията и всички присъствуващи благодаря отъ сърдце за хубавите пожелания, които ми отправихте за Великъ денъ — Цирът.*

*Варна — Председателю Морски Сговоръ.*

*Предайте моля на участниците на конференцията за гимназиални учители моите най-сърдечни поздрави и благодарност за чувствата, които ги вълнуватъ предъ една задружна работа отъ армия и училище — това е единствения пътъ, който ще донесе светли бднини на народа и България № 986,*

*Вълковъ, генералъ лейтенантъ,  
Министъръ на Войната.*

Много клонове сѫ решили да повишатъ годишниятъ членски вносъ отъ 70 на 90 лв., а други — отъ 70 на 80 лв. Главното Управително тѣло удобри тия решения, които следва да засегнатъ само членовете записали се следъ датата на решението.

Къмъ тия отъ клоновете, които не сѫ дали още своеето съгласие за исканото повишение на членския вносъ — Г. У. Т. апелира и тѣ да взематъ подобни решения, за да се избави Б. Н. Морски Сговоръ отъ трудното финансово положение.

— Нѣкои г. г. членове, изплатили членския си вносъ на клоновете и представени за абонати отъ последните, възвръщатъ изпратеното имъ списание, като вѣроятно предполагатъ, че освенъ членския вносъ тѣ ще трѣбва да плащатъ отдельно и абонаментъ. Клоновете следва да обясняватъ на г. г. членовете, че годишниятъ членски вносъ е и абонаментъ на списанието и че за последното не плаща отдельно.

— Група отъ 8 и повече души, членове на Б. Н. М. С. плащатъ съ 50% намаление. Клоновете трѣбва да издѣватъ на такива, увѣрения по изпратени имъ м. година образецъ, като въ края поправятъ и завѣрятъ съ червено мастило подновен-

ното за тая година разрешение на Дирекцията на желѣзниците, което носи № 7 — 41 — 183 отъ 2. III. 1927 година.

Група отъ 10 и повече души плащатъ съ 50% намаление и по Дунава. За всѣки случай, по отдельно, клоновете да се отнасятъ до клона Русе.

— Фотографа Терзиостоевъ — Варна, е изработилъ 15 различни фотографически снимки отъ конференцията. Заедно съ единъ общъ голѣмъ портретъ върху картонъ тѣ струватъ 115 лева. Поръчки могатъ да се направяватъ и чрезъ Гл. Упр. Тѣло.

— Г. У. Т. моли клоновете да взематъ живо участие въ мѣстните комисии по отпразнуването 1000 години отъ царството на Симеона и 50 години отъ освобождението на България.

**Ямболъ.** Клона организира презъ тая година лѣтна детска морска колония въ гр. Ахтополъ, който градъ както и околността му сѫ малко познати за широкото общество. Ахтополци сѫ обещали да дадатъ най-широко съдействие и гостоприемство, за да се създаде интересъ и къмъ тяхния градъ.

**Г-ца Еленка Боянова**

— и —

**Г-нъ Панайотъ Божиловъ**  
(директоръ на фабрика „Оцетъ“)

Сгодени

Нашите честитки и благопожелания!

**Русе** — На 1 май клона е организирала за свои тѣ членове излетъ до острова „Лилакъ“ съ моторни лодки. Въ излета сѫ взели участие голѣмо число членове, които сѫ останали твърде доволни отъ приятната разходка по Дунава.

На 2 май г. Г. Славяновъ е държалъ беседа „Нашия черноморски брѣгъ“ придружена съ свѣтливи картини въ салона на „Модеренъ театръ“. Беседата е била отлично посетена.

На 8 май, клона е уредилъ излетъ по вода до устието на р. Янтра, дето съ лодки сѫ навлѣзли навѣтре въ рѣката.

**Бургасъ** — Клона напоследъкъ проявява оживена дѣйност. Секретаря на клона г. Ст. Баевъ е пристигналъ въ Варна специално за да поръча лодки за Бургаския спортенъ легионъ, които се работятъ вече.

Съ голѣма скърбъ съобщаваме на членовете на Б. Н. Морски Сговоръ за ранната кончина на нашия многозаслужилъ членъ

**КИРИЛЪ С. ПОПОВЪ**

Директоръ на статистиката,

който е починалъ на 6-и май далечъ отъ родината си, въ гр. Женева. Въ негово лице, организацията ни губи единъ отъ своите стълбове, а родината — своята заслужилъ и многообещаваща синъ. Вѣчна му память.

Към морето и дунава за напредък!



Година IV

Брой 6  
Юни, 1927 год.  
гр. Варна.

Годишенъ абонаментъ:

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

Урежда

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

Ник. Вас. Ракитинъ.

## ЧЕРНОМОРСКИ ВЕЧЕРИ.

I.

Бурята отстъпи, но вълните  
Блъскатъ се въ брѣга тревожно ощъ.  
Тънтятъ бездни съсъ купнеки скрити  
И сияятъ красота и мощь.  
  
Вѣтъръ гони облаци последни  
И подхвърля чайки на ята.  
Екне ширъ стъ гърмове победни,  
Въ менъ за волность прозвънѣ мечта.  
  
И морето кипнало съ вълните  
И на свода синийто стъкло  
Жадно азъ обгръщамъ съ очите  
Като чайка съ счупено крило.

II.

Води и блѣсъци — ширъ чуденъ.  
Стоя съсъ часове загледанъ.  
На тоя стрѣменъ брѣгъ безлюдень  
Да бѫде моя кѫтъ последенъ;  
  
На утро златната усмивка  
Надъ менъ да звѣнка съ радостъ волна;  
Нощта съсъ звездната завивка  
Да ме пригърща богомолна.  
  
Да, слушамъ всѣвга на вълните  
Какъ пѣе хорътъ многогласенъ  
И за безсмертностъ на душите  
И за живота имъ прекрасенъ.

III.

Морето приспивално пѣ  
Но де сега за мене сънъ?  
Самотно тамъ далечъ мъждѣ  
Рибарски догорѣлъ огънъ.

Нощта затваря двери всички,  
И стонъ и викъ безъ отговоръ.  
Въ душата мисли — ято птички  
Притискатъ се като въ затворъ.

Бездюденъ брѣгъ — скали грамада,  
Хорътъ отъ разлюшканни води.  
О, месецъ, вѣчна ти лампада,  
Отвѣдъ живота ме води!

IV.

Съ очите всѣка вечеръ отъ брѣга  
Изпращамъ кораби въ страни незнайни.  
Топи ме бавно тихата тѣга  
На блѣнове несбѣднати и тайни.

Де ходихъ, що видѣхъ и преживѣхъ?  
Азъ чакахъ, чакахъ, но не стана чудо.  
Въ крѣгътъ на трудъ и грижи оstarѣхъ  
И гледахъ други какъ живѣятъ лудо.

О, жажда да съмъ воленъ, да съмъ самъ,  
Да скитамъ вредъ и всичко азъ да видя.  
Изпращамъ съ рѣка корабите тамъ,  
Кѫдето никога не ще отида.



Василиковскиятъ заливъ презъ време на учителската екскурзия.  
Фот. П. М. — Василико 1927 год.



Участниците въ учителската конференция, организирана от Б. Н. М. С. въ Варна  
от 18 до 30. IV. 1927 г.  
Фот. К. А. Терзиевъ.

Кс. Янковъ.

## КОНФЕРЕНЦИЯТА – ЕКСКУРЗИЯ ЗА ГИМНАЗИАЛНИТЕ УЧИТЕЛИ.

(Снимки от К. А. Терзиевъ – Варна).

Б. Н. Морски Сговоръ извърши тая година едно съ твърде голъмо значение и още по-голъми резултати бъло за целите на организацията: организирането конференция и крайбрежна екскурзия за гимназиалните учители въ Царството – географи, историци и естественици.

Идеята за тая конференция бъде дадена още през зимата от гимназиалния учител г. Вл. Николовъ, подпредседател на Софийския клонъ, който самъ най-добре е чувствуval нуждата от такава и оценилъ нейните важни последици.

Министерството на Нар. Просвещение даде своята пълна подкрепа и отпустила за целта субсидия от 80,000 лева, която обаче не можа да се получи, защото Финансовото м-во я спръ. Въпреки всички трудности и спънки, обаче, конференцията и екскурзиията се осъществиха.

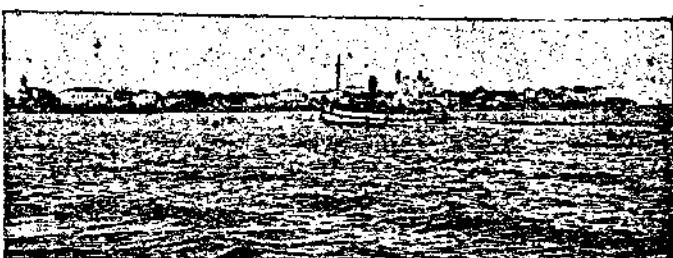
На 18 април въ кино „Паласъ“ подпредседателя на Г. У. Т. г. Я. Найденовъ откри конференцията съ кратка съдържателна речь. Следъ него взема думата г. С. Поповъ, инспекторъ въ М-вото на Нар. Просвещение, представител на същото въ конференцията. И двамата изтъкнаха целите и значението на конференцията. Следъ това въ продължение на цѣла седмица се зареди четенето, от наши професори и видни общественици, на около 20 реферата, единъ от други по-интересни, програмата на които се дава на друго място въ настоящия брой\*).

До деня на голъмата морска екскурзия, се устроиха други тъй такива: до Джанаваръ тепе, до Аладжа манастиръ – Санаториума – Евксиноградъ и до Гебедже – Дикили ташъ – Девня. И трите излета предприеха почти всички участници на конференцията.

Въ предвечерието на морската екскурзия, на втория ден на Великденъ, участниците на конференцията бъха поканени от офицерите на Вар-

ненския гарнизонъ на другарска закуска въ Воен-я клубъ. При една особено задушевна и сърдечна обстановка, въ продължение на нѣколко часа се опознаха учителите съ офицерите. Началника на гарнизона г. полковникъ Соларовъ въ хубаза цвѣтиста речь, изтъкна значението на духовните възки между армията и учителството, за успѣха и доброто бѫдаше на родината. Отговори му г. г. С. Поповъ и П. Ценовъ.

На 27 април се тръгна за многоочакваната морска екскурзия – рано сртрината, натоварени на миноносца „Храбри“ и катера „Левски“ 100 души учители, половината от които жени, придружени от професорите Ст. Петковъ, Ст. Бончевъ, Ст. Консуловъ, Д-ръ Пар. Стояновъ и Н. Стояновъ и 3 асистенти, оглеждаха при едно много хубаво време от Варненското пристанище.



Пристигане на катера „Левски“ въ Ахилово.

Първият ден, екскурзиятъ следъ като спрѣха при устието на р. Камчия, а следъ това и при с. Гъзекенъ, посещиха гр. Месемврия. Тамъ разгледаха старите църкви, плажа, и следъ обѣдъ заминаха за гр. Ахилово, гдѣто ишли. Втория ден тъ разгледаха солниците и калните морски бани, при които г. проф. Д-ръ П. Стояновъ държа беседа за калолѣчението. Както при едините, така и при другите, екскурзиятъ бѣха отведени съ

\* Отдѣлъ „Морски новини“, стр. 16.



Разглеждане солниците въ Аххиало.

специално за тяхъ компензиранъ влакъ, която услуга дължатъ на секционният инженеръ г. Петровъ. Същиятъ ден тъ отплтуваха за Созополь, гдето



Пристигане въ Созополь.

посетиха новото рибарско училище, присъствуваха на демонстрацията отъ учениците на същото за ловене на чирози, при което бъха уловени около 5—6,000 такива и останаха да нощуватъ въ Созополь.



Разглеждане на таяна за ловене на чирози.

Третиятъ ден екскурзиятъ отплтуваха преди зори за Ахтополъ, Василико и долината на р. Ропотамо. Тъ имаха юдката възможност и щастие да посетятъ тия места — българскиятъ колонии — отижснати отъ вършността на Царството и тъй трудно достъпни за обикновениятъ пътникъ. Особено силен впечатление на всички направи долината на р. Ропотамо: широка до 40 — 50 метра, дълбока 3—4 метра, корабоплавателна въ долиното си течение, съ бръгове обрасли въ действени лесове, тя бъше заслужено именувана отъ всички „Българска Амазонка“.



Ахтополското пристанище.

Благодарение услугите на директора на рибарското училище, г. Б. Станевъ, екскурзиятъ имаха възможност да навлѣзатъ съ големи моторни лодки на нѣколко км., навкътре въ рѣката и следъ една дълга и приятна почивка всрѣдъ въковнитѣ китни дървета, тъ се отправиха за Бургазъ, гдето макаръ и късно пристигнали, бъха настанени ведчага за нощуване въ казармитѣ.



На морския брѣгъ при Аххиало.

Следъ като изпратиха другарите си отъ южна България, на четвъртия ден тия отъ северна България, заминаха обратно за Варна, гдето пристигаха бодри, весели, обогатени съ впечатления отъ тъ приятната и полезна екскурзия.

Въ всички посетени крайбрѣжни градове — Месемврия, Аххиало, Созополь, Ахтополъ, Василико и Бургазъ екскурзиятъ бъха посрещнати извѣнредно мило и сърдечно: невсъкъде почти имаше специални арки, обличени съ цветя и зеленина, шапалиръ отъ ученици, приветствени речи и т. и.. Особено милъ бъше приема въ Василико.



Посрещането въ Василико.

Презъ време на екскурзията, професорите държаха кратки беседи по своята специалност, а участниците събраха извѣнредно много и богати материали за нашето крайбрѣжие: растения, животни, минерали и пр.



Беседа на открито при Аххиалските солници.

На прощаване, при заминаването, всѣки п. отдѣлно изказваше доволството и възхищението си за дадената му възможност да чуе и види тъ интересни нѣща, като не пропушаше да пожела що тая конференция и екскурзия да не е първа и последна.



Учителитъ-експкурзиянти въ устното на река Ропотамо.

Ст. Бръчковъ.

## УЧИТЕЛСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ ВЪ ГР. ВАРНА.

(снимки от К. А. Терзиевъ — Варна).

Българския Народенъ Морски Сговоръ съ съдействието на Министерството на Просвещението устрои въ Варна отъ 18—30 априлъ т. г. научна конференция, съ цель да запознае учителите по история, география, археология и естествена история съ Черно море и крайбръжието му.

На 18 априлъ стана откриването на конференцията отъ подпредседателя на Б. Н. М. Сговоръ и отъ г. С. Поповъ, като делегатъ на Министерството на Народното Просвещение.

Тръбва да отбележа, че въ първите дни на конференцията благодарение на лошото време учителството се много беспокоеше, че не ще биде възможно да се състои експкурзията по черноморското краибръжие и близката му околност.

Въ програмата на конференцията бъха набелязани 20 реферата отъ исторически, археологически, географски, економически, геоложки, етнографски, стопански, флористиченъ и биологички характеръ. Като нераздълна част отъ рефратите въ програмата имаше предвидени 2 експкурзии: 1 малка изъ околностите на Варна и втора отъ 3 дни по Черноморското краибръжие. Въ последствие стана едно малко изменение въ програмата въ смисъль, че експкурзията се увеличила съ една за смѣтка на денът определенъ за почивка. Последната експкурзия бъде използвана за отиване до Гебедже и отъ тукъ до Девня. Въ близката околност на Варна експкурзиите бъха запознати съ Владай манастиръ, хубавия плажъ „Узунъ-кумъ“, Джанаваръ тепе и разкопки подъ него. Посетиха се така също Детския санаториумъ, манастирия Св. Константинъ и двореца Евксиноградъ.

Организацията и изпълнението на тази конференция сѫ отлични. Малкото дефекти не сѫ отъ естество ни най-малко да я затъмнятъ. Добре е, на всѣки случай, въ бѫдаще, когато се устройватъ подобни конференции, времето за пътъ да бѫде по-вечко, а това за рефратите — по малко. Вънъ отъ това, смѣтамъ, че първите дни на лѣтната ваканция или последните, биха били по подходящи за целта.

Целта на конференцията бъде да се запозне учителството отъ посочените по-горе специалности съ нашето Черноморско краибръжие. Тази цель бъде постигната, съ четенитъ реферати и съ експкурзията. Само подобни конференции съ точно и ясно зададена цель могатъ да дадатъ резултати. Само такива конференции нѣма да дадатъ поводъ да се говори за напраздно изгубено време. При това, така уредени конференции съ специалности, които се взаимно допълватъ, даватъ възможност за едно цѣлостно запознаване и проучване на отдѣлни области на нашето отечество. Тѣ обогатяватъ и опръсняватъ познанията на учителя и му даватъ импулсъ за работа. Желателно е дори Министерството да подпомогне тия конференции посредствомъ, които ще стане опознаването на учителите съ нашата родина и проучването ѝ въ всѣко отношение.

Но само това ли е? Въ тия конференции могатъ да станатъ работи, които дори никой ги не подозира. На втория денъ на Великденъ началника на Варненския гарнизонъ ни покани заедно съ офицерите отъ цѣлия гарнизонъ на среща въ Военния клубъ. Тукъ предъ цѣлия гарнизонъ началника г-нъ полковникъ Соларовъ ни приветствува съ една топла речь. Въ речта си той посочи на тежкото време, което се преживѣва отъ нацията ни. Обърна внимание на голѣмото значение на учителя за извеждане или за по-лѣко понасяне на тѣгостното положение, въ което се намира народъ, и изтъкна, че трѣбва да сѫществува тѣсна връзка между учителството и офицерството. На края г-нъ полковника подчертала, че е време да се мине отъ думи къмъ дѣла. Ний благодаримъ на г-нъ полковника за неговата любезност, благодаримъ му и за инициативата да свърже по-тѣсно две съсловия, които действително трѣбва да вървятъ ръка за ръка, за да може да се изкове по-свѣтло бѫдаче за родината ни.

Следъ свършаането на рефратите, всички учители участници въ конференцията, съ много малки изключения, вземаха участие въ експкурзията по Черноморското краибръжие съ миноноседа



Разглеждане на дюните при гр. Месемврия

„Храбри“ и влекача „Левски“. Презъ тази екскурзия ний обиколихме цѣлото крайбрѣжие отъ Варна до Ахтополь и имахме възможността да пѫтуваме покрай самото крайбрѣжие за да се опознаемъ съ него. Слизахме, макаръ и за по нѣколко часа, въ Ахтиало, Месемврия, Созополь, Василико, Ахтополь и Бургасъ, гдѣ едни завършиха екскурзията. При това пѫтуване ний се запознахме съ величието на черноморското ни крайбрѣжие, съ неговитѣ хубости, но видѣхме така сѫщо и мизерията на нашитѣ малки черноморски градчета. Единственото градче на Черно море, което за сега економически стоя по-добре е Ахтиало. Привилегираното положение на Ахтиало се дължи главно на солопроизводството и лозарството. Въ Ахтиало има и отлична лѣчебна каль, използването на която сега е много слабо. Не отъ малка полза е за Ахтиало и тѣснолинейката, която го свързва съ Бургасъ и отъ тукъ съ цѣлата вѫтрешност. Созополь сѫщо така е доста оживенъ, благодарение на Рибарското училище и рибарската кооперация, образувана отъ свършилите рибарското училище. Най-западниятъ отъ черноморските ни градчета сѫ: Ахтополь и

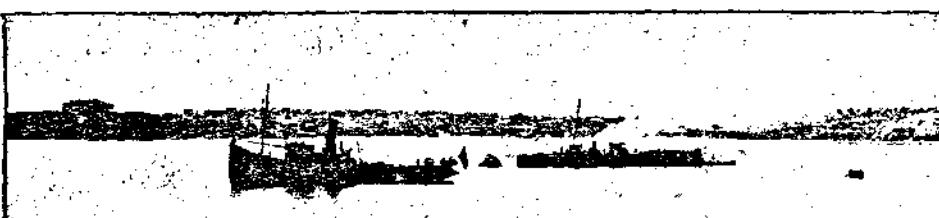
Василико. Но нека не се мисли, че това положение може да продължи дълго. Населението, събрано отъ всички краища на България, бѣрже свиква съ морето, обиква го и мнозина дори сѫ захванали да преминаватъ отъ земедѣлие къмъ риболовство.

За да се използватъ екскурзиите тѣрѣдъ много помогна, участието на господа професориѣ въ тѣхъ. Ний много имъ благодаримъ, че тѣ отъдѣлиха малко отъ скжпото си време за своите бивши ученици.

Привѣршвайки краткиятъ си бележки за конференцията и свързаниятъ съ нея екскурзии, азъ изказвамъ благодарността на всички учители, участници въ конференцията \*), къмъ Б. Н. М. Сговоръ за хубавата инициатива; благодаримъ сѫщо и на министерството, че е подкрепило тази инициатива и оставаме съ надеждата, че въ скоро време ще се уредятъ и други екскурзии отъ подобенъ характеръ.

Перникъ, 4. V. 927 год.

\*) Не съмъ сондиралъ учителството, но съмъ тамъ, че то е съгласно съ менъ.



Василиковското пристанище въ време на учителската екскурзия. Катера „Левски“ и миноносецъ „Храбри“, съ които ще направена научната крайбрѣжна екскурзия.  
Фот. М. П.—Василико.

Г. Славяновъ.

## ПРИСТАНИЦА — МОРЯЦИ — ИНЖЕНЕРИ.

Въ нѣколко свои статии, помѣстени въ последните книжки на списанието на Инженерно-архитектното д-во и това на Дѣржавните желѣзници и пристанища, инженеръ Б. Кжневъ, гонейки крайната целъ да дискредитира идеята за Дирекция на мореплаванието и да защити днешната уредба на нашитѣ пристанища, се старае да докаже, че най-важниятъ елементъ въ съвременните пристанища

е техническиятъ, че „корабоплавниятъ (морскиятъ) елементъ въ тѣхъ е много слабо застѣженъ“, че „моряците сѫ хора на една много ограничена специалностъ“, че напротивъ инженерите сѫ най-компетентни да управляватъ пристанищата и пр. все въ сѫщия духъ.

За да докаже, че техническиятъ елементъ въ едно съвременно пристанище е всичко, а морскиятъ

— нищо, г. Кжневъ си служи съ съвсѣмъ погрѣши и даже абсурдни положения. Така напр. той твърди, че „пристанищата на древността сѫ били откъснати отъ вѫтрешността: тѣ сѫ живѣли, така да се каже, само съ морето и, понеже въ тѣхъ сѫ липсвали каквато и да било технически усъвършенствания, единствения елементъ въ тѣхъ е билъ морския; пристанищата на древността сѫ служили на корабоплаванието което само за себе си е било цѣль“. По-късно, съ развитието на техниката, за съществуванието на едно пристанище станало абсолютно необходимо наличието на „голѣма“<sup>\*)</sup> ж. п. гара, безъ каквато, при всички най-идеални за корабоплаванието условия и при най-развито такова, не може да съществува едно днешно пристанище въ смисъла, както той се опредѣли (като „разтоварище на стоки“); наличието на кей, „безъ съществуванието на който е немислимъ едно пристанище“ и пр. технически усъвършенствания: вагони, машини за претоваряне на стоките, хелинги за водене корабитѣ на сухо и пр., като при това „ж. п. гари и кея сѫ технически съоръжения отъ първа величина и първостепени фактори въ днешното пристанище“, а по-нататъкъ казава и подчертава, че „корабоплаваниетѣ служби въ едно днешно пристанище сѫ сравнително много ограничени“. Излиза, че пристанищата не служатъ вече преди всичко за приставане на корабитѣ, а за приставане главно на треноветѣ . . . и че докато по-рано корабоплаванието е било самоцель, днес пристанищата сѫ самоцель! Абсурдността на всички тия разсѫждания е ясна, защото отъ край време и до сега, пристанищата сѫ служили и служатъ за да приставятъ корабитѣ въ тѣхъ (отъ тамъ и името имъ пристанища), а корабоплаванието е било и е главното срѣдство за извършването и развитието на външната търговия на една страна. Винаги пристанищата и корабоплаванието сѫ били и сѫ само срѣдства, а стопанска дейност — цельта. Техниката абсолютно въ нищо не може да измѣни това основно положение, тя идва само да усъвършенства наравно, както корабоплаванието и пристанищата, така и сухитѣ птища.

Полжно ще отбележа, че г. Кжневъ самъ дава аргументи срещу тезата, която поддържа, че началника на пристанището трѣба да бѫде инженеръ. Той признава, че въ нашите пристанища липсватъ машини за претоварване на стоките, отъ друга страна ж. п. гари у насъ се управляватъ не отъ инженери (при това ж. п. гара въ нашите пристанища е независима отъ пристанищния началникъ), значи отъ „първостепенниятѣ фактори“ остава само кеятъ (който не е нищо друго, освенъ една каменна или дървена стена, къмъ която приставатъ и се заврзватъ корабитѣ; неговото значение е това, каквото е на обикновенната рапа за товаряне и разтоваряне на стоките въ една ж. п. гара), т. е. функциите на инженера-началникъ се свеждатъ главно въ управлението на кеятъ . . .

По-нататъкъ г. Кжневъ се запитва какво представляватъ „морските въпроси“ и намира, че това понятие е безсмислено, както би било безсмислено понятието „земни въпроси“. Азъ мисля, че ако г. Кжневъ съпостави „морските въпроси“ напр. съ земедѣлските, а не съ „земните“ въпроси, то безсмислицата веднага ще изчезне, освенъ това, той много добре знае, че когато се говори за морски въпроси, то обикновено се разбираятъ дветѣ голѣми стопански области за използване морето — мореплаванието и риболовството, а не и научните въп-

роси за „морската флора и фауна или геодезия“ и др. т.

Струва ми се, г. Кжневъ много грѣши, когато набързо решава, че „моряка е човѣкъ на една много ограничена специалност“, той забравя, че понятието морякъ е много общо и че съществуватъ моряци съ много степени и отъ различни категории, както изобщо въ морското дѣло (както впрочемъ и въ техниката) има всевъзможни родове дейност и твърде многобройни специалности; той забравя, че съществуватъ всѣкакви видове морски училища, които по своите степени вървятъ отъ забавничата и основните училища до университета и академията, а по своя характеръ тѣ могатъ да бѫдатъ: търговски, рибарски, военни и пр.

До колко е ограничена компетенцията на единъ напр. търговски морякъ, личи отъ действителността: единъ съвремененъ океански колосъ, който представлява истинско чудо на техниката, се управлява не отъ инженеръ, а отъ морякъ, комуто се повѣрява имущество за милиарди левове и живота на стотици и хиляди хора. А каква трѣба да бѫде компетенцията на единъ воененъ морякъ, който командува напр. линеенъ корабъ отъ 30—40,000 тони водоизместимъстъ, снабденъ съ 38—40 см. ордия, на когото само главните двигатели развиватъ 30,000 до 160,000 индикаторни конски сили и въ когото сѫ концентрирани такова количество извънредно сложни технически срѣдства, каквито никога нѣма да се намѣрятъ въ всичките наши пристанища взети заедно. Единъ подводникъ или даже Миноносецъ, сѫщо така, отъ край до край е съчетание на крайно сложни и деликатни технически приспособления и уреди. И все пакъ, тия чудеса на техниката, кѫдето най важни и най-съществени сѫ тѣкмо техническиятѣ елементи, не се управляватъ отъ инженери, а отъ моряци. Г. Кжневъ самъ признава, че начало на военниятѣ пристанища стоятъ моряци, но по какво собственно се отличаватъ военниятѣ отъ търговски пристанища: и едините и другите иматъ кеиове, ж. п. гари, линии, вагони, работилници, докове, хелинги, технически инсталации, магазини и пр.; и въ едините и въ другите влизатъ и излизатъ кораби, става товарене и разтоварване на стоки или материали съ приблизително сѫщите машини и при сѫщата организация; и едините и другите иматъ нужда отъ сѫщите технически или морски (корабоплавни) служби и т. и. Разликата е само въ това, че въ едините влизатъ и излизатъ военни кораби, а въ другите — търговски, че въ едините се товарятъ и разтоварватъ военни материали, а въ другите — търговски стоки и, че начало на едините стоятъ военни —, а на другите търговски моряци. Но защо да отиваме много далечъ: по какво се отличава напр. варненското търговско отъ насрещното полицейско (бивше военно) пристанище? — само по това, че търговското пристанище има по-дълга кеиова стена, а полицейското има повече и по-голѣми технически срѣдства (работилницата на търговското — има единъ локомобил отъ 10 конски сили, а тая на полицейското отъ 120 конски сили; хелинга на търговското — може да изважда само шлепове, лодки и малки вѫтрокодни корабчета, а на полицейското — значително по-голѣми кораби и пр.) и по това, че начало на полицейското — стои морякъ, а на търговското — по едно недоразумѣние стои инженеръ.

Но нали главниятъ елементъ въ едно индустритално предприятие е сѫщо тѣй, а може би и много повече, отколкото въ едно пристанище, технически, защо тогава начало на първото стои сто-

<sup>\*)</sup> Курсива на всѣкажде е мой.

панина-търговецъ, а на второто тръбва да стои инженеръ?

Г. Кжневъ твърди, че инженера изучава въ политехниката експлоатация на пристанищата! До колко това твърдение е върно, не знам, но сигурно е, че тамъ поне морското дѣло не се изучава, защото и нѣкът, въ закона за благоустройството ще тръбва да се признае неограничена компетентност на инженера не само на сухо, а и по море, и тогава ще станатъ излишки не само архитектитѣ, а и моряцитѣ...

Въ подкрепа на своята теория за пристанищата, г. Кжневъ привежда и становищата на чужди авторитети. Така напр. берлинският професоръ по пристанищно дѣло Де Тиери билъ кавалъ на „едно лице отъ България, занимаващо се съ пристанищи и др. съвързени съ последните въпроси“ (това лице е г. Ешкенази, инженеръ въ Русенското пристанище), че управлението на нашите пристанища било идеално и че то било примѣръ, къмъ който днешна Германия се стреми. Какво е казалъ берлинският професоръ не знамъ, но неговиятъ отговоръ сигурно е билъ въ зависимост отъ това какво ясно е било казано за нашите пристанища, обаче същиятъ този Де Тиери пише на едно лице отъ България, занимаващо се съ морски въпроси, а именно на г-нъ Ив. Михайловъ, началникъ на дунавската флотилия въ Русе, буквално следното:

„Въсъко пристанище тръбва да се разглежда като едно индустритално предприятие. Само чрезъ възможно най-хармоничната (безъ търкания) съвместна дейност на всички фактори се достига до онази пълнота, която тръбва да намѣри крайния си изразъ въ една процънтаваща търговия. Относно всички въпроси по постройката и снабдяването на едно пристанище съ машинни спомагателни срѣдства, за които е компетентенъ строителният инженеръ и при които моряка тръбва да биде привлеченъ (*mitsprechend sein*), въпросите отъ морски характеръ оставатъ на втори планъ. Само отъ съвместната работа: 1) на търговеца, който въ края тръбва да използува пристанището за своятъ търговски предприятия, 2) на строителния инженеръ, комуто се гада задачата да посочи пътя, по който целесъобразно да се зедоволятъ изискванията на търговията и 3) на моряка, като представител на корабоплаванието, ще се дойде до едно правилно (зедоволително) разрешение въ България, както това е станало у насъ“ (т. е. въ Германия).

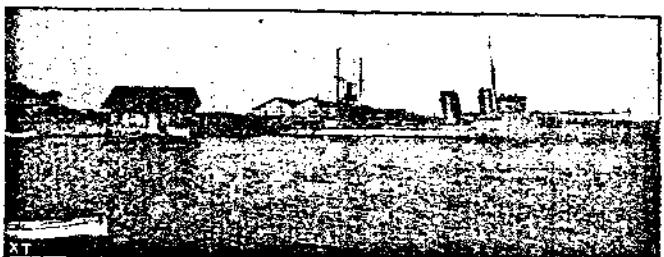
Въ капиталното съчинение върху Водното стопанство на Германия, съставено отъ цѣла редица капитатели по „водните въпроси“, професоръ д-ръ инженеръ J. F. Bubendey опредѣля същността на пристанището по следния начинъ: „Устройството на пристанищата произлиза отъ необходимостта да се създадатъ сигурни стоянки за корабите, въ които тѣ да могатъ, при прекъсване на плаването, да прекаратъ времето за почивка, да предприематъ необходимите поправки, както и да извършатъ товарението и разтоварянето. До като за първата цель е достатъчно наличието на едно добре запазено котвено място въ нѣкой заливъ или устие на река, то интересите на търговията поставятъ особени условия, които изискватъ едно благоприятно положение, както по отношение на морските птища, така и на птищата отъ вътрешността на страната“. А по-нататъкъ казва: „Управлението (на пристанището) не тръбва да предизвика никакви трудности и тръбва да осигурява едно лесно сътрудничество между заинтересованите кръгове, корабоводачите (моряците) и пристанищните чиновници, корабостъкмителите (арматорите) и митническите чиновници“.\*)

Правейки разлика между „пристанищно“ и „морско управление“, г. Кжневъ казва, че първото съвсемъ нѣма за задача да се грижи за корабоплаванието и че за липсата у насъ на специални морски управления не е виновна пристанищната власт, тѣй като „тя не е била до сега натоварвана съ организацията на подобни служби“. Това е много ценно признание; то значи, че до сега прословутата „пристанищна служба“ съвсемъ самозванно се е „грижала“ за корабоплаванието у насъ и съвсемъ не нѣ се падаше да се заеме съ създаване на законъ за търговското корабоплавание, чрезъ който администрирането на последното да се възлага на сѫщата пристанищна служба, а не на „специално морско управление“. Още една крачка остава до признанието, че и управлението на пристанищата никой не е повѣрявълъ на инженерите и че следователно и тукъ тѣ сѫ самозванни началици.

Г. Кжневъ дава многобройни примѣри за управлението на чуждите търговски пристанища, отъ които ясно личи, че навсъкѫде главната роля играятъ търговците, само въ Франция тѣя роля се пада на инженерите, а въ Италия — на моряците. Интересно е заключението на г. Кжневъ, който, отъ всички образци, избира, като най-подходящъ за нашите условия, тъкмо французията —. Обаче същиятъ, при другъ случай — като съставител на законопроекта за търговското корабоплавание — избра за образецъ италианскиятъ законъ, понеже италианското морско законодателство най-подхождало на нашия условия... съ други думи ще имаме италианско законодателство, а французска организация!...

Въ заключение ще отбележа, че колкото право или компетенция има инженера да застане начело на пристанището, най-малко толкова ги има и моряка. Като първа стъпка къмъ най-правилното разрешение на въпроса, когато и третъ елементъ — търговски, моряшки и технически — хармонично ще си сътрудничатъ, за сега у насъ би могло да се задоколимъ съ отдѣлянето на двѣ службы — техническата отъ морската и поставянето начело на тѣхъ, независими единъ отъ другъ и равни по степенъ на положение, инженеръ и морякъ, като отъ друга страна часъ по-скоро създадемъ липсващето морско управление, т. е. дирекцията на мореплаването, защото основниятъ ни недѣлъ не е толкова въ управлението на пристанищата, колкото въ липсата на корабоплаване.

\* ) Die Wasserwirtschaft Deutschlands und Ihre neuen Aufgaben; томъ I., глава VII., стр. 251 и 252. Издане на Reimar Hobbing in Berlin, 1922 год.



Италиански контър-миноносци „Риназоли“ и „Никотера“, посетили Варненското пристанище отъ 3 до 8 май т. г.  
Фот. К. А. Терзиистоевъ

Павловъ Павелъ.

## ЧИФТИЛЕРЪ.

На 12 километра отъ гр. Видинъ по течението на р. Дунавъ, между селата Видболя и Симеоново, се намиратъ двата острова наречени малкия и големия Чифтилеръ.

Големият островъ има 300,000 кв. м. площъ, която се обработва, и е въ видъ на голъмо бобено зърно съ издудата си част къмъ нашия бръгъ, а малкият е продълговатъ — 4 пъти по-малъкъ и се простира въ страни и подъ големия.

Между големия островъ и нашия бръгъ се образува единъ каналъ съ средна ширина 50 м и дълбочина 2 км. Този каналъ е дълбокъ отъ 3—7 м. съ стръмни бръгове, залязенъ е почти отъ всички вѣтрове, като остава откритъ само за южния, който пъкъ много рѣдко духа и е слабъ. Близките височини, отъ които се открива великолепна гледка къмъ Видинъ, Акчаръ и Ромжния, го запазватъ отлично отъ западния и северозападния вѣтрове, които духватъ почти презъ цялата зима.

Тия вѣтрове тласкатъ течащите ледове презъ зимата по Дунава къмъ ромжнския бръгъ, като по тоя начинъ канала остава чистъ отъ ледъ. Течението въ канала е слабо — така че влѣзлите по нѣкога кхсове ледъ минаватъ по край стоящите тукъ кораби съ по-малка скоростъ. По често, при малка вода, такива кхсое ледъ се натрупватъ въ горната част на канала, запушватъ го като замръзнатъ и, по тоя начинъ осигуряватъ корабите отъ течания ледъ, който е една опасност за тѣхъ.

Съ това свое особено разположение спрѣмо нашия бръгъ, тия два острова даватъ всички удобства нуждни за зимовка на корабите, която последните дирятъ поради невъзможността да се поддържа навигацията по Дунава презъ зимата, поради гъстите мжли и течащи ледове и замръзването.

Течащите ледове сѫ особено страшни. Имали е случаи когато цѣли кораби и шлепове сѫ биле пробивани, скъсвани отъ веригите на котвите и завличани по течението — потзвали.

Този единственъ удобенъ пунктъ по нашия бръгъ е билъ използванъ за зимовище още много отдавна. Тукъ е била зимовката на турския флотъ за което саидѣтелствува, неизвадения още, потопенъ турски мониторъ, а, може би, тукъ сѫ зимували корабите и на старите поселници на България.

Въ продължение на 27 години е зимувалъ и нашия Дунавски флотъ до потопяването му презъ балканската война. Огът тогава до 1926 год. това място е било заемано само отъ pontonите и корабите на Австро-Унгарското и Маджарското и др. пароходнища, а отъ началата и тая година тукъ зимуватъ и корабите на Дунавска Полицеска служба.

ба — наследница на Дунавската флотилия.

Зимувашите спокойно въ канала кораби по нѣкога сѫ биле подлагани на сериозно изпитание.

Така, презъ известни зими, когато по Дунава тече много ледъ и се запушватъ съ такъвъ по-тѣснѣ място, водата на реката почва бѣрже да приижда, понѣкога съ 0,20—1 м. въ частъ, заливайки цѣлия островъ, и ако има въ такъвъ случай северо-източни вѣтви, то той тласка леда къмъ нашия бръгъ и минавайки презъ острова напаки корабите извѣнь канала — до самото шосе. Следъ нѣколко часа водата бѣрже спада, понеже си е направила пробивъ презъ запущеното място. Възможно е при такъвъ случай, особено нощно време, ако не се взематъ нуждните мерки, корабите да останатъ на сухо — извѣнь канала.

Това явление на Дунава се нарича „Запоръ“ и се случва когато той е пълноводенъ презъ зимата.

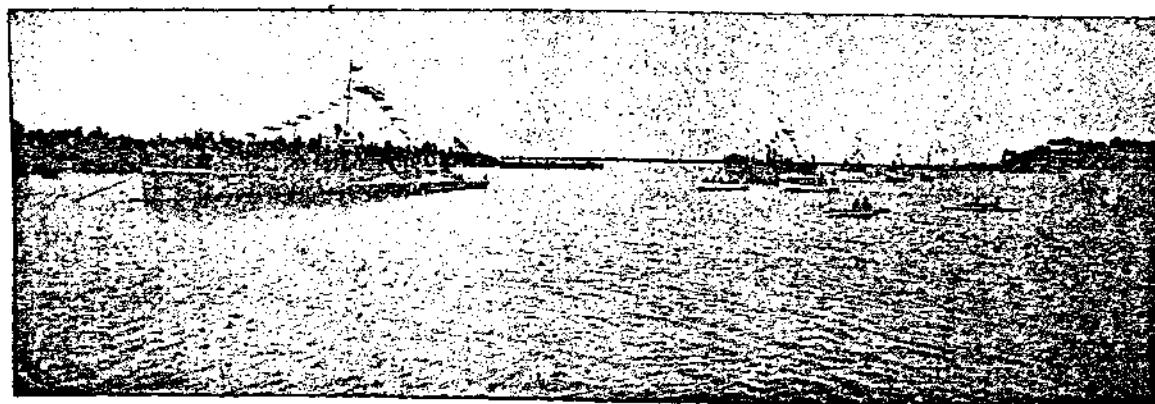
Въ миналото Чифтилеръ, при големи зими, е представлявалъ големо селище — „Зименъ курортъ“, тукъ всички кораби сѫ идвали съ цѣлия си съставъ и сѫ водили зимни занятия. Околните села сѫ били съживявани отъ моряците, които селяните наричали „зимни лѣстовички“ и за които и до сега се говори съ извѣстно оживление. Така тѣ сѫ дали животъ на с. с. Ботево и Симеоново, които въ миналото сѫ билни турски чифлици. Като споменъ отъ моряците е построена една чешма на самото шосе Видинъ — Акчаръ — Лъмъ. Строена е презъ 1896 год. Тая чешма е единствена по цѣлото шосе и пакъ наричана „зимна полза на пътниците“. Презъ настоящата зима моряците отъ Дунавската част отъ ово сѫ я ремонтирали заедно съ стариятъ й характеренъ, въ стихотворна форма, позивъ „къмъ пътника“:

„Тази тѣй бистра като сълза водица,  
Която тече отъ моряшката чешмица,  
Направена отъ моряка за пътници и хора.  
Нека разхлади всѣкою отъ жажда и умора.“

Значението на Чифтилерския каналъ е отъ голема важ-остъ — то нѣма да се намали и съ довършването на новото русенско пристанище, кое-то ще биде пригодено и за зимовище, защото големата част отъ кораби, pontони и шлепове находящи се въ Лъмъ и нѣдъ гр. Орѣхово, ще предпочтятъ Чифтилера като по близъкъ до тѣхъ.

Дългъ се налага на компетентните власти да обрънатъ внимание на тоя нашъ природенъ даръ, като залесятъ бръговете на канала, които постоянно се срутватъ, да го очистятъ отъ затъналите сѫдове, да устроятъ необходимите съоружения за едно зимовище на корабите, които имъ плащатъ доста добра такси.

Огът Чифтилеръ, 10 март 1927 г.  
Корабъ „Кап. Лейт. Минковъ“



Празнуване на Великденъ отъ Дунавската Полицеска Служба и Рѣчния легионъ, Русе 1927 г.

Ю. Новоселовъ. \*)

## РАЗПРЕДЪЛЕНИЕ НА МОРСНИТЕ РАСТЕНИЯ И ЖИВОТНИ.

Морсните растения се делят на две групи: **бентосъ и планктонъ**. Растенията, които се причисляват къмъ първата група, макаръ и да сѫ прикрепени къмъ морското дъно, извлечатъ храната си отъ водата. Прибрѣжните части на морското дъно сѫ особено богати съ бентосъ. Къмъ планктона се отнасятъ растенията, които плаватъ къмъ горния слой на водната повърхност не подълбоко отъ 200 метра. Тѣ се размножаватъ много бързо и въ нѣкои морета се наಸъбиратъ въ грамадно количество. Планктона служи като главна храна на рибите и другите морски животни.

Цвѣта на водораслите се измѣня въ зависимост отъ свѣтлината и следователно отъ дълбочината. Въ повърхностните морски води преобладаватъ водорасли съ зеленъ цвѣтъ, а въ по-дълбоките — водорасли съ кафявъ и червенъ цвѣтъ. Отглежнатите отъ брѣга водорасли, ако сѫ снабдени съ плавници, се отнасятъ отъ морските течения далече отъ брѣговете и образуватъ често всрѣдъ него плаващи полета, които предаватъ особенъ видъ на водата. Отъ подобно наಸъбиране на водорасли се е образувало добре известното на мореплавателите въ Атлантическия океанъ — Саргасово море.

Морето е по-богато съ животни, отколкото сушата. Споредъ мястото на обитаването, цѣлата морска фауна се дѣли на: 1) Дълбоководна, 2) *Фауна на откритото море (пелагическа)* и 3) *Прибрѣжна*.

Въ зависимост пъкъ отъ начина на живѣнене, обитателите на водното животинско царство се дѣлятъ на: *Планктонъ, Нектонъ и Бентосъ*. Къмъ планктона се отнасятъ всичките животни, които не могатъ сами да се движатъ, а се носятъ въ морската вода, ту въ една или друга посока, благодарение на теченията и вѣтровете. Всичките морски животни, които се движатъ самостоятелно, се наричатъ *нектонъ*. Животните, които оставатъ постоянно прикрепени къмъ морското дъно се назватъ *бентосъ*.

*Дълбоководна фауна*. До скоро се предполагаше, че животните не могатъ да живѣятъ въ голѣмите морски дълбочини и то главно поради отсѫтствието на свѣтлината. Настойчивите изследвания напоследъкъ въ това отношение доказаха, обаче, че и въ най-голѣмите морски дълбочини има животни и че тамъ сѫществува богата и своеобразна фауна. Голѣмо налѣгане, почти абсолютна тьмнинна, почти пълна неподвижност на водата и постоянна температура — это физическите условия при които живѣятъ дълбоководните животни. Изкарани на повърхността на водата, тия животни веднага умиратъ. Скелета у рибите и другите дълбоководни животни е тънъкъ и мекъ, а мускулите сѫ слаби. Едни отъ животните сѫ слѣпи и вмѣсто очи иматъ специални органи (наречени термически очи), които чувствуватъ близостта на предметите по температурата имъ, а други иматъ голѣми зрителни органи. Измѣнението на зрителните органи въ животните започва отъ дълбочината 400 метра, кждѣто вече сълнчевата свѣтлина почти не прониква. За да компенсира отсѫтствието на сълнчевата свѣтлина, животните иматъ фосфорисциращи (свѣ-

тящи) органи, които понѣкога покриватъ цѣлото имъ тѣло, и които изпушкатъ слаба свѣтлина. Поради отсѫтствието на растителна храна въ голѣмите дълбочини, тамъ животните се ядатъ едини други и произлизва една жестока борба за сѫществуване. Въ връзка съ това дълбоководните животни сѫ въоружени съ отлични органи за защита и нападение. Много отъ тѣхъ иматъ дълги крака въ видъ на остри пили или ножици. Слѣпите риби иматъ грамадни уста и цѣла гора отъ остри зъби. Споредъ заключенията на учениците, дълбоководната фауна въ всичките океани е една и сѫща и е отъ много старъ произходъ — тя има голѣмо сходство съ фауната отъ третичната епоха и даже съ още по-старата фауна.

*Фауна на откритото море (пелагическа)*. Къмъ нея се отнасятъ животните отъ повърхностните слоеве на откритото море, които живѣятъ до дълбочина 800 метра. До тази дълбочина могатъ да живѣятъ и растенията. Дълбочината 800 метра се счита и като предѣлъ до кждето падане умрѣлитъ остатъци отъ растенията, които служатъ за храна на обитателите отъ откритото море.

Повърхностните слоеве на отдалечениетъ отъ брѣга морски пространства сѫ богати съ растителъ и животински планктонъ. Тази обилност на растителна и животинска храна привлича масово въ откритите части на моретата свободно плаващи малки и голѣми животни — главно рибите и китообразните. Даже и нѣкои птици, като буревестника и албатроса, които търсятъ храната си тамъ и се задържатъ дълго въ тия отдалечени отъ брѣга морски пространства, ги отнасятъ къмъ обитателите на откритото море.

*Животните на откритото море* сѫ характерни съ синята си окраска и прозрачното си тѣло. И едното, и другото, ги правятъ незабележими за окото и ги защищава отъ враговете имъ. Въ по-дълбоките слоеве животните сѫ обагрени съ допълнителенъ червенъ или черъ цвѣтъ.

Въ моретата на тропическия и умѣренъ поясъ животинскиятъ планктонъ е твърде разнообразенъ; въ полярните морета, планктона се състои само отъ нѣколко вида, които обаче сѫ въ грамадно количество. Благодарение на по-изобилната планктонна храна въ полярните морета тамъ се привличатъ и по-голѣми количества риба и голѣми мълкопитащи морски животни.

*Прибрѣжна фауна*. Тя се отличава съ голѣмото си разнообразие отъ животински форми. Тукъ единакво е развитъ планктона, нектона и бентоса. Благодарение на изобилната свѣтлина, богатството на растителността, а сѫщо така на приливите, отливите и теченията, които разнасятъ храна на животните, се е създадла много благоприятна обстановка за тѣхното размножаване. Въ прибрѣжните части на морето, обаче, животните страдатъ много отъ разбиването на вълните, ето защо едини отъ тѣхъ сѫ покрити съ твърда защита, като например раците и охлювчетата; други гъвкъ напрavo сѫ прикрепени къмъ морското дно или подводните предмети, като например мидите; трети си пробиватъ удобно жилище въ камъните или дърветата, като например нѣкои отъ морските каменопробивачи, и най-после, много отъ тѣхъ се заравятъ въ пясъка.

Твърдата защита и удобните жилища въ ка-

\*) Основи физической географии, Рига, 1925 г., стр. 123, 124, 128 и 129.

18320

мънит и пътъка предпазват животните от прибрежната фауна от тяхните врагове. Като защита от последните тук им служи също така предпазителното обагряне и формата имъ. Така например, у калкана, който лежа на прибрежното дъно, тялото му е изгубило симетрическата си форма и е станало плоско, като цветът му очи съж оставали на страната, която е обръната къмъ повърхността на морето. Тази страна (горната) така добре наподобява цвета и неравностите на морското дъно, че е много трудно да се забележи даже от близко разстояние калкана.

Каменистото дъно дава своя особенъ отпечатъкъ.

Кладъ Фареръ.

тъкъ на животните, които го обитаватъ. Тамъ преобладаватъ животни, които съж въоружени съзпици, игли и особени органи; нѣкои животни иматъ способността да измънятъ цвета си, като например осмоногите. Къмъ каменистото дъно се отнасятъ и прочутите коралови рифове, между които се въдятъ забележителни по своята фирмъ и пъстрата си окраска коралови риби. Тъ иматъ сплъснато отъ страни тѣло и хоботообразна мускула, съ помощта на която извличатъ храната си изъ отворите и цепнатините на кораловите полипи. Нѣкои отъ кораловите риби съж въоружени съ ядовити зъбове. Преводъ отъ руски: Сава Н. Ивановъ.

## КАПИТАННАТА.

Рапортъ отъ Жакъ-Констанъ д'Ерло, петоразреденъ корабенъ капитанъ, командиръ на военния корабъ *Сересъ* — до Г. Маркиза Дешербие де Л'Естандеръ — Началникъ на ескадрата, въ залива Киберонъ.

**Г. Маркизе**, въ изпълнение на заповѣдта Ви и въ донесение за изпълнението на мисията, която благоволихте да ми повѣрите, и която щастливо изпълнихъ за величието на Краля, — отъ вторникъ, 13 априлъ, денътъ, когато получихъ заповѣдта Ви чрезъ сигнала Ви, който ми наредяща да направя своята маневра и да поема къмъ тайното си място назначение — до този петъкъ, 6 май, денътъ, въ който се върнахъ подъ Ваше знаме — честь имамъ да ви донеса, че възложената ми работа, съ Божията помощъ, изпълнихъ изцѣло.

**Г. Маркизе**, като газперихъ вѣтралата на *Сересъ*, на горепосочената дата и направлявайки се по югъ-югозападъ — споредъ направлението, което ми бѣхте опредѣлили — преминахъ отначало около сто и двадесетъ мили подъ срѣдень северенъ вѣтъръ до обѣда на другия денъ. Подъ този вѣтъръ *Сересъ* се носеше много добре, за своя типъ фрегатъ, съ отвори само за четиринаесетъ ордия; той се носеше безъ умора, съ скоростта отъ седемъ до осемъ възела. Почистването на корпуса, което ми бѣхте разрешили неотколе премахна мжховата лига, водораслитъ, мидите и всичките паразитни черви, които по-рано забавяха хода на фрегатъ. И оттогава нататъкъ азъ можахъ да предвиждамъ единъ по-добъръ успѣхъ за нашето оръжие.

Изпълнявайки устните Ви нареддания, тогава на 13 априлъ по обѣдъ, счупихъ печата на поавторитетния пакетъ, който ми бѣхте предали. Въ него намѣрихъ, както сами знаете, заповѣдта подписана отъ г. Адмирала на Франция, Тулузския графъ, който постановяваше да преследвамъ на всѣкъдясно и да унищожа известни пиратски корабъ, въоръженъ като бригантина, носящъ черно знаме съ бѣли мъртвашки глави и назовавайки се споредъ мястото, времето и случая: ту *Гардънъ*, ту *Паунъ*, ту *Ястребъ* или *Соколъ*... Съ действията си: да обира, да изгаря, да потопява многочисленни френски кораби, които имаха напълно редовни документи и не бѣха покровителствувани срещу смъртоносния ужасъ на пиратите, нѣмащи ни вѣра, ни законъ — този чудоизменъ бригантина много паки бѣ заслужилъ гневъ на Краля. И вследствие на това Н. Величество, решилъ да възстанови незабавно сигурността по всичките морета, гдето се явяваше неговото знаме, заповѣдаваше и възлагаше въ обязанностъ на всичките си капитани да атакуватъ и пленятъ гдето и да се

яви въпросниятъ бригантина. Вий също г. маркизе<sup>е</sup> ми възлагахте, частно, незабавното изпълнение на заповѣдта на Н. Величество.

Въ запечатания пакетъ бѣха приложени нѣколко бележки отъ Вашата рѣка. Отъ тѣхъ язвуваше възможността, къмъ посоченото време, пиратския корабъ да биде около западния брѣгъ на Ирландия, гдето бѣ направилъ известни злосторства. Намирайки се на  $42^{\circ} 20'$  сев. широчина и  $9^{\circ} 40'$  зап. дължина, сир. много на югъ и на изтокъ отъ указаното място, азъ се постараихъ да взема курсъ — западъ-северозападъ, за да дигна фрегатъ си къмъ вѣтъра. Презъ цѣлия денъ на 13, както и на 14, 15, 16 и на 17 — минавахме отъ вѣтъръ на вѣтъръ за да стигнемъ къмъ ирландския брѣгъ, който се откри сътвърдата на 18 сутринта на  $52^{\circ} 10'$  с. ш. и  $13^{\circ} 15'$  з. д. отъ Гринвичъ. *Сересъ* презъ цѣлото плаване даде доказателства за превъзходните си качества.

Вечеръта на сѫщия денъ, 18 априлъ, азъ закотвихъ на 16 метра дълбочина въ пъсъчливо-чакълесто дъно, на единъ открытие, съ гористи брѣгове, заливъ, недалече отъ едно село, което на карта бѣ обозначено съ името — Клифденъ. Азъ си набавихъ пъленъ запасъ прѣсна вода и влѣзохъ въ сношение съ мястните жители, които ме посрещнаха отлично. Миналата седмица пиратския корабъ се явилъ въ открыто море предъ този брѣгъ. Даже — ималъ е смѣлостта да хвърли котва на единъ мускетенъ изстрелъ отъ брѣга, — да изпрати хора и да вземе контрибуция отъ селото. Два фрегата на Н. Британско Величество веднага следъ това — напразно съж претарашуvalи всичките дупки на брѣговете безъ да откриятъ най малъкъ знакъ отъ нѣкой съмнителенъ корабъ. Следъ това тѣ съж взели за да се приближатъ къмъ Хебридите, увѣрени, че преследваниятъ бригантина е избѣгалъ нататъкъ и безъ съмнение, че тамъ той намира помощъ и съучастниче въстанието на мястните рибари, които се занимаватъ още и съ обири на предмети отъ корабокрушения, тѣ като тѣхното главно препитание се състои помалко отъ доболовството, което упражняватъ и — по вече отъ морските бедствия, които тѣ предизвикватъ съ движущи се и промъниливи огньове върху брѣга, заблуждавайки залуталитѣ се кораби. Въпреки това, азъ мислѣхъ, макаръ и да бѣ малко вѣроятно, че пиратите не могатъ да бждатъ тѣ глупави да да избератъ за центръ на действията си единъ архипелагъ, разположенъ вънъ отъ всичките морски пътища, и че тъкмо азъ трѣбващъ да бжда тоя, който незабавно ще задоволи желанието на Краля.

Тогава азъ си послужихъ съ военна хитростъ,

която се увънча съ успехъ. Дълго разпитвахъ хората отъ Клифденъ върху отплаването на английските фрегати, — населението разбра, че имамъ намѣрение да последвамъ стратегията на англичанинъ. Азъ попълнихъ наново запасите си, и явно — потеглихъ на северъ, ужъ съ намѣрение да заобиколя Ирландия и да се отправя къмъ Хебриди... Но на нѣкакви си двадесет и пет мили оттъкъ Клифденския заливъ, се отваря залива на Клеу, обширна и цѣль осянъ съ прагове и плитковини, които също обрнали въ бичъ на мореплавателите познатъ само на рибари и на мѣстни моряци. Тамъ именно азъ останахъ въ относъ, сигуренъ, че никой не би подозрѣлъ, Сересъ да остане въ засада на това опасно място.

Слѣдъ нѣколко внимателни измѣрвания на дълбочината, хвърлихъ котва предъ входа на залива, задъ единъ доста високъ, пустиненъ островъ, отбелязанъ на картата съ името — Кларъ, който едновременно щѣше да ми служи за маскировка и за убежище. Слѣдъ това зачакахъ, увѣренъ, че не следъ дълго, добри новини щѣха да наградятъ търпението ми.

Дълго не очаквахъ. Бѣхъ точно на мястото си; щастното, което приджава оржието на Краля, и тукъ ми помогна защото именно този заливъ на Клеу е служилъ за скривалище на пиратите, които въ него също били единъ криволичащъ и мъчнодостъпенъ каналъ, отъ който да могатъ да се ползвуватъ само тѣ и то само въ нѣкои часове на отлива. Азъ хвърлихъ котва предъ острова Кларъ вечеръта на 24 априлъ; а на сутринта на 26, когато точехме саблигъ си — гарванското гнѣздо показва присѫствието си съ частъ отъ вѣтралата си, движейки се всредъ праговете на вѣтрецния заливъ. Веднага различихъ бригантийското въоръжение и следователно кораба, съ който трѣбаше да воювамъ. Бѣзъ взехъ нуждните мѣрки. Но преди Сересъ да бѣ готовъ да тръгне, пиратскиятъ корабъ, носенъ отъ течението на отлива, както — и отъ единъ доста силенъ вѣтъръ, който удвояваше ходътъ му — скоро го отдалечи вънъ отъ изстрѣлътъ ми и той пое широкото море. Не ми бѣ възможно да откача и хвърля котвенитъ си вериги, понеже рискувахъ да бѫда отнесенъ върху островните канари. Трѣбаше да хвърля котва отъ кърмата, за да се задържа. До като се приготвя да преследвамъ — бригантина ни изпревари съ три или четири мили...

Но, веднага слѣдъ това, единъ погривистъ вѣтъръ ни помогна много: той се прекъсна отъ изтокъ и задуха отъ юго-западъ. Сересъ, като по-добъръ типъ отъ неприятеля, по-усилено запори водата и почна да догонва загубенитъ мили. Скоро въ стъклата на моя далекогледъ можахъ да видя името на бригантина написано съ червени букви върху външната страна на кърмата. Прочетохъ: Гарванъ... и последнитъ ми съмнения изчезнаха.

Въ около два часа слѣдъ обѣдъ, ний се приближихме до единъ далеченъ изстрѣлъ и, ржководейки се отъ правилника, примѣрвайки се съ халостъ изстрѣлъ за предупреждение — дигнахъ кралското знаме на наклонника. Пиратът не отговори и азъ му пратихъ халостния изстрѣлъ. Сега той има дѣрзостта веднага да ни отвѣрне съ две ядра, които продупчиха вѣтралата ни на много мяста. Цельта му бѣ явна — да ни забави.

Обезпокоенъ отъ възможна повреда, която би могла да отреже крилетъ ни — ако мога тъй да се изразя — и по този начинъ да се изпълзне черната птица изподъ ноктитъ на нашия соколь,

азъ отворихъ сражението съ цѣлия си корабъ и съ всичката си обслуга за да съборя стожеритъ на пирата. Неприятеля продължи да бѣга. Но следъ прехвъръкванията на нѣколко наши ядра — ний му счупихме главния стожеръ. И видѣхъ тази каналия вече на издѣхване, да спушта лодкитъ си за да се отдаде на едно съмнително избѣгване чрезъ гребане, понеже всѣко друго средство бѣ вече невъзможно. Но... азъ бѣхъ излъганъ — тѣзи разбойници показаха небивалъ куражъ, какъто не очаквахъ отъ хора безъ честь: тѣ застанаха въ относъ и започнаха да отговарятъ на нашия огнь, като незабравиха срещу нашето знаме на Лилинъ да издигнатъ своето — на отвѣртителнитъ мъртвешки глави, които плющѣше на тѣхната кърма. Биха се тѣ подобно на храбърци, които рѣдко съмъ виждалъ даже и между служителите на Краля!

Последва една ожесточена борба, презъ време на която, за съжаление претърпѣхме значителни загуби, възлизящи на осемъ убити, отъ които единъ офицеръ, и тринадесетъ ранени, между които и корабника — артилеристъ. Боевата воля на пиратите бѣ крайна и ожесточена. Защото безъ стожери, съ пробитъ корпусъ, който пропущаше вода и съ горенъ подъ залѣнъ съ кръвь — тѣ не преставаха да се биятъ и да увеличаватъ загубите ни позади отъ онова, което е достатъчно за единъ лояленъ противникъ. Отчаялъ се да свърши сражението до началото на нощта и решилъ на всѣка цѣна да изпълни желанието на Краля — азъ започнахъ маневъръ за абордажъ... Моя първи помощникъ г. де Сория има тази честь. Отдѣлението му, заедно съ подкрепления скочи върху палубата на бригантина и изкла последнитъ разбойници, отъ които ни единъ не се предаде. Тогава стана едно чудно произшествие, чието описание, безъ съмнение, ще ви накара да ме извините за продължение на настоящия ми рапортъ.

Последнитъ отъ нашите неприятели всички паднаха предъ капака на кърмовия входникъ, где то защитата стрѣльно се биеше до последното си издиление. Цѣлото отдѣление и г. де Сория решиха, че трѣбва да се слѣзе долу и съ пистолетъ въ ръка благородно да се изследва тайната, защото — по всичко изглеждаше —, че кърмовия входникъ крие нѣщо или нѣкого, странно или страненъ по естеството си. Нѣколцина отъ нашите хора влизаха слѣдъ първия помощникъ. И изненадата за всички бѣ неочекана: мястото, което служеше за капитанска каюта, пълна съ книги, карти и инструменти, съдѣржаше между стените си една хубава млада жена, богато облечена и натруфена, — които също върху разкошно драпиранъ съ скъпи възглавнички диванъ и гледаше победителите, които влизаха при нея, безъ тя да даде на лицето си знакъ на гнѣвъ или задоволство.

Т. де Сория, незнайки дали се намира предъ пленница или съучастница на пиратите, бѣзъ поиска отъ дамата да даде обяснения за себе си. Въ отговоръ, той получи единъ кървавъ барутенъ ударъ отъ който падна тежко раненъ. Веднага слѣдъ това всички видѣха, че жената, въ бѣлите си малки ръце държеше два пистолета, съ които прекрасно можеше да си служи. Около нея бѣха още двама души, които ни костуваха четирима отъ наша страна — вънъ отъ полесражението, докато се плени тази зла жена, тѣй грациозна нагледъ. Моряците ми я доведоха свързана, както трѣбаше. Безъ всѣкакви предисловия тя заяви, че не е никаква пленница, нито е пиратска съучастница, а чисто и просто — тя самата е пиратъ, и което е още по-лошо — на-

чалникъ на пиратите, и самата — капитанъ . . . или капитанка? . . . на този *Гарванъ*, който споредъ фантазията ѝ ставаше: *Лаунъ*, *Ястrebъ*, *Млада кобила* или *Соколъ*. Впрочемъ тя ми доказа доброволно и напълно научно, че тя бѣ тъкмо това, което се хвалеше, а именно, че е единъ бележитъ морякъ, който познава всички морски науки, които иматъ приложение, било въ плаването въ открито море, било въ маневритѣ, било въ морското дѣло изобщо.

Удовлетворенъ, азъ заповѣдахъ безъ всѣкакви церемонии да обѣсятъ тази капитанка . . . или женски капитанъ, който, очевидно, бѣ повече виновъ за престъпленията, за които бѣ решено обесватъ и на още дузина отъ другия полъ. Осъдената не направи никаква забележка, освенъ тази: тя най-учтиво ме помоли да дигна заедно съ нея върху стожерния напречникъ на Сересъ двама отъ старите й другари и подчинени, които тя ми посочи и отъ които единия бѣ мъртвъ, а другия — тежко раненъ. Решихъ, че мога да удовлетворя това по-следно и законно желание на едно сѫщество, което

често е приемало да изпълнява и желания, по-малко разумни отъ предложеното въ случая. Готови трите вижета и трите примки, прекарани презъ три вратове, азъ повикахъ корабния свещеникъ, който, милостивъ по карактеръ, дойде съ кръстъ въ ръка. Жената-пиратъ на драго сърдце цѣлуна светия образъ, но веднага следъ това пожела по сѫщия начинъ да цѣлуне и устата на двамата си другари по сѫдба, казвайки, че тѣзи цѣлувки за нея сѫ по-ценни и по желани отъ онай върху Нашия Господъ, защото искала да вкуси отъ най-вишето сладострастие.

Азъ късно отрѣзахъ върху това й светотатствено бръщолевене по начинъ, както и вий мислите.

Следъ това, другите ранени или умрѣли пирати бѣха обесени, бригантина — изгорена, и азъ взехъ курсъ за да се присъединя подъ Ваше знаме.

Честь имамъ, г. маркизе — да бѫда Вашъ служителъ:

Жакъ-Констанъ д'Ерло — Капитанъ на Сересъ.  
Заличи Киберонъ, 6 май 1689 г.

Превель отъ френски: П. А. Шишковъ



А. Нечаевъ.

## МОРСНИТЪ РИБИ И ОНОЛНАТА СРЪДА.

Рибите сѫ нисши грабначни животни съ прос-та направа на мозъка и съ слабо развити органи на чувствата. Като такива, тѣ се намиратъ въ голѣма зависимост отъ условията на околната среда, които насъхватъ и управляватъ тѣхните действия.

Особено значение иматъ за тѣхъ температурните условия, защото тѣхното тѣло мѣни своята температура споредъ тая на водата, въ която живѣятъ. За всяка риба сѫществува известна температура, при която тя се чувствува най-добре. Много силно спадане и качване на температурата предизвиква болезнени явления и даже смърть. Така напримѣръ, морската котка, барбунята и нѣкои други черноморски риби не могатъ да се запазятъ живи, ако температурата на водата е по-ниска отъ + 7°.

Температурата на водата се промѣнява въ зависимост отъ сезона на годината, затова единъ и сѫщъ участъкъ на морето може да бѫде известно време удобенъ, а другото време неудобенъ за живота на рибите.

Освенъ температурата, за рибите има голѣмо значение и солеността на водата. Солитѣ непосредствено влияятъ върху тѣлото на рибите, които като правило, не могатъ да понасятъ рѣзки промѣни въ тѣхното количество. Така, напримѣръ, скумрията или паламуда умиратъ почти веднага, щомъ попаднатъ въ сладка вода. Изключение отъ това правятъ само нѣкои видове риби: кара-гъоза, несетровитѣ риби и др.

Действието на солитѣ е особено сильно върху хайвера и малките риби, които иматъ нежна и лесно проницаема кожа. Поради последната причина размножението на рибите се извършва тамъ, кѫдето, при други равни условия, солеността е най-подходяща за развитието на хайвера. За да намѣ-

рятъ такива мѣста, рибите промѣнятъ своето мѣсто-жителство, а въ нѣкои случаи даже напуштатъ морето и навлизатъ въ сладката вода или обратно (несетровитѣ риби, змиорката и др.).

Температурата, солеността и другите физико-химически условия на морето, освенъ прѣкото си действие върху рибите, иматъ още и косвено влияние, а именно отъ тѣхъ зависи разпределението „планктона“. „Планктонъ“ е съвокупност на водни растения и животни, които, поради слабите си органи на движение, не могатъ да противостоятъ на вълните и теченията и, вследствие на това, се носятъ отъ последните.

Въ по-голѣмата си част растителниятъ планктонъ се състои отъ толкова малки водорасли, че тѣ не могатъ да се видятъ съ просто око. Количеството имъ въ морската вода е огромно.

Животинскиятъ планктонъ се храни съ растителни и се състои отъ твърде разнообразни организми, които принадлежатъ къмъ различните разреди на животинското царство. Като храна на рибите най-голѣмо значение иматъ ракообразните планктонни животни.

Планктона е единствената и изключителна храна на малките риби, за които той има сѫщото значение, както за бозайници тѣлъкото. Освенъ това съ него се хранятъ и нѣкои възрастни риби, напримѣръ: карагъоза, пролѣтната скумрия и др.. Затова малките и посочените по-горе възрастни риби се събиратъ презъ време на храненето тамъ, кѫдето има по-вече планктонъ. Заедно съ тѣхъ дохаждатъ и грабливите риби: паламуда, лефера и др., разпределението на които, по такъвъ начинъ, сѫщо се намира въ известна зависимост отъ разпределението на планктона.

Бидейки зависими отъ външните условия, ри-

битѣ, въ всѣки периодъ на своя животъ, се намиратъ тамъ и търсятъ такива мѣста, кѫдето съответните условия сѫ на лице. Така напр. скумрията прекарва лѣтото въ Черно море, а зимата — въ Мраморното; барбунята презъ топлия сезонъ на годината живѣе около брѣга, а презъ студенния се оттегля въ дълбочината и т. н.

При всичката си външна еднородност, всѣки морски басейнъ въ сѫщностъ представлява отъ себе си една твърде сложна съвокупностъ отъ отдалени участъци или зони съ различни и характерни комбинации отъ физико-химически свойства. Такава зоналностъ на морските басейни сѫществува, вследствие на това, че пластоветѣ на водата съ различна соленостъ и температура се смѣсватъ извѣрдно бавно.

Зонитѣ съ различно комбинирани хидрологически условия нѣматъ това постоянство на границите, което е характерно за сухоземните климатически области. Въ зависимостъ отъ сезонитѣ на годината, отъ метеорологическите условия и други причини, тия граници могатъ да се менятъ, като отдалените зони се разширяватъ или се стѣсняватъ за смѣтка на съседнитѣ. Такава промѣни не могатъ да не се отразятъ и върху разпределението на рибите, които съответно заематъ по-голѣми или по-малки пространства въ даденъ морски басейнъ. За херинга и тунеца това е установено отъ Д-ръ Дануа, който констатира следното: — Съвокупността на атлантическите води се раздѣля на две групи: 1) води съ соленостъ по-малка отъ 35‰, които заематъ арктическите, крайбрѣжни и дѣлъ боководни участъци и 2) води съ соленостъ по-голѣма отъ 35‰, които господствува въ екваториалния поясъ и въ открития океанъ. Последните презъ топлия сезонъ на годината се приближаватъ къмъ брѣга, като сѫщевременно се разпространяватъ и на северъ. Голѣмината на пространството, заето отъ тѣхъ, се менятъ отъ една година на друга. Атлантическиятъ тунецъ е риба, която живѣе въ тия води и неговото разпределение е свързано съ тѣхъ. Презъ 1921 год., която се характеризира съ голѣмо разпространение на по-солената вода, тунеца се е срещалъ въ непосредствена близостъ до брѣга и е проникналъ далечъ на северъ. Сѫщото обстоятелство, което е благоприятствувало на тунеца, е предизвикалъ голѣми пертурбации въ режима на херинга, който е навикналъ къмъ по-студена и по-сладка вода. Планктона, съ който се храни херинга, е билъ разпръснатъ, а отчасти и унищоженъ. Вследствие на това херинга е претърпѣла загуби и е напуснала частъ отъ обикновените си мѣстожителства. Въ резултатъ херинговото риболовство е било компрометирано, а уловените риби сѫ имали видъ на изгладнѣли.

Отъ гореизложеното е понятно и това влияние, което иматъ върху разпределението на рибите морските течения. — Благодарение на бавното смѣсване на водите, по цѣлото протежение на течението се наблюдава значителна еднородност и устойчивостъ на хидрологическите условия, които се отличаватъ отъ съседните на течението участъци. Поради това обстоятелство рибите, които се намиратъ въ района на дадено течение, нѣматъ мотиви да го напускатъ.

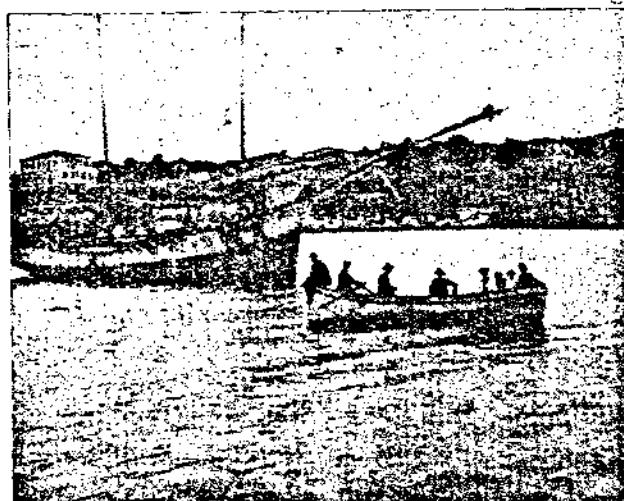
Освенъ това течението стимулиратъ и ориентиратъ движението на рибите. Така напр. проф. Руль е установилъ, че срѣдиземноморскиятъ тунецъ, готовки се за размножение, се движи точно срещу течението, което се движи на западъ. Малкиятъ змиорки почти автоматически се насочватъ и плу-

ватъ срещу течението, които носятъ въ морето по-сладка вода.

Приличащата сила на течението се използува въ широкъ мащабъ въ прочутото риболовно стопанство „Комаччио“ въ Италия. Посредствомъ сложната система на шлюзовете, презъ пролѣтната тамъ се предизвиква течение отъ лагуната (блатото) къмъ морето, което течение примамва морските риби, особено кефалитъ, да навлѣзатъ въ лагуната. Презъ есента се образува морско течение, насочено въ лагуната и рибите започватъ да се движатъ срещу него, като при това движението имъ се намиратъ въ зависимостъ отъ силата на течението.

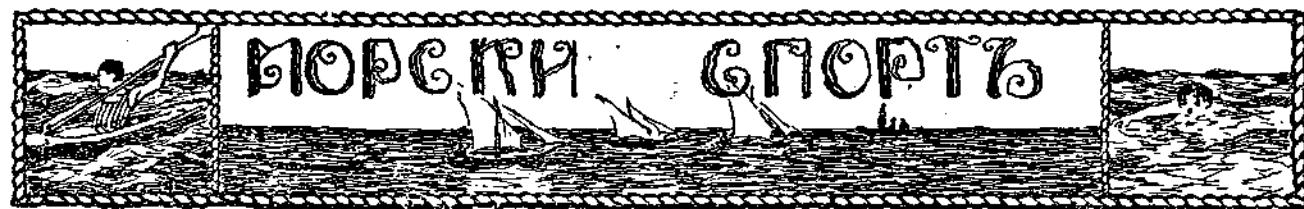
Горните примѣри могатъ да се допълнятъ съ наблюденията и върху нашите риби. Г. Данилевский констатира, че въ областта на Керченския пролікъ, караъзоза се лови почти изключително около дѣсния Кримски брѣгъ на протока, т. е. тамъ, кѫдето минава главното Азовско течение. Сѫщия г. Данилевский съобщава, че въ района на протока несетровите риби се ловятъ въ особено голѣми количества, когато духатъ вѣтрове, които усилватъ течението насочено отъ Азовско-о къмъ Черно море. Споредъ него, причината за това е, че въ последния случай по-сладката вода се разпространява по-далечъ въ морето и, по такъвъ начинъ, примамва рибите отъ по-широко пространство, отколкото обикновено. Има основания да се мисли и това, че скумрията, навлизайки въ Черно море, се ориентира и се движи въ района на тъй нареченото Дяволско течение.

Въ зависимостъ отъ различните условия, течението могатъ донѣкъде да промѣняятъ своя маршрутъ и своите граници, което е свързано съ известни пертурбации въ разпределението и движението на рибите. Проф. Руль констатира, че срѣдиземноморското течение, за което се споменава по-горе, минава, ту по-близу, ту по-далечъ отъ южно европейския брѣгъ. Заедно съ него се движи и тунеца, отъ което движение пѣхъ зависи резултата на неговия ловъ съ специални талияни. Презъ 1882 г., благодарение на извѣрдно силните вѣтрове, течението Голфшромъ е било отмѣстено малко на страна отъ южното крайбрѣжие на Северна Америка. Неговото място е било зато отъ по-студени и по-сладки води, нѣщо, което е оказвало пагубно влияние върху крайбрѣжната риба „Zopholatilus“. Количеството на загиналите „Zopholatilus“ е било не по-малко отъ 1,000,000,000 риби:



Василиковския заливъ.

Фот. М. П. — Василико.



## ПЛОВДИВСНИЯ РЪЧЕНЪ СПОРТЕНЪ ЛЕГИОНЪ.

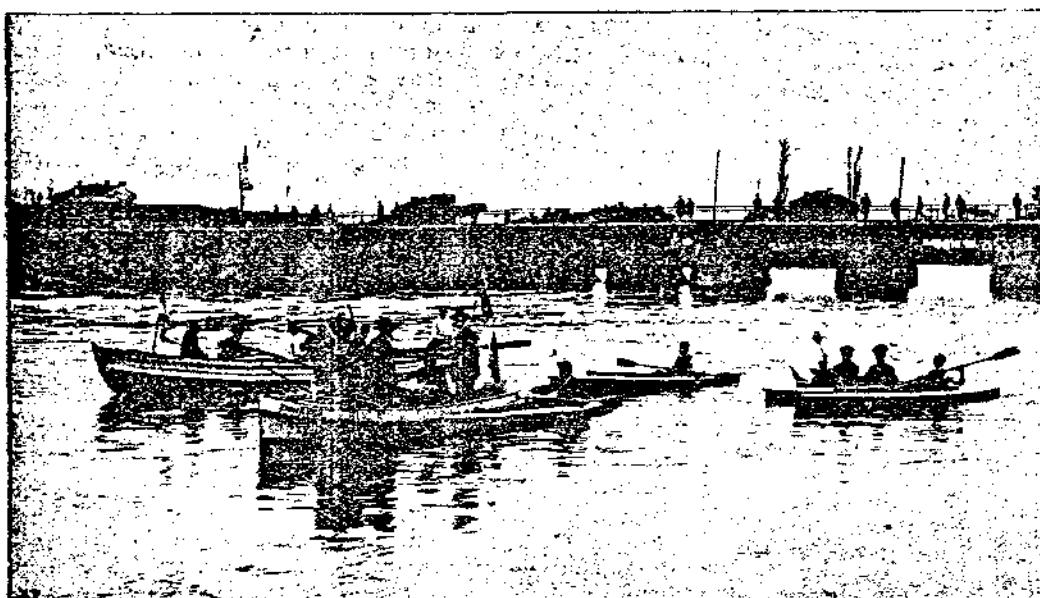
Гр. Пловдивъ има привидното щастие да се радва на втората голъма река въ България — Марица, която за съжаление е втора по име, но не

зищата изъ тракийското поле и за риболовство въ-  
дребенъ машабъ. До пълното ѝ използване, тя-  
би могла за сега да задоволи и други култур-  
ни нужди на населе-  
нието отъ градоветъ  
по нея — Пазарджикъ,  
Пловдивъ, Борисов-  
градъ, Харманли и др.,  
а това сж на първо време използването ѝ за-  
ръчни бани и воденъ  
спортъ. Какъ ще стане  
това е въпросъ на по-  
дълго разглеждане, а  
ние тукъ ще се задо-  
волимъ само да опи-  
шемъ какво е направено  
отъ Пловдивския  
клонъ на Б. Н. М. С.  
въ областта на водния  
спортъ по р. Марица.

Следъ разрестването и стабилизирането клонъ на Б. Н. М. С. въ Пловдивъ, Управителното Тѣло на сѫщия сезон сърнозно съ създаването на ръченъ спор-

тенъ легионъ при клона, съ цель развиване водния спортъ — плавгне и гребене по р. Марица. Въ изпълнение на тази своя задача, той започна широка агитация между членоветъ на клона и граж-  
данството върху ползата и хубостта на най-  
новия видъ спортъ у насъ — водния, и сполучи-  
да привлече доста граж-  
дани и младежи къмъ сформиранятия презъ  
м. априлъ 1925 год. ръ-  
ченъ спортенъ легионъ.

Първите демонстрации съ спортни лодки по р. Марица се направиха на 29 мартъ 1925 год. съ две лодки русалки, изпратени за целта отъ Варна\*. Демонстрациите излъзоха сполучливи и изиграха благотворна роля за създаването на легиона — младите членове на клона се заинтересоваха и запалиха отъ хубавата и приятна гледка на



и по пълноводие, защото реки много по-малки отъ нея: Камчия, Тунджа и др. сж по-пълноводни отъ Марица, която седемъ месеца презъ годината почти пресъхва.



Като воденъ путь, пълноводна и канализирана, Марица има да играе голъма роля за стопан-  
ски и търговски подемъ на Южна България, но въ сегашния си видъ тя служи само за поене орти-

браздещитѣ по гладките води на Марица лодки —

\* Снимките отъ тия демонстрации сж помѣстени въ списанието „Морски Сговоръ“, год. II (1925), бр. 9, стр. 11..

русалки и започнаха настоятелно да искат доставянето на спортни лодки за клона ни. Управителното Тѣло не закъсня да се отзове на желанието на своите членове-младежи и през м. декемврий 1925 г. поръчка въ Варна чрезъ Г. У. Т. б лодки-русалки и 2 гребни—шесторки. Съгласно условието, лодките тръбаша да бѫдат пригответи и доставени през м. април 1926 год. и затова още през м. мартъ с.г. легиона се формира и започна своят упражнения върху две понтонни лодки, отпуснати от 2-а пионерна дружина за трениране на легионерите. Целта на обучението по гребане върху понтони бъше да свикнат легионерите съ водата и правилата на гребането и да бѫдат пригответи за ма- нипулиране съ истинските спортни лодки. За съжаление, обаче, лодките не можаха да се доставят на опредѣленото време, а освен това и настѫпилата необикновенна сула през 1926 г. (Марица прѣсяхна още през м. май с.г.), заставиха Управителното тѣло на клона да разтурят легиона веднага следъ събора, състоялъ се през м. юни въ Пловдивъ, съ намерение да го възстанови наново следъ набавянето на лодките.

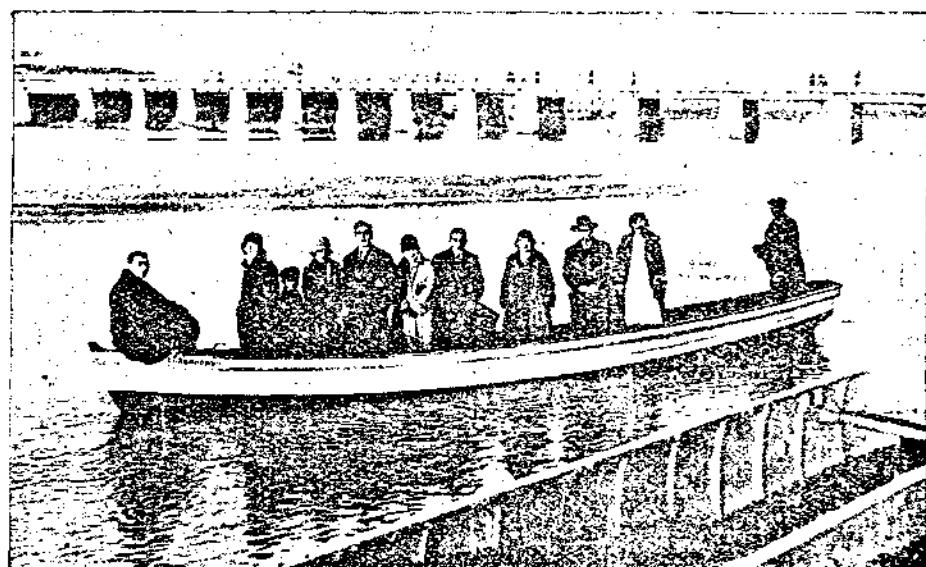
Поръчаните въ Варна русалки и лодки-шесторки, заедно съ подарените от Г. У. Т. 2 русалки, бидоха доставени през м. декемврий м. г. и от 1 януари т. г. легиона при клона ни биде наново възстановен. Днесът този брои вече 35 ревностни легионери младежи и възрастни, напълно дисциплинирани и екипирани съ нуждната легионерска форма. Раздѣлени на две чети — юношеска и възрастна, тѣ извършват редовно своят тренировки по водите на Марица, която за щастие от началото на тази година е доста пълноводна и позволява извършване на ученията както съ русалките, така и съ шесторките. Освенът двете споменати чети, турено е началото и на дамска чета, въ която охотно се записват членките на клона и вземат участие въ тренировките по гребене.

Благодарение услужливостта на г. кап. II р. о. з. Ив. Михайловъ, отъ Русе биде изпратена на клона ни за временно използване една малка моторна лодка за 7 човѣка, съ моторъ 5 к. с. — първата моторна лодка по водите на Марица, съ която при достатъчно вода въ рѣката се правят демонстрации, които допринасят още по-вече за привличане членовете-младежи къмъ водния спортъ.

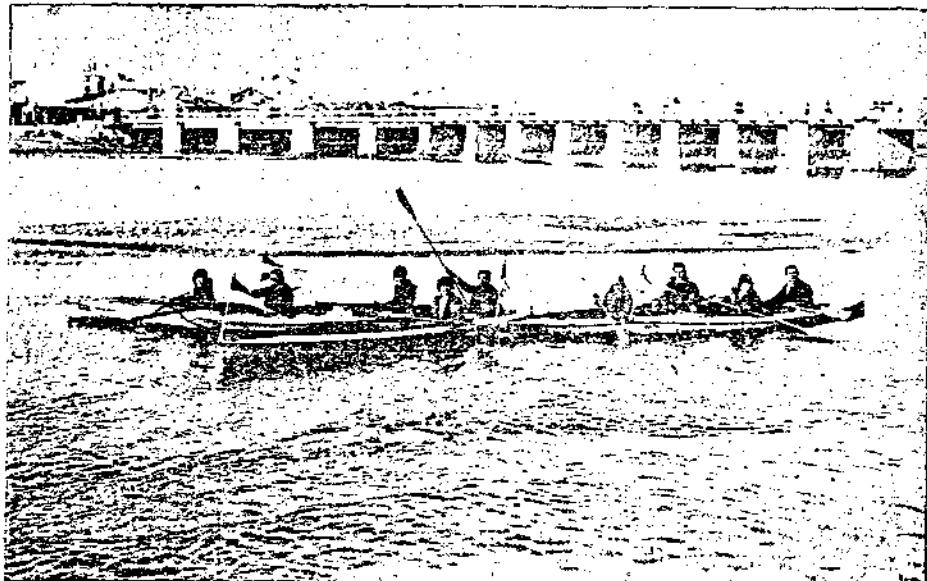
Освенъ своят ревностни членове, пловдивският рѣченъ спортъ легионъ притежава и богатъ инвентаръ на стойност около 90,000 лева, състоящъ се отъ: собствено пристанище на р. Марица; до пристанището дървена барака, върху отпустнато отъ държавата безплатно място, където се съхранява материалната част на

легиона: 2 гребни лодки-шесторки; 8 малки парусни лодки-русалки; една гумена лодка-русалка сгъваема; множество флагове, спортни костюми, вжета и др. материали, нуждни на легионерите при обучението имъ по гребане.

На 19 януари т. г. — Богоявление, легиона устрои по Марица първата своя общ демонстрация съ всички лодки, през което време се извърши отъ Н. В. П. Митрополитъ Харитонъ освещаването на пристана и кръщаването на лодките съ следните имена: шесторките: Царь Борисъ III и Капитанъ-лейтенантъ Славяновъ; русалките: Марика, Арда, Тунджа, Вѣра, Надежда, Любовь, Вихъръ, Стрѣла и Пиратъ.



Освенъ отдѣла гребане, легиона възnamърява да развие презъ настѫпящето лѣто на басейнъ-баражъ въ р. Марица, за осигуряване вода презъ лѣтния безводенъ сезонъ, когато рѣката съвършенно пресъхва.



Като се вземе предъ видъ всичко гореописано по направеното отъ рѣчния спортъ легионъ при пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С. и отъ друга страна липсата въ Пловдивъ до преди две години



каквото и да било понятие за воденъ спортъ по Марица (като се изключатъ малкиятъ дългачи лодки — каици, съ които мѣстните рибари — балъкчи си служатъ при риболовството, чрезъ даули, на дребната маришка риба) ще се оцени голямия

трудъ положенъ отъ ржководителите на водния спортъ въ Пловдивъ — енергичните и ревностни членове на клона г. г. кап. Райчевъ, Кирилъ Петровъ и Никола Телавичаровъ, за оформяването и приложението на тъй хубавия и полезенъ за подрастващата българска младежъ, воденъ спортъ.

На ржководителите на легиона пожелаваме да работятъ съ сѫщата настойчивостъ и енергия въ тази насока, да могатъ въ скоро време да се радватъ на пълното реализиране идеалите на тѣхното свѣтло начинание — канализирана и плавателна Марица, съ осеяни по крайбрѣжието ѹ рѣчни спортни легиони, чрезъ които да се поведе българската младежъ къмъ каливане въ здравъ и смѣлъ духъ, силни мишици и обичъ къмъ родните морета и рѣки за благото на България.

Напредъ съ открыти гърди къмъ водната стихия!

И. Л. О-въ.



### Конференция на Б. Н. М. С.

Презъ време на конференцията, устроена за гимназиалните учителки и учители (историци, географи и естественици) отъ страна на Българския Народенъ Морски Сговоръ и съ съдействието на Министерството на Народната просвѣтв, която се състоя въ Варна отъ 18 до 26 априлъ включително, бѣха прочетени следните реферати:

1. Д. Илковъ — Живота на Черно море.
2. Д. Илковъ — Живота на Дунава.
3. Сава Н. Ивановъ — Вѣтрове и бури въ Черно море.
4. Сава Н. Ивановъ — Колебание на равнището и течения въ Черно море.
5. Б. Сакъзовъ — Стремежите на балканските народи къмъ морето и положението на България.
6. Г. Славяновъ — Използване на морето.
7. Г. Славяновъ — Нашето Черномор. крайбрѣжие.
8. Г. Славяновъ — Български Народенъ Морски Сговоръ (организация, цели, задачи и дейностъ).
9. Проф. З. Караглановъ — Химически съставъ на черноморската вода.

10. Проф. Ж. Радевъ — Морето и Българските земи.
11. Проф. Ж. Радевъ — Черно море и Стара планина.
12. Проф. Ст. Романски — Население на нашето черноморско крайбрѣжие.
13. К. Шкорпиль — Развитието на древните култури въ черноморската областъ.
14. Ив. Стояновъ — Морето и другите фактори въ образуването на нашата държава.
15. Ив. Стояновъ — Икономическото значение на Черно море.
16. Проф. Д-ръ Пар. Стояновъ — Морето като лѣчитель.
17. Проф. Д-ръ Пар. Стояновъ — Морско калолѣчение.
18. Проф. Ст. Бончевъ — Геология на българското черноморско крайбрѣжие.
19. Проф. Н. Стояновъ — Растителность по черноморското крайбрѣжие.
20. Проф. Ст. Петковъ — Флората на нашите морски и прибрѣжни води.
21. Проф. В. Златарски — Морето въ политиката на българските царе.
22. Проф. Ст. Консуловъ — Черноморска фауна и риболовство въ Черно море.

## Изъ протоколъ № 15 на Пловдивското риболовно дружество „Каленникъ.“

По въпроса за изкореняване браконерството особено преследване ловенето на риба съ бомби, варъ, рибебиле и др. станаха доста дебати и се изтъкна обстоятелството, че тръбва да се взематъ всички мърки за изкореняване на браконерството. Събранието, следък станалият по въпроса разисквания, като все предъ видъ:

1. Че ловенето на риба съ бомби е противозаконно, защото по такъв начинъ се унищожава рибата въ самия й зародишиъ,

2. Че въпреки постановленията на чл. чл. 31 и 84 отъ закона за рибарството и усилията на дружеството (съставени 32 акта презъ 1927 год. за хвърляне на бомби и др.) този варварски начинъ за изтъръбление на рибата и лишаване ръките ни отъ естественото имъ богатство, продължава да съществува, а на нѣкои мѣста и да се засилва.

3. Че властъта натоварена съ непосредствения надзоръ върху изпълнението и прилагането на закона за рибарството не взема никакви мърки, а просто нехас и

4. Че тръбва да се употребятъ всички усилия, както отъ страна на дружеството, гдето има такива, така и отъ страна на Държавата и законодателната властъ, за да се намали и въ последствие съвсемъ премахне ловенето на риба: съ варъ, бомби и други незаконни срѣдства

### Решение:

1. Натоварва настоящето на дружеството да ходатайствува предъ Господина Министра на Земедѣлието и Държавните Имоти, при изменение закона за рибарството чл. 84 отъ същия законъ, да се измѣни въ смисълъ щото глобата да се увеличи на 5000 лева и б месеца затворъ.

2. Да се предвидятъ въ закона за рибарството и членове въ смисълъ:

I. „Който лови риба: въ забранено отъ закона време, (чл. 45) или въ позволено време, но съ незаконни средства или маломѣрина риба (чл. чл. 31, 32, 33, 48 и 49) наказва се съ глоба за всѣки уловенъ или убитъ екземпляръ риба съ: за пастърва 20 лв., а за останалите видове по 10 лева, независимо отъ наказанието за другите извършени нарушения на закона за рибарството“.

II. „Градските и селски общини се задължаватъ да следятъ най строго за спазване на чл. 31 буква А отъ закона за рибарството и да заставятъ всѣки нарушителъ.

Въ случай, че се констатира нарушение на чл. 31 буква А и нарушителя нѣ е залогенъ и не може да се открие, то общината, въ землището на което е извършено нарушението, заплаща глоба въ размѣръ на 2000 лева“.

3. Настоящето решение да се изпрати на Господина Министра на Земедѣлието и Държавните Имоти и се изпрати до редакционната на списания: „Ловецъ“, „Морски Сговоръ“ и „Ловна Просвета“ за да му се даде гласностъ.

С. Ч.

Професоръ Дръ П. Ив. Стояновъ е подариъ на библиотеката на Б. Н. М. С. своите книги:

1) Калолѣчението въ България и Балчишката тузла. Варна, 1911 год.

2) Морелѣчение. Лѣчебни свойства на морето. Методи на лѣчението. София, 1926 год.

Нашитъ благодарности.

Художника маринистъ Ап. Мутафовъ, членъ Управително тѣло на Софийския клонъ отъ Б. Н.

М. С. и редовенъ сътрудникъ на списанието „Морски Сговоръ“, е устроилъ художествена изложба отъ морски картини отъ 17 априлъ до 1 май т. г. въ София. Изложбата е направила на посетители отлично впечатление.

Пристанищните капитани и моряци. Съ задоволство тръбва да се отбележи, че на длъжностите пристанищни капитани започва да се гледа все по-серизно; докато преди две години тия длъжности бѣха включени въ IV категория на държавните служители, минулата година бѣха прехвърлени въ III., а съ бюджета за 1927/28 год. се прехвърлятъ вече въ II категория, т. е. темъ кждето е тѣхното действително място. Първите крачки за повдигане престижа и значението на института на портовите капитани сѫ направени, остава да се направягъ и следующите крачки: да се подбератъ подходящи за своянѣ постове лица, а именно моряци най-малко съ специално срѣдно образование, ако не може да се намѣрятъ такива — съ висше, а освенъ това непременно владѣющи най-малко единъ модеренъ чуждъ езикъ.

Тръбва да изкажемъ едно пожелание и по отношение на корабоначалниците и старшите моряци въ пристанищата, които все още сѫ оставени въ последните категории. Длъжността корабоначалникъ не бива да остава въ V категория, а тия на старшите моряци — въ VI категория, както сѫ сега.

Г. С.

### Изъ военниятъ флоти на чуждите държави.

Англия. Иаключени сѫ отъ списъците на флота въ края на 1926 год., като устарѣли, 5 линейни кораба, 14 ескадрени миноносци, 2 подводни лодки и 14 миночистачни кораба.

Наименоването на новите английски кръстосвачи, за които сѫобщихме по-рано, че сѫ дадени да се строятъ, е следующето: Двата кръстосвача отъ типа А, съ водоизмѣщение по 10,000 тона, сѫ наречени „Norfolk“ и „Dorsetshire“, а кръстосвача отъ типа В, съ водоизмѣщение 8,000 тона — е нареченъ „York“.

Адмиралтейството е назначило особена комисия, която да разработи въпроса за включване въ програмата за обучението на морските офицери и изучаването на морска авиация (въпрочемъ теоритически и практически, както е въ Америка).

Съединените щати. Нова конференция по разоржаването. Президента на Северно-Американските Съединени Щати г-нъ Кулиджъ, на 10. II. 1927 год. е обнародувалъ единъ меморандумъ до Великите сили, въ който изказалъ своеето опасение, че предстоящата конференция по разоржаването, която ще бѫде като допълнение на Вашингтонската конференция, нѣма да бѫде свикана скоро, поради бавната работа въ подготовката на комисия въ Обществото на народите. Той настоява да се бърза съ този въпросъ.

Италия и Франция сѫ посрещнали неблагосклонно този меморандумъ. Кулиджъ, се надѣва, обаче, да постигне съгласие по този въпросъ поне съ Англия и Япония.

Иаключени сѫ отъ списъците на флота въ края на 1926 г., като устарѣли 4 подводни лодки и 25 ескадрени миноносци и сѫ предадени за използване отъ пограничната стражка. Последната ще използува тия кораби главно за борба срещу спиртната контрабанда.

Морски бюджетъ. Въ новия морски бюджетъ на Съединените щати сѫ предвидени значително увеличени суми за морската авиация и за личния съставъ на корабите въ сравнение съ бюджета

за предшествуващата 1925—26 финансова година. Всичките останали параграфи отъ новия бюджетъ, съ малки изключения, съ намалени.

**Япония. Морски бюджетъ.** Общия държавенъ бюджетъ на Япония за 1927—28 год. е достигналъ рекордната цифра 1,730,373,000 иени. Сравнително съ по-предните години за отбраната на Япония съ отпуснати доста малки суми, а именно: за флота 225,000,000 иени и за армията — 212,000,000 иени, т. е. за цѣлата отбрана на Япония съ предвидени 27% отъ общия държавенъ бюджетъ на Япония.

**Бъдещиятъ воененъ флотъ на Япония.** Къмъ пролѣтта на 1929 год. въ състава на японския воененъ флотъ ще се числятъ следующите напълно боеви кораби, не по стари отъ 10 годишно служение: б линейни кораба, 4 линейни кръстосвача, 3 хвърчилоносача, 25 кръстосвача, 81 ескадрени миноносеца и 69 подводни лодки.

Къмъ 1931 година, следъ като бждатъ изключени отъ списъците на флота останатите по-вече отъ 10 години кораби, японскиятъ воененъ флотъ се предвижда да има следниятъ боеви съставъ:

6 линейни кораба, 4 линейни кръстосвача, 2 хвърчилоносача, 29 кръстосвача, 89 ескадрени миноносеца и 72 подводни лодки.

**Франция. Ново разпределение на флота.** Въ края на месецъ януарий т. г. е направено ново разпределение на силите на французкия воененъ флотъ. Въ Средиземно море съ изпратени I и III ескадри. Последната ескадра е формирана сега. Въ Атлантическия океанъ е оставена само II-рата ескадра. Съгласно това разпределение цѣлия „Бесенъ флотъ“ (флота на откритото море) е изпратенъ въ Средиземното море, а на северъ (въ Атлантическия океанъ) съ оставени само най-минималните морски сили за отбрана на крайбръежието. По същия принципъ се разпределятъ и въздушните морски сили на Франция, при това особено внимание е обърнато на развитието на морските въздухоплавателни станции по бръгъ на о. Корсика.

**Намаление на морските бази.** Съ цель да се направятъ економии, на 10 септемврий 1926 год. Морското Министерство е издало заповѣдъ за изпразването и разоржаването на морската база въ Рошфоръ. Тази заповѣдъ е била санкционирана отъ палатата на депутатите при утвърждаването на новия бюджетъ. За напредъ въ Рошфоръ ще останатъ следните военно-морски учреждения: Управлението на морската авиация, управлението на складовете и работилниците на бръзовата отбрана отъ IV-ия районъ.

Все пакъ съ цель за економия, въ бѫдеще се предвижда да се упраздни морската база въ Лорианъ, да се съкратятъ две морски окръжия и да се слѣде Морската Жандармерия съ общорепубликанская.

**Изключени съ отъ списъците на боевия флотъ въ края на 1926 год., като устарѣли:** 3 кръстосвача, 12 ескадрени миноносеца (часть отъ които съ предадени за използване отъ бръзовата отбрана и учебните морски заведения), 4 миноносеца, 5 подводни лодки, 2 подводни заградителя и 5 миночистачни кораба..

**Нови кораби.** Въ корабостроителниците Харвиле и Каене съ заречани по единъ ескадренъ миноносецъ отъ корабостроителната програма за 1926 год. Въ Брестъ е заречъ презъ м. априль т. г. единъ кръстосвачъ, също отъ корабостроителната програма за 1926 год. Той е нареченъ съ името „Suffren“.

Сега правятъ пробни изпитания напълно завършените кораби отъ корабостроителната програма за 1922 год., именно: Изтрѣбителите „Leopard“ и „Lynx“ и ескадрените миноносци: „Ouragan“, „Trombe“, „Tornade“, „Mystral“, „Sirocco“, „Turphon“.

**Италия. Изключени съ въ края на 1926 година отъ боевия съставъ на флота, като устарѣли:** 6 миноносеца и 30 бързоходни минни катера.

**Практическо плаване.** Презъ месецъ мартъ 1926 година е обнародванъ законъ въ Италия, съгласно който на прескезанските и други търговски кораби, които извършватъ регулярни рейси, се изпращатъ офицери и механици отъ военния флотъ за да се обучаватъ въ практическо плаване. Споредъ този законъ, на всѣки търговски корабъ се назначава по една група, състояща се най-много отъ 5 души отъ ней младите офицери, на срокъ 6 месеци. Всѣка група се ръководи отъ по-старши чинъ морски офицеръ и е почти въ пълна услуга на заповѣдите на командирия на търговския корабъ.

Италианския воененъ флотъ има много мелка възможност да извършва далечни плавания и за това, предвидената въ споменатия по-горенъ законъ практика ще биде отъ голъмо значение за личниятъ съставъ. Използвайки широкото развитие на италианското търговско мореплавание, Морското Министерство ще даде не само необходимата практика на личниятъ офицерски съставъ отъ военния флотъ, но освенъ това ще спомогне за сближението на военния и търговски флотъ.

**Югославия. Морска политика.** Следъ последната световна война Югославия получи далматинското прибрѣжие, осипано съ множество прекрасни естествени пристанища, а именно: Бокаръ (Бувари), Сплитъ (Спалато), Шибеникъ (Себенико), Грушъ (Гравоза), Каторъ (Катаро). Наистина, ни едно отъ изброените пристанища нѣма голъмо икономическо значение, благодарение на липсата на жель-запътна връзка въ вѫтрешността на страната, техническиятъ трудности при постройката на тия пристанища и невъзможността да се обурудватъ напълно съ всички необходими средства и съоръжения безъ голъми парични разходи. Всичките най-добри търговски и военни пристанища отъ тоя бръгъ съ въ ръцете на Италия. Освенъ още по-северните, бивши австро-италиански пристанища, Триестъ и Поля, които притежаватъ грамадни корабостроителници и военно-морски съоръжения, италианците получиха и важното търговско пристанище Фиуме и столицата на Далмация — пристанището Зара. Но Югославия още не е изгубила надеждата да спечели като задземие Унгария, създадайки въ съседство съ Фиуме новото съ търговско пристанище — Сушакъ. Главните австро-унгарски парходни дружества минаха също въ Италия, но все пакъ въ настоящо време въ Югославия е останалъ значителенъ търговски флотъ (136 кораба съ обща вмѣстимостъ 194,444 бруто регистъръ тона), който заема 20-то място въ общия редъ на световния търговски флотъ. Неудовлетворено напълно отъ създаденото положение въ Адриатическото море, Югославия въ последно време се мѣчи по дипломатически начинъ да получи излазъ на Егейското море.

Постоянните спорове, които се пораждатъ между Италия и Югославия и голъмата възможност да се достигне до вжорженъ конфликтъ, създаватъ последната да предприеме една активна морска политика. Въ това отношение прави-

телството на Юgosлавия намира пълна поддръжка от страна на Юgosлавската морска лига.

Следът войната Юgosлавия получи една незначителна част от останките на австро-унгарския военен флотъ, който до преди скоро се състоеше от: 4 рѣчни монитора (всички по 540 тона водоизмѣщение, скорост 13 морски мили въ часъ и 4—12 с. м. ордия); 12 минносесца (200—260 тона водоизмѣщение, скорост 27 до 28 мили въ часъ); 6 минни заградители (по 250 тона водоизмѣщение); 4 миночистачни кораба и 9 стражеви бързоходни катера.

Начиная отъ 1926 година Юgosлавия започна да усилва военния си флотъ: Отъ Германия е купен стария кръстосвачъ „Niobe“, който е ремонтиранъ, модернизиранъ и ще влезе въ състава на юgosлавския военен флотъ подъ името „Далмация“ (2900 тона водоизмѣщение, скорост 26 морски мили въ часъ). Последниятъ е предназначенъ за учебни цели. Независимо отъ това въ Англия сѫ зарежани 6 ескадрени миноносца и 2 подводни лодки (800 тона водоизмѣщение).

Взети сѫ енергични мѣри за усилването и на авиацията, кояго ще сѫде увеличена до 16 ескадрили по 8 хвърчила всѣка ескадрила.

Главната военна морска база за сега е въ Катарския заливъ. Морското управление представя единъ отдѣлъ отъ Военното министерство.

Обслугата на военния юgosлавски флотъ, която се комплектува отъ далматинското крайбрѣжие, е отлична. Офицерскиятъ съставъ въ по-голямата си част е служилъ по-рано въ австро-унгарския военен флотъ. Напоследъкъ една част отъ офицерите и подофицерите сѫ командированы въ Франция (Брест и Тулонъ) да се обучатъ въ морско-артилерийско, минно и подводно дѣло.

**Германия.** Морски бюджетъ. Препратения за утвърждение морски бюджетъ за 1927 година възлиза на 221,600,000 златни марки т. е. 25,100,000 златни марки пъ-вече отколкото миналогодишниятъ. Огът тоза увеличение 9,000,000 златни марки сѫ предназначени за обикновенни разходи, а 15,200,000 златни марки за извънредни разходи. Последниятъ сѫ предназначенъ за постройката на нови кораби, за удълбочението на фарватера въ

рѣка Яде за да стане достъпна за голѣми кораби и най-после — за опити по употребата на двигатели съ вътрешно горене на военни кораби.

Иамбенеке въ корабния съставъ. Следъ завръщането си отъ задгранично плавание линейниятъ корабъ „Хановеръ“ е зачисленъ въ резерва, а на негово място въ строя е встѫпилъ наново ремонтирания линеенъ корабъ „Шлезиенъ“.

Стражевия корабъ „Делфинъ“ е изключенъ отъ списъците на флота.

**Нови кораби.** Новостроящите се кръстосвачи въ държавната корабостроителница въ Вилхелмсхafen и въ корабостроителницата „Deutsche Werft“ въ Киль, обозначени сѫ букви тѣ B, C, и D, ще бѫдатъ окончателно готови къмъ 1929 год.

Новостроящите се 6 ескадрени миноносца и 1 миноносецъ ще бѫдатъ окончателно готови презъ лѣтото 1928 год.

**Ромжния.** **Нови кораби.** Споредъ съобщението на германското списание „Schiffbau“ отъ м. януари т. г. ромжнското правителство е заръчало въ Англия две подводни лодки, независимо отъ заръчаните въ Италия два ескадрени миноносца по 800 тона водоизмѣщение, 1 ескадренъ миноносецъ 300 тона водоизмѣщение и единъ спомагателенъ воененъ корабъ.

**Полша.** **Нови кораби.** Данните на заръчаните нови кораби въ Франция сѫ следните:

1) Ескадрените миноносци, които се строятъ въ корабостроителницата „Chantiers Navals Francais“ подъ имената „Вихръ“ и „Буря“ иматъ всѣки единъ отъ тѣхъ водоизмѣщение по 1540 тона, скорост 33 морски мили въ часъ, 4 ордия 13 см., 2 ордия 40 м. м. противоаеропланни, 2 тройни минни апарати диаметъръ 55 см. и обслуга 155 человѣка.

2) Три подводни лодки, които се строятъ по чертежите на инженеръ Фено, иматъ всѣка една отъ тѣхъ 980—1250 тона водоизмѣщение, 1 ордие 10 см., 1 ордие 40 м. м. противоаеропланни, 6 минни апарати диаметъръ 55 см., запасни самодвижущи се мини 10 и обслуга 40 человѣка. Освенъ това, всѣка подводна лодка може да взема съ себе си 40 мини за заграждане.

(Изъ „Морски Сборникъ“ кн. 3, 1926 г. С. Н. И.)



**Alvanitino.** — „Дунава—Черно море.“ (в. Търговско-Промишлена Защита, год. XV, брой 752, Варна 9.IV.1927 год. стр. 1 и 2).

**W.** — „Конференцията на морските експерти.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 30, Варна 2.V.1927 г., стр. 3 и 4).

**Грозевъ, Г. Ив.** — „Риболовътъ въ естествените блати (гълове).“ (Сп. Ловна Просвѣта, год. II, брой 4, София, IV.1927 год., стр. 101—105),

**Драгулевъ, Ст.** — „Пътните съобщения.“ — Черноморското ни крайбрѣжие. (в. Търговско-промишлена защита, год. XV, брой 752, Варна 9.IV.1927 год., стр. 2).

**Доброволска, Б.** — „Пароходното съобщение по Дунавското ни крайбрѣжие.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 29, Варна, 15.IV.1927 год., стр. 2 и 3).

**Драгулевъ, Н. Д.** — „За бѣженците риболовци по брѣговете на Черно Море.“ (в. Страндженски гласъ, год. I, брой 6, Василико 15.IV.1927 год., стр. 1).

**Дреинъ, Пенчо.** — „Съроводородните газове въ Черно Море и значението имъ за риболовството.“ (Сп. Естествознание и География, год. XI, брой 7 и 8, София IV.1927 год., стр. 206—212).

**Dametriad, Ing P.** — „Autonomie und Freizonen in den rumänischen Häfen und Braila, 1927).

**Дон. Б.** — „За пристанищните капитани.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 30, Варна 2.V, 1927 год., стр. 3).

**Ивановъ Сева Н.** — „Подводни течения въ Черно море“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 5, Варна, май 1927 год., стр. 7—10).

**Ивановъ, Сав. Н.** — „Теория на аероплана отъ Ас. Ю. Поповъ.“ (Сѫщата книжка на списанието, стр. 20).

**Калинъвъ, Д.** — „Развитието на съобщенията по Дунава и нуждата отъ свободно пристанище въ Варна.“ (В-къ Демократически Сговоръ, София 1927 год., 9 мартъ).

**Кофренския на Българския Народенъ Морски Сговоръ.** (в. Варченски Новини, год. XV, брой 2631, Варна 12.IV 1927 год., стр. 1).

**Кънчевъ, Ич. Б.** — „По въпроса за устройството на пристанищните служби на насъ.“ (Списание на Българско Инженерно-Архитектурно Дружество, год. XXVII, кн. 7 и 8, София 1927 год.).

**Куюджиевъ, Ич. М.** — „Водни пътища и използване на водните сили въ Европа.“ (Сѫщото списание г. XXVII, кн. 8, София, 20.IV.1927 год., стр. 163—165).

**Каракостовъ, К-ль В.** — „Насърдчителни мѣри за корабоплаването и родната търговия.“ (Морски Ратникъ, г. II, брой 29, Варна 15.IV.1927 год., стр. 1 и 2).

**Каракостовъ, К-ль В.** — „Условията, на които трѣбва да отговарятъ търговските кораби и преглеждането имъ.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 30, Варна 2 май 1927 г., стр. 1 и 2).

**Крайбрѣжната екскурзия на Българския Народенъ Морски Сговоръ.** (в. Варненска Поща, год. X, брой 2650, Варна год., стр. 2).

**Конференцията на Морския Сговоръ.** (в. Варненски Но- вини, год. XV, брой 986, Варна 18.IV.1927 год., стр. 1).

**Квацимай.** — „Краткій исторический очеркъ развитія си- стематическаго обучения плаванію въ Николаевскомъ окружѣ и обзоръ дѣятельности школы плаванія за пер- вые два года ея существованія 1914 и 1915.“ (Морской Сборникъ, Петроградъ 1926 г., № 11).

**Les terrains inondables du Danube Roumanie.** („La Bulgarie“, IV-eme année, № 1123, Sofia 12.IV.1927, p. 4).

**Niblack, Contre-Amiral en retraite A. P.** — „Les courants océaniques dans leur rapport avec l'océanographie, la biologie maritime, la météorologie et l'hydrographie.“ (Изда- ние на Bureau Hydrographique International, Publi- cation Spéciale № 19, Monaco, Mars 1927; 50 страници, цена 6.30 долара).

**Нечасъвъ, А.** — „Риболовни проучвания съ холандския корабъ Кникеръ въ Черно море“. (Сп. Ловна Просвѣта, год. II, брой 3 и 4, София III и IV.1927 год.).

**Начини и средства за подигането на гр. Варна.** (в. Вар- ненска Поща, г. X, брой 26 7, Варна 9.V.1927 год., стр. 1).

**Николовъ, Иня. Р.** — „Подземната вода и магическая прѣж- ка.“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектон- дружество, год. XXVII, брой 9, София 5.V.1927 год., стр. 176—183).

**Пампуловъ, Иня. Пр.** — „Съхранение и поправка на ру- салкинѣ.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 5, Варна, май 1927 год., стр. 13—15).

**Поповъ, С.** — „Океанография отъ Сава Н. Ивановъ.“ (Учи- лищещъ прегледъ, год. XXVI, кн. 2 и 3, София 1927 г., стр. 432—433).

**Парушевъ, Б.** — „Игра на вълните.“ — Разказъ — София 1926 год. (Цена 20 лева, ул. Царь Самуилъ № 145).

**Радославовъ, Иня. Е. М.** — „Старо-Загорски термални извори.“ (Известия и ступански архивъ на Министер- ството на Търговията, Промишлеността и Труда, год. VI, брой 17 и 18, София 1.III.1927 год., стр. 73—77).

**Разбойниковъ, А. Ст.** — „Градъ Созополь и лѣтуването на Пловдивската детска колония.“ Пловдивъ 1927 год. (Издание на Пловдивския клонъ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, 73 страници, 42 снимки отъ Созополь и околността му, цена 12 лева)

**Стачевъ, Б.** — „Новъ ударъ на риболовството.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 30, Варна 2.V.1927 г., стр. 2 и 3).

**Стремежа на България къмъ морето.** — СНИЦА отъ ре- перата „Стремежъ на балканските народи“, произ- несънъ отъ Борисъ Сандзовъ въ конференцията на гимназиалните учители, уредена отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ. (в. Търговско-Промишлена Защита, год. XV, брой 754, Варна 5.V.1927 год.).

**Станчевъ, Б.** — „Рибарски съюзъ.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 29, Варна 15.IV.1927 год., стр. 3 и 4),

**Славяновъ, Г.** — „Вината на бившия ни воененъ флотъ за създаване българско морячество.“ (в. Прѣпорецъ, г.,

XXIX, брой 92 и 93, София, априлъ 1927 г., стр. 1 или в. Отечество, год. VI, брой 328, София 6.V.1927, стр. 4).

**Славяновъ, Г.** — „Параходъ на Б. Н. М. С..“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 5, Варна, май 1927 год., стр. 1—3). S. B. — „L'exposition du peintre Al. Moutafov.“ (La Bulgarie IV-eme appée, № 1132, Sofia 22.IV.1927, p. 1).

**C. Ч.** — „Изъ отчета на втората лѣтна ученическа колония въ гр. Варна, организирана отъ Плевенския клонъ на Б. Н. М. С. отъ 10 юли до 12 августъ 1926 година“. (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 5, Варна, V.1927 г., стр. 4—6).

**C. Ч.** — „Изъ отчета на Пловдивската детска морска коло- ния, устроена отъ Б. Н. М. С., презъ лѣтото 1926 год. въ гр. Созополь.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 5, Варна, май 1927 год., стр. 6 и 7).

**C. Н. И.** — „Изъ военниятъ флотъ на чуждите държави.“ (Същото списание, стр. 16—19).

**Стояновъ, Д-ръ П. Ив.** — „Калолѣчението въ България и Балчишката тузла.“ Варна 1911 год. (Издание на Бал- чишката градска община).

**Стояновъ, проф. Д-ръ П. Ив.** — „Морелѣчение.“ — Лѣ- чебни свойства на морето. — Методи на лѣчението. — (Книгоиздателство „Акация“, ул. „Витошка“, № 21, София 1926 год., 128 страници, цена 15 лева).

**Торосъ.** — „Легенда за Черно море.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 5, Варна, май 1927 год., стр. 11).

**Трубаччински.** — „О вековномъ ходе магнитного склоне- ния въ поху 1919—1920 г. г. въ районах Балтийского и Черного морей.“ (Морской Сборник, Петроград 1921 г., кн. 7—12, стр. 154—159).

**Универсална плаваща турбина.** (в. „Дунавска Заря“, г. I, брой 42, Ломъ 1.V.1927 год., стр. 2).

**Хрусановъ, М.** — „Видата сълерникъ на българските ри- боловци.“ (Сп. Ловна просвѣта, год. II, брой 4, София, IV.1927 год., стр. 95—97).

**Христовъ, Ив.** — „Черно море.“ — Стихове. (Стрелецъ, г. год. I, брой 3, София, 21.IV.1927 год., стр. 3).

**Чолакова, Зл.** — „Добруджанска легенда.“ (Сп. Морски Сговоръ, г. IV, брой 5, Варна, V.1927 г., стр. 10 и 11).

**Шиповенски, Д-ръ М.** — „Търговските сношения между Италия и България следъ войната и средствата за- тѣхното засилване.“ (в. Търговско-промишл. гласъ, г. V, брой 453 и 454, София, II. 1927 г., страница 2, или Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Ка- мара, год. X, брой 47, Бургасъ 22.II.1927 г., стр. 2—5).

**Шашковъ, П. Я.** — „Военни транспорти.“ (Сп. Морски Сго- воръ, год. IV, брой 3, Варна III.1927 год., стр. 13—15).

**Шашковъ, П. Я.** — „Морски въпроси и спорове.“ (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 62, София 19.III.1927 год., стр. 1 и 2).

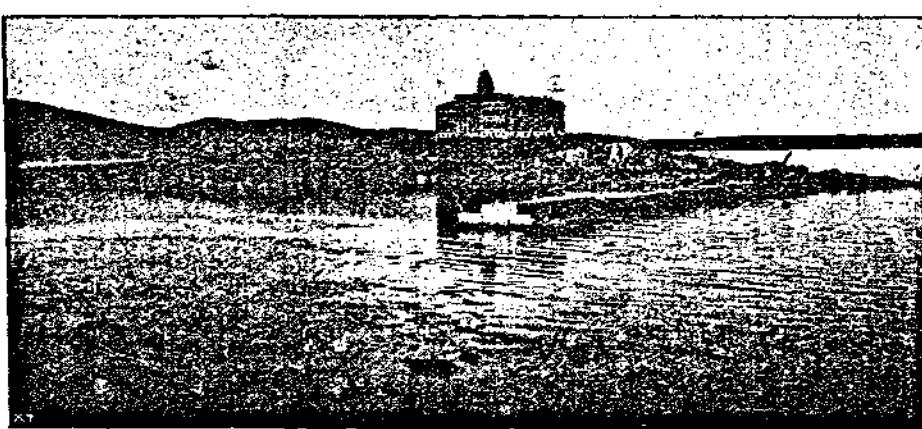
**Шашковъ, П. Я.** — „Съ Японския вѣтроходъ Св. Илия“. (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 4, Варна IV.1927 год., стр. 12—14).

**Шашковъ, П. Я.** — „Съ моторна лодка около Африка.“ (в. Прѣпорецъ, г. XXIX, брой 76, София 5.IV.1927 г., стр. 1)

**Шашковъ, П. Я.** — „Ловъ на китове.“ (Сп. Свѣтлина, год. XXXV, кн. 4 и 5, София 1927 г., стр. 10—14).

**Шашковъ, П. Я.** — „Пиратски гнѣза.“ — Разказъ. — (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 87, София 19.IV.1927 год., стр. 1 и 2).

**Ш.** — „Една екскурзия по черноморския брѣгъ.“ (в. Маке- дония, год. I, брой 165, София 30.IV.1927 г., стр. 2).



Рибарското училище на островъ „Св. Кирилъ“ при Созополь и новостроящето се пристанище.  
Фот. К. А. Терзиевъ 1927 г.

## ПОЛУЧИХА СЕ ВЪ РЕДАКЦИЯТА НИ:

**Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара**, г. XI, брой 1—6, Бургасъ 1927 г.  
**Известия и ступански архивъ на Министерството на търговията, промишлеността и труда**, год. VI, брой 14—18, София 1927 год.  
**Зраве и Сила**, г. XXIII, брой 13—15, София 1927 г.  
**Ловецъ**, год. XXVII, брой 5—6, София 1927 год.  
**Бюлетинъ на Софийския окръженъ съветъ**, год. V, брой 19, София 1927 год.  
**Съвтина**, год. XXXV, кн. 4—5 София. 1927 год.  
**Природа**, год. XXVII, кн. 7—8, София 1927 год.  
**Месечни статистически известия на Главната Дирекция на Статистиката въ Царство България**, год. XVI, брой 1, София 1927 год.  
**Полезни съвети**, год. II, кн. 5—6, София 1927 г.  
**Спортенъ прегледъ**, год. IV, брой 7—10, София 1927 год.  
**Българско овошарство**, год. VIII, кн. 3—4, София 1927 год.  
**Училищенъ прегледъ**, год. XXVI, кн. 1—3 София, 1927 год.  
**Автомобилистъ**, год. I, брой 6—7, София 1927 г.  
**Български туристъ**, г. XIX, кн. 3 и 4, София 1927 г.  
**Народно стопанство**, год. XXIII, кн. 3—4, София 1927 год.  
**Списание на физико-математическото Дружество въ София**, г. XII, брой 6 и 7, София 1927 г.  
**Земедѣлие**, год. XXXI, кн. 2 и 3, София 1927 год.  
**Юридически прегледъ**, год. XXVIII, книжка 3—4, София 1927 год.  
**Списание на държавните желѣзници и пристанища въ България**, год. I, брой 10, София 1927 год.  
**Естествознание и География**, год. XI, кн. 5—8, София 1927 год.  
**Списание на Българското Инженерно-Архитектурно Дружество**, год. XXVII, брой 7—9, София 1927 год.  
**Ловна Просвѣта**, год. II, кн. 4, София 1927 г.  
**Стрелецъ**, год. I, брой 1—5, София 1927 год.  
**Нашата конница**, год. IX, брой 6—8, София 1927 г.  
**Кубратъ**, год. II, книга 7—10, София 1927 год.  
**Общинска автономия**, год. I, кн. 1, София 1927 г.  
**Огнище**, год. VI, кн. 9 и 10, София 1927 год.  
**в. Бургаски Фарь**, год. X, брой 1438—1488, Бургасъ 1927 год.  
**в. Варненски Новини**, год. XV, брой 948—1006, Варна 1927 год.  
**в. Македония**, год. I, брой 123—170, София 1927 г.  
**в. Варненска Поща**, год. X, брой 2600—2660, Варна 1927 год.  
**в. Слово**, год. V, брой 1425—1471, София 1927 г.  
**Търговско-промишленъ гласъ**, год. V, брой 461 до 483, София 1927 год.  
**в. Прѣпорецъ**, год. XXIX, брой 54—100, София 1927 год.  
**в. Наше слово**, г. III, брой 112—121, Фердинандъ 1927 год.  
**в. Бургаска поща**, год. II, брой 257—305, Бургасъ 1927 год.  
**в. Отечество**, год. VI, брой 321—328, София 1927 г.  
**в. Кубратъ**, год. II, брой 8—10, София 1927 г.  
**в. Спортъ**, год. IV, брой 151—159, София 1927 г.  
**Църковенъ вестникъ**, год. XXVIII, брой 10—17, София 1927 год.  
**Вестникъ на жената**, год. VI, брой 372—281, София 1927 год.  
**Съгласие**, год. I, брой 1—2, Пловдивъ 1927 год.  
**Варненски окръженъ вестникъ**, год. VII, брой 44; год. VIII, брой 1—5, Варна 1927 год.  
**в. Морски Ратникъ**, год. II, брой 27—30, Варна 1927 год. — Свободна трибуна на морски въпроси, факти изъ морето и морска белетри-

стика. — Редакторъ Боянъ Станчевъ. (Варна, кварталъ № 581/16). Годиш. абонаментъ 60 лв.  
**в. Тунджа**, г. IX, брой 417—420, Ямболъ 1927 г.  
**в. Подофицерска защита**, год. XII, брой 450—455, София 1927 год.  
**в. Дума**, год. I, брой 12—20, Ст. Загора 1927 год.  
**в. Тракиецъ**, г. IV, брой 160—167, Ямболъ 1927 г.  
**в. Тетевенски вести**, год. II, брой 19, Тетевенъ 1927 год.  
**в. Търговско промишлена защита**, год. XV, брой 752—754, Варна 1927 год.  
**в. Странджански Гласъ**, год. I, брой 6, Василко 1927 год.  
**в. Професионаленъ подемъ**, год. I, брой 2—7, София 1927 год.  
**в. Нова борба**, год. I, брой 1, Фердинандъ 1927 г.  
**в. Машиненъ техникъ**, г. I, брой 10, София 1927 г.  
**Отчетъ за дейността на управителния съветъ на съюза на българските индустрислаци презъ 1927 год.** София 1927 год.  
**Комиссия на земите и измѣрителното дѣло у насъ отъ покровникъ о. з. Г. Карапетановъ**, София 1927 год., стр. 30.  
**Ocean currents in relation to Oceanography, Marine biology, Meteorology and Hydrography**, bei Rear' Admiral A. P. Niblack. (Издание на International Hydrographic Bureau, Special Publication № 19, Монако, March 1927; 50 страници. Цена 0·30 долара.)  
**Общи резултати отъ пребояване на населението въ Царство България на 31.XII.1920 год.** Книга I. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1927 год.).  
**Общи резултати отъ пребояване на населението въ Царство България на 31.XII.1920 год.** Книга II. Възрастъ, семайно положение, грамотностъ на наличното население. (Същото издание, София 1927 год.).  
**Статистика на злополучките въ Царство България презъ 1922 год.** (Същото издание, София 1927 год.).  
**Движение на външната търговия на България презъ третото тримесечие отъ 1926 г.. Вънъ и износъ.** (Същото издание, София 1927 г.).  
**Статистика на работническите надници въ индустрислалните предприятия въ Царство България презъ 1924 год..** (Същото издание, София 1927 год.).  
**Дългътъ**, отъ Емиль Фаге. (Библио-ека „Кубратъ“ № 4. Издание на върховния комитетъ на Българския Нар. Съюзъ „Кубратъ“, София 1927 г.)  
**Морелѣчение отъ проф. Д-ръ П. Ив. Стояновъ**, София 1926 год.  
**Каполѣчението въ България и Бълчишката тузла** отъ Д-ръ П. Ив. Стояновъ. Варна 1911 год.  
**La Bulgarie**, IV-ѣme année № 1098—1142, Sofia 1927 г.  
**Die freie Daua, 12 Jahrgang, № 5-8, Regensburg 1927.**  
**Die Forschungen und Fortschritte, III Jahrgang, № 8 12, Berlin 1927.**  
**Informations Sociales**, Vol. XXI, № 10—13, Vol. XII, № 2—5, Genève, 1927.  
**Јадранска стража**, год. V, бр. 3—4, Сплитъ 1927 г.  
**The Gang Plank**, March 1927; Published Monthly by the French Line (19 State st., New-York).  
**Bulletin de la chambre de Commerce française en Bulgarie**, 7-ѣme année, № 63—64, Sofia 1927.  
**Liste des Stations des Sauvetag du Mond entier avec leur Equipment et leurs Positions Géographiques**, par Admiral A. P. Niblack. (Bureau Hydrographique International, Publication Spéciale № 18, Janvier 1927, Nice);

До

Въ

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Черноморски вечери от Ник. Вас. Ракитинъ; 2) Конференцията—експкурзия за гимназиалният учител от Кс. Янковъ; 3) Учителската конференция в гр. Варна от Ст. Бръчковъ; 4) Пристанница—моряци—инженери от Г. Славяновъ; 5) Чифтилеръ от П. Павловъ; 6) Разпределение на морските растения и животни от Ю. Новоселовъ — превод Сава Н. Ивановъ; 7) Капитанката от К. Фареръ — превод П. А. Шишковъ; 8) Рибарство и отраслите му; 9) Морски спортъ; 10) Морски новини; 11) Морски книгоописъ.

Отпечатаха се и се пуснаха в продажба:

**Метеорология Океанография**  
от Сава Н. Ивановъ

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

Книгите съ издание на  
Б. Н. Морски Сговоръ.

Работа Чудесни снимки от  
Красивата Българска природа.  
Изработвамъ диапозитив  
Чувеличавамъ портрети.

Фото-Етидъ  
Г. Г. ГЕРЗИСТОВЪ  
България

### До нашите постоянни и случайни сътрудници.

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своите постоянни и случайни сътрудници да имат предвидъ следните наредждания:

- 1) Статията и съобщенията да се пишат само на едната страна на листа и по възможност съ пишуща машина. Нечетливите статии, а също така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.
- 2) Статията тръбва да бъдат къси и въ никакъ случай по-дълги от 2½ печатни страници отъ списанието. Дългите статии се оставят непрегледани.
- 3) Ръкописи назадъ не се повръщатъ въ никакъ случай.
- 4) Редакционния комитетъ не е длъженъ да дава обяснение на сътрудниците си защо статията му не е уважена, или защо не е помъстена веднага следъ удобрението ѝ.

Отъ редакцията.

### Въ склада на Гл. Упр. Тъло на Б. Н. М. С. се наимиратъ следните печатни издания:

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

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

Сп. „Морски Сговоръ“ год. III цена 120 л.  
Гребане и вътрюходство . . . изчерпана  
Правилникъ за морските и  
ръчни спортни легиони цена 2 л.  
Черно море (общодостъпни  
студии) отъ С. Н. Ивановъ цена 30 л.  
Практически указания за  
предсказване на време-  
то отъ Сава Н. Ивановъ цена 8 л.  
Метеорология отъ Сава Н.  
Ивановъ цена 25 л.  
Океанография отъ Сава Н.  
Ивановъ цена 30 л.  
Плаване отъ А. Друмевъ цена 15 л.