

МОРСКИ СГОВОРЪ

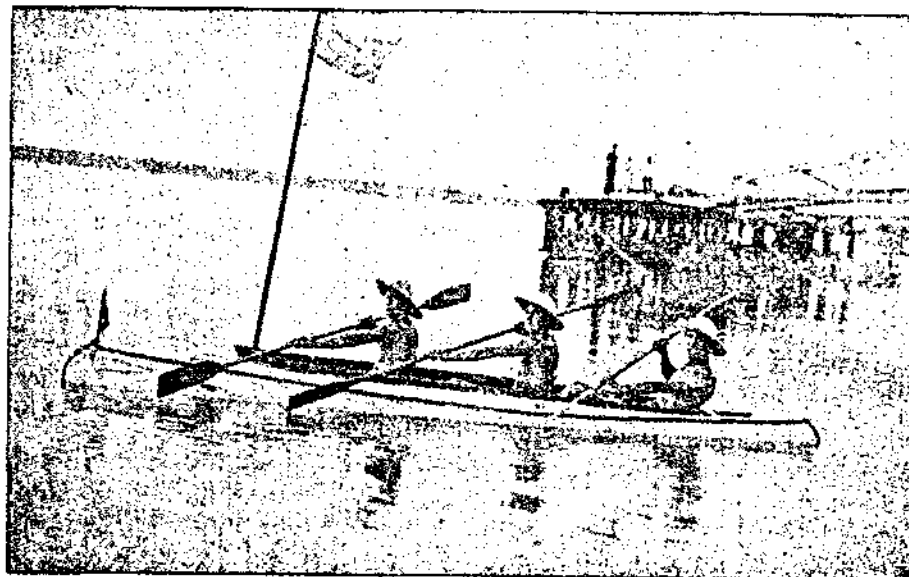


ГОДИНА V. — БРОЙ 2.
Варна, Февруарий 1928 год.

Урежда
Книжно-просвѣтния отдѣлъ на
Българския Народенъ Морски Сговоръ

Редактори:
Проф. Я. Арнаудовъ
Добринъ Василевъ
Дало Христовъ

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Члена отъ Русенския спортенъ легионъ Николай Алексиевъ, при съдействието на легионеритъ Дим. Из. Петелковъ и Хар. Николчевъ е построилъ една лодка типъ „Русалка“. Съ тая лодка тримата легионери сж проплатували разстоянието Видинъ—Русе (295 клм.) за 30 часа и 37 минути, съ престой 73 часа и 45 минути.

Вести изъ живота и дейността на Българския Народен Морски Сговоръ

На поднесенитъ поздравления по случай новата година Н. В. Царя, е благоволил да отговори съ следната телеграма:

*Петър Стояновъ
Председател Морски Сговоръ
Варна*

Благодаря отъ сърдце вамъ и на членоветъ на Морския Сговоръ за добритъ пожелания, които ми отправяте за новата година. На всички желая щастие и благополучие презъ тая година.

Царьтъ.

Телеграмата отправена до Н. В. Царя е следната:

По случай новата 1928 година поднасямъ на любими нънъ Върховенъ покровителъ най-искрени благопожелания, като молимъ Всевишния да дарува на Ваше Величество здраве и сила за да продължаватъ все тѣй мѣдръ да наизпълнявате държавния корабъ и водите Родината къмъ все по-щастливи бѣднини.

*Петъръ Стояновъ
Председател Морски Сговоръ.*

Г. У. Т. — Варна има сведения какво нѣкои отъ клоновѣтъ сж събирали отъ ученицитъ членове на Б. Н. М. С. и отъ легионеритъ по-голѣми отъ предвиденитъ отъ събора вноски. Г. У. Т. обръща внимането на Управителнитъ тѣла на клоновѣтъ върху горното и настоява въ никой случай да не се взематъ по-вече отъ предвиденитъ, а именно: за учащи се и легионери (съ списание-то) 70 лева изцѣло за Г. У. Т. и само за легионери — 20 лева изцѣло за клонъ

Г. У. Т. е поканило Уважаемия г-нъ Г. Петковъ да обходи нѣкои отъ клоновѣтъ на Б. Н. М. С. и чете беседи, на която поканъ г-нъ Петковъ се отзова и отъ 16.11. т. г. ще почне обиколката си съ маршрутъ: Шуменъ (16 и 17); Горна-Орѣховица (18); Свищовъ (20 и 21); Ловечъ (22); Плевенъ (23 и 24); Червенъ-Бръгъ (25); Враца (26); Ломъ (27) и Видинъ (28).

Темитъ на г-нъ Петковъ сж:

- 1) Течното гориво въ мореплаването и борбата за неговото завладяване;
- 2) Солунъ като пристанище на Македония;
- 3) Проблемостъ за Тихия океанъ и
- 4) Проблеми изъ свѣтовното мореплаване.

Спортния отдѣлъ при Г. У. Т. е въ преговори съ нѣколко чужди фирми за спортни лодки. Образитъ отъ такива вече се разучватъ отъ спортния отдѣлъ на Г. У. Т. и скоро удобрения и приетъ типъ ще се изпрати на клоновѣтъ. Въ бѣдеще всички легиони ще се снабдятъ само съ еднотипни лодки.

На Г. У. Т. е предложенъ единъ филмъ отъ морски характеръ съ около 1500 метра дължина. Понеже условията не бѣха износни, предложението е отхвърлено.

Тази година екскурзията до Египетъ и Палестина ще се урежда отъ Софийския клонъ, къмъ когото следва да се адресиратъ всички, които биха желали да участвуватъ въ нея. Паралелно съ нея Софийския клонъ урежда екскурзия и до Атонъ. Като непроявяващи никаква дейностъ се закриха клоновѣтъ въ *Котелъ* и *Панагюрище*.

София. Организиранитъ отъ клонъ всѣка сѣбота беседи въ салона на Чиновническото Дружество сж отлично посещавани. Въ сѣбота на 21 януарий т. г. е говорилъ учителя отъ III-а Софийска гимназия г-нъ Николовъ на тема „Добровникъ“. На 29 с. м. е говорилъ г-нъ Чилингировъ за Добруджа съ връзка съ морето.

Секретаря на клонъ г-нъ Манчо Димитровъ е избранъ за представител на Б. Н. М. С. въ олимпийския комитетъ.

Уреждането на втората учителска научна конференция, придружена съ екскурзия по Черноморското крайбрежие, е възложена на Софийския клонъ.

Въ изпълнение на начертаната му отъ Софийския клонъ програма, г-нъ Димитър Илковъ посети нѣкои клонове въ провинцията и е челъ сказки. Така, прочетени сж следнитъ сказки:

- 1) Въ Видинъ „Живота на Дунава“.
- 2) Въ Ямболъ (две сказки) „Живота на Черно море и Горна Тракия“.
- 3) Въ Стара-Загора (три сказки) „Живота на Черно-море“, „Живота на Дунава“ и „Живота на Горна Тракия“.
- 4) Въ Варна (две сказки) „Живота на Черно море“ и „Живота на Дунава“.

Навсѣкѣде сказчикътъ е билъ посрещнатъ радушно, не само отъ членоветъ на клонъ, но и отъ гражданството, което е останало възхитено отъ хубавитъ сказки на г-нъ Дим. Илковъ.

Предстоящи сж сказки въ Търново, Шуменъ, Русе, Плевенъ, Червенъ-бръгъ, Бѣла-Слатина, Дупница, Перникъ, Ломъ, Пловдивъ, Борисовъ-градъ и Хасково.

Секретаря на клонъ Г-нъ Манчо Димитровъ е посетилъ клоновѣтъ Бургазъ и Ямболъ, кждето се е срещналъ съ членоветъ на Управителнитъ тѣла и е конфериралъ съ тѣхъ относително дейността на клоновѣтъ.

Варна. — Клонъ е далъ традиционния си балъ, на 4.11. т. г. въ салонитъ на Военнич клубъ. Резултата е напълно задоволителенъ.

Поржчанитъ отъ клонъ две осморки за спортни легионъ сж вече готови.

На 26 януарий 1928 год. г-нъ Кр. Кънчевъ отъ името на Б. Н. М. С. чете беседа въ ученическото кино — „Българина и морето“.

Павликени. — Клонъ е уредилъ на 4.11. т. г. традиционната си вечеринка. Резултата въ пропагандно и материално отношение е задоволителенъ.

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



Година V
Брой 2
Февруарий 1928 год.
гр. Варна.

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

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

Въскресений.

НА МОРСНИЯ БРЪГЪ.

Обичамъ те, море!

Обичамъ твоитѣ безкрайни далнини,
където погледа замира въвъ прехласъ,—
обичамъ тъмнитѣ, кристални дълбини
и шепота на монотонния ти гласъ.

Обичамъ твоя пускъ, безграниченъ просторъ :
тамъ трепетна душата въвъ тихъ възторгъ нѣмъ,
и стене, — катъ изъ своя сѣкаше затворъ
да се изгрѣгне иска и съ безкрая слѣй.

Обичамъ те море!

Обичамъ те когато съсъ вой и бесенъ ревъ
на своя вѣченъ се нахвърляшъ врагъ,
и се разбивашъ въ сълзи на безсиленъ гнѣвъ —
въ твърдѣта на свѣседния, каменъ брѣгъ.

Обичамъ те най-вече въ тиха, лунна нощъ,
кога въ вълшебство тънатъ твойтѣ брѣгове,
кога въ омая спи стихийната ти мощъ,
и лекъ зефиръ отвява трѣпни блѣнове.

Тогазъ русалки плаватъ въвъ златнитѣ води
и феи шумолятъ въвъ шубрака до менъ, —
далечъ се чуй любовна пѣсенъ да трепти,
трепти и въ моята душа чаровенъ блѣнъ.

Обичамъ те и въ зноенъ, летенъ день,
когато жежка мараня слихти,
и на брѣга, обнажена безъ свѣтъ,
на дѣва гѣвката снага трепти,

Когато, волень, въ хладнитѣ вълни
се бързо надалеко понеса :
подъ мене ужасъ, бездни, дълбини, —
надъ мене безкрайностъ, сини небеса.

Обичамъ те, когато въ дългъ пхтъ
ме корабъ носи къмъ незнаенъ край :

когато кобно мачтитѣ скриптятъ
и кораба се люшка и играй.

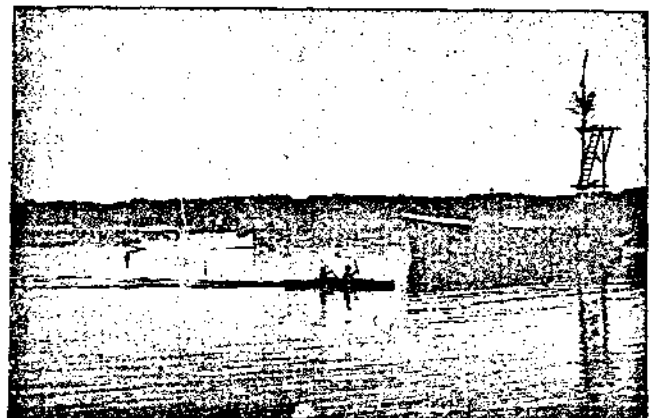
Наоколо катъ гладни зверове,
настрѣхнали, талазитѣ ревагъ,
и странни писъци и гласове
изъ тъмнитѣ ме дълбини зоватъ.

А въ тихъ презнощенъ часъ звезди безъ брой
оглеждатъ въ тебъ брилянтено лице,
и мамещи сирени, тъменъ рой,
простиратъ бѣли, призрачни ржцѣ.

Обичамъ те море!

На твоя пѣсъчливъ, безплоденъ брѣгъ
цѣвти на мойтѣ детски опомени цѣвтѣтъ,
и шепне въ тъжния, неспиренъ бягъ
на твойте бранове — на прежни дни гласѣтъ.

Бургасъ, 1923 г.



Моментъ отъ състезанията между морскитѣ и рѣчни
спортни легиони въ Видинъ на 19.VIII.1927 год.

Проф. Д-ръ Ст. Консуловъ

Б. Н. М. С. И БЪЛГАРСКОТО РИБОЛОВСТВО

Последните години у насъ често се пише върху политиката, която държавата трѣбва да усвои по отношение морското риболовство. За целитѣ на Б. Н. М. С. това е единъ въпросъ отъ първостепенно значение, затова ще се опитаме да му дадемъ едно правилно освѣтление, като отбележимъ и дейността на Б. Н. М. С. въ това отношение.

Къмъ създаването на морско риболовство може да се върви по нѣколко пѣтица, въ зависимостъ отъ целитѣ, които се преследватъ. Ако съ него ние целимъ преди всичко изваждането на по-вече и по-ефтина риба за облекчаване прехраната на населението, ние ще изберемъ онѣзи пѣтица, които най прѣко водятъ къмъ тази целъ. Но чрезъ морското риболовство може да се преследватъ и други цели. Чрезъ него можемъ да създадемъ моряшки кадри, погрѣшни за други задачи; можемъ чрезъ него и да опашемъ брѣга съ рибарски селища. Можемъ да преследваме едновременно по-вече отъ една отъ горните задачи; тогава трѣбва да ги подредимъ споредъ степенята на тяхната важностъ за насъ. Какъ е поставенъ този въпросъ за насъ, българитѣ?

За всѣки, който що-годе е запознатъ съ онѣзи дълбоки причини, които извикаха на животъ и Б. Н. М. С. нѣма съмнение, че първата задача, която има да изпълни нашето морско риболовство, е да даде възможностъ на по-вече българи да се заселятъ край брѣга, като намиратъ и прехраната си въ морето. Ние трѣбва да дадемъ предимство на всички средства, които ще спомогнатъ да стане нашия морски брѣгъ по-скоро чисто български брѣгъ. А това значи, че трѣбва да дадемъ най напредъ предимство на онѣзи форми на риболовството, които ще ангажиратъ по възможностъ по-вече хора въ производството. Чрезъ такова рибарство ние бихме въ значителна степенъ постигнали и втората целъ: създаване единъ постояненъ изворъ на моряци за нашия търговски и евентуално воененъ флотъ, защото историческия опитъ доказва най-добре, че именно риболовцитѣ представляватъ най-надеждания моряшки елементъ. Наистина, при такова едно занаятчийско тъй да се каже риболовство не се постига максимално производство, както при *индустриално риболовство*, но все пакъ се допринася значително за обогатяване народното стопанство и облекчаване прехраната на населението.

Остава да дадемъ отъ българско гледище една преценка и на другата целъ на риболовството: изваждане по възможностъ по-вече, максимумъ риба отъ морето. Отговорътъ е ясенъ. До колкото постигането на тази целъ нѣма да бѣде въ ущърбъ на първитѣ поменати цели — създаване риболовци и заселване брѣга — ние можемъ да се стремимъ и къмъ нейното реализиране; въ никакъвъ случай обаче не бива да жертвуваме първитѣ две цели, за постигане на третата. Съ други думи казано, ние трѣбва да се стремимъ да развиемъ и модернизираме най напредъ нашето занаятчийско риболовство; а следъ съ него, до колкото условията за неговото развитие позволяватъ, ние можемъ да създадемъ и индустриално риболовство, чрезъ което, при влагане голѣми капиталы, се извѣжда мноо риба съ малко работни рѣжце. Ние живѣемъ въ вѣка на капитала и не ще можемъ да отбѣгнемъ планирането му и въ тази областъ. Ето защо предпоч-

тително е предварително да се проучатъ условията и своевременно да се анализира, тъй да се каже, развитието на индустриалното риболовство. *Трѣбва да се позволи създаването на такова индустриално риболовство, което нѣма да задуши занаятчийското.* Отъ друга страна *самото индустриално риболовство трѣбва по възможностъ съ време да добие български колоритъ.*

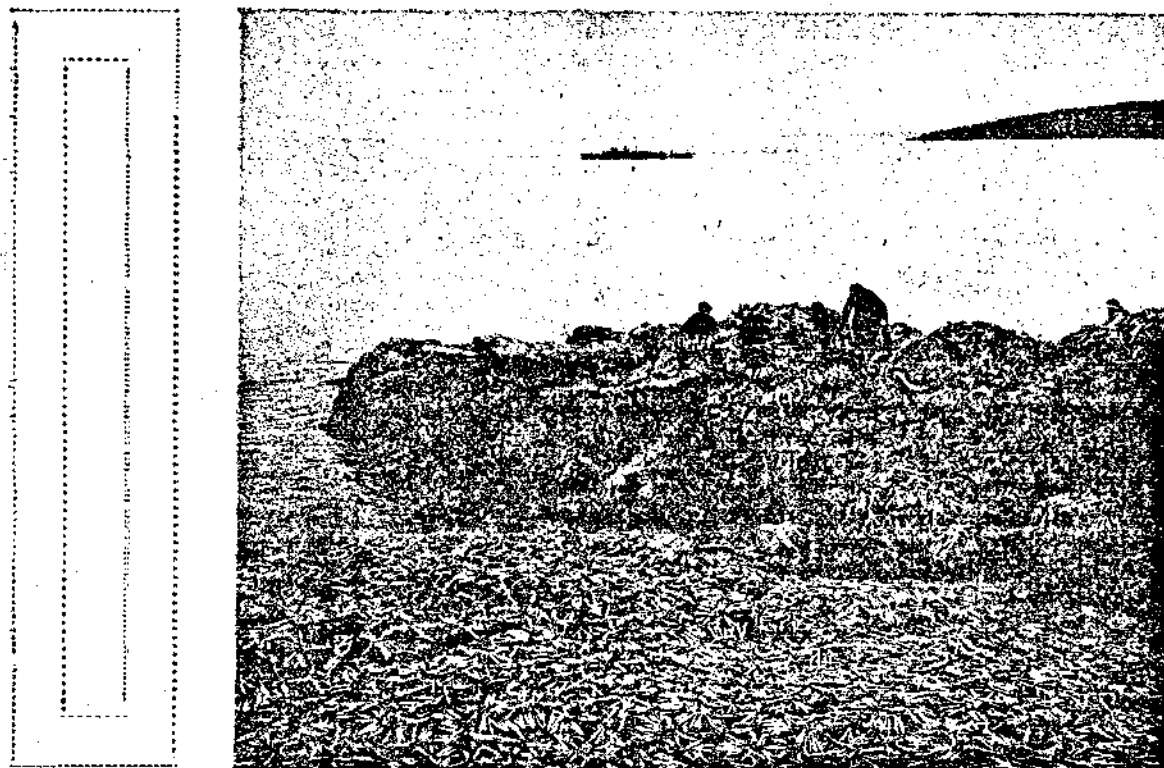
Трѣбва да признаемъ, че нашата държава, която едва последните години, подъ нагиска на критиката, почна да проявява интересъ къмъ риболовството, никога не е имала една ясна политика въ това отношение. И затова отъ голѣма полза бѣха настояванията и предупрежденията на Б. Н. М. С. въ връзка съ риболовството. Трѣбва да се радваме че, въпреки нѣколко критични моменти, до сега не се направи нѣкоя съществена погрѣшна стѣпка въ развитието на нашето риболовство. То трѣгва вече въ единъ, макаръ бавенъ, но безспоренъ пѣтъ на напредѣкъ.

Много енергия изразходва Б. Н. М. С., за да подпомогне инициативата на покойния организаторъ на Б. Н. М. С. кап. Серафимовъ за създаване на Рибарското училище въ Созополъ, което временно за сега се помещава въ Варна. То даде вече три випуска рибари, които се впуснаха въ морето да търсятъ тамъ хлѣба си. Каква мила картина е да види човѣкъ тѣзи млади българчета смѣло да гребатъ изъ морските вълни!

Рибарското училище страда отъ единъ същественъ недостатѣкъ, който трѣбва частъ по-скоро да отстраня. Тамъ за сега се учатъ децата само на старото, замещано ни още отъ турцитѣ, риболовство. То, разбира се, ще си остане. Обаче училището трѣбва да научи своитѣ питомци и на *модернизираното риболовство*: гребната лодка ще се допълни и съ моторния вѣтроходъ; къмъ досегашнитѣ мрежи да се прибавятъ дѣннитѣ и преграднитѣ вертикални плаващи мрежи, поставяни далечъ отъ брѣга. Дано този пропускъ бѣде по-скоро поправенъ!

Б. Н. М. С. може да се радва на плодетѣ отъ своята помощъ на рибарството и въ друго отношение. Чрезъ неговото и на негови членове застъпничество и чрезъ помощта на прозорливи държавници, можа да се махне по голѣмата частъ отъ най-тежкия товаръ, който тежеше върху риболовството: непоносимитѣ данѣци. Отъ две години насамъ данѣчното облагане на риболовството е сведено до едни размѣри, които позволяватъ вече неговото развитие.

Б. Н. М. С. бѣше въ всички случаи, когато можеше да се засегне нашето рибарство, за което, за съжаление, никой отъ официалнитѣ мѣста не полагаше искрени грижи. И затова пакъ Б. Н. М. С. трѣбваше да се намѣси по въпроса за настаняването на бѣжанцитѣ рибари. За тѣхъ не бѣше предвидено нито оземляване, нито заемъ, защото били пропуснати въ закона за трудовитѣ земеделски стопанства. На делегацията на Б. Н. М. С., която се яви предъ г-на Директора на тѣзи стопанства да го моли да стори възможното за оземляването и кредитирането на бѣжанцитѣ рибари, последния заяви буквално: „За мене въпросъ за настаняване и кредитиране на бѣжанцитѣ рибари не съществува.“ Съвсемъ отзивчиво се отнесе къмъ молбата



Сушене на чирузи при Масления нощ.

Фотог. Г. Цапевъ 1924 г.

на Б. Н. М. С. м-ръ председателя, обаче Дирекцията на бѣжанцитѣ въ продължение на нѣколко месеца не можа да намѣри даже време да приеме делегацията, въпреки, че бѣ уведомена за това и отъ самия м-ръ председателъ. Съ болка трѣбва да констатираме, че единъ чужденецъ, представителя на Обществото на народитѣ, г. Шаронъ, прояви по-голямъ интересъ къмъ исканията на Б. Н. М. С. и даде своята подкрепа за тѣхното реализиране. Той прие отъ Б. Н. М. С. списъцитѣ на рибаритѣ-бѣжанци и направи зависящото отъ негова страна за отпускане заемъ за тѣхъ. Пакъ съ болка обаче трѣбва да съобщимъ, че следъ това отъ българска страна се потърсиха формални причини, за да може да се съкрати числото на рибаритѣ-бѣжанци, които ще бждатъ подпомогнати. За да бждемъ по-обективни, трѣбва да поменемъ, че по-късно делегацията на Б. Н. М. С. имаше срѣца лично съ г-на Директора за бѣжанцитѣ и остана съ впечатлението, че недоразуменията ще бждатъ отстранени и че необходимото за бързото оземляване и обзавеждане на бѣжанцитѣ-рибари ще бжде направено. Дано надеждитѣ на Б. Н. М. С., който бди, не бждатъ напразни!

Българското риболовство се намираше предъ голѣма опасностъ, когато въ Народното събрание биде внесенъ законопроектъ за риболовната концесия „България“, за която бѣ известно, че представлява английско предприятие. Б. Н. М. С. не бѣше безусловно противъ всѣкакво индустриално риболовно предприятие, но законопроектъ съдържаще такива тежки клаузи, че тѣ биха *направили невъзможно развитието на националното ни риболовство*. Върнеъ на своитѣ принципи, Б. Н. М. С. обърна вниманието на г. г. народнитѣ представители върху необходимостта отъ едно основно ревизиране на законопроекта. Искреннитѣ аргументи на Б. Н. М. С., който не се ръководѣше отъ никакви

лични побуждения, бидоха оценени и парламента при второто четене прати законопроекта въ архивата.

По този начинъ живиятъ интересъ, който проявяваше Б. Н. М. С. къмъ развитието на морското ни риболовство, даде своитѣ резултати. Но намѣсването му по-активно въ нашия животъ не можеше да не извика и неудоволствието на известни срѣди и личности, които се почувствуваха засегнати.

И започна кампанията най-напредъ отъ страна на онѣзи, въ ржцетѣ на които десетки години стоеше риболовството и които почти нищо не сториха за него: двамата началници на Бюрото по рибарството — проф. Д-ръ Т. Мировъ и Гр. Грозевъ. Въ една своя книга*) тѣ не могатъ да удържатъ ненавистта си къмъ Б. Н. М. С. и пишатъ следното: „Сжщо и на Б. Н. М. С. не може да се възложи никаква надежда при засилването на риболовното стопанство. Фактически какво представлява той? Б. Н. М. С. е една любителска (к. н.) организация, задачата на която е да насади у българина любовъ къмъ морето. Тази организация се състои отъ хора съ най-хетерогенни професии. Ней не само, че ѝ липсва компетентността, но тя е и единъ неотговоренъ факторъ. Несъмнено е, че не е нормално гдето тя (организацията) си е присвоила компетентността, безъ и при това да е отговорна, да чертае насокитѣ въ развитието на онѣя стопански отрасли, които и иматъ каква да е връзка съ морето.“

Ясно. Членоветѣ на Б. Н. М. С. сж нѣщо като любителитѣ на марки или събирателитѣ на кибритени кутии, които иматъ дързостта да се изказватъ по въпроси отъ изключителната компетентностъ на двамата „специалисти“. Трѣбва наистина да съжеляваме, че единъ професоръ и единъ н-къ

*) Черноморскиятъ ни риболовъ въ връзка съ пручиванетъ му съ холандското риболовно д-ство „Ноогдерлихт“ София 1927 г. д. (стр. 10).

на риболовството сж останали толкова назадъ отъ своето време, за да нѣматъ понятие отъ онѣзи назрѣли национални нужди, които родиха Б.Н.М.С.

Не съмъ опълномощенъ да говоря отъ името на организацията. Билъ съмъ обаче единъ отъ онѣзи, на които Б.Н.М.С. е възлагалъ задачи въ връзка съ риболовството, затова считамъ за умѣстно да дамъ нѣкои освѣтления, твърде поучителни за българската действителностъ.

Б.Н.М.С. винаги е избѣгвалъ да засяга личности, защото неговата целъ е била по-висока. Такова бѣ и поведението му по въпроса за повдигането на риболовството. Това обаче менажиране на личноститѣ, които носѣха отговорностъ за лошото състояние на риболовството, биде схванато като слабостъ и тѣ почнаха да атакуватъ Б.Н.М.С.: интересътъ, който проявяваше той къмъ риболовството бѣше вече опасенъ за тѣхното покойно безгрижие и позната минала бездейностъ. Сега, следъ туй предизвикателство, ние се виждаме принудени вече да говоримъ открито известни работи, които инкѣ никога не бихме засегнали.

Десеткѣ години, въ ржцетѣ на двамата поменати господа, риболовството се инспектираше все отъ София: и Дунава, и Черно море, и Бѣло море, когато бѣ наше. Отъ риболовството се бѣ създавала една *синекура* за неговитѣ уредници. Пръвъ БНМС повдигна въпроса: инспекторитѣ по риболовството да си отидатъ по районитѣ, защото оѣше срамътъ да се управлява риболовството на Дунава, Черно море и Бѣло море отъ отдѣлни чиновници, които стоеха все въ София. Следъ многократнитѣ настоявания на Б.Н.М.С. найсетне гнѣздото се разтури: инспекторитѣ по риболовството днесъ сж вече въ районитѣ си. Това „престъпление“ на Б.Н.М.С. спрямо риболовството, неговитѣ двама началници никога не ще му простятъ.

Б.Н.М.С. се намѣси по въпроса за рибарското училище то се създаде. Намѣси се по въпроса за данѣнитѣ облагания на риболовството — тѣ се облекчиха. Намѣси се за облекчаване участъта на бѣжанцитѣ-рибари — тѣ получаватъ сега кредитъ и земя. Намѣси се по въпроса за гибелната риболовна концесия — тя не биде приета. По всички тѣзи въпроси, дето виждаме да се е направило нѣщо съществено за риболовството, двамата началници на сжщото пасуваха. И вмѣсто да бждатъ благодарни, че една обществена организация и нейни отдѣлни членове се живо интересуватъ отъ риболовството, тѣ незаслужено хвърлятъ укори върху Б.Н.М.С., че „не билъ компетентенъ“, не трѣбвало да се мѣси въ тѣзи работи. Наистина, ако не бѣше Б.Н.М.С., кой знае дали щѣхме да имаме рибарско у-ще, идеята за което излѣзе пакъ отъ хора на Б.Н.М.С.; нѣмаше да имаме данѣчни облекчения, настаняване и кредитиране на бѣжанци. Щѣхме да имаме една чужда концесия, която означаваше кръстъ на наше родно риболовство. Но въ София началницитѣ по риболовството щѣха да си рахатуватъ, необезпокоявани отъ никого. Идилитъ!

Но понеже сторенитѣ хубави дѣла отъ БНМС се окачествяватъ като проява на некомпетентностъ, нека чуе българския читателъ нѣщо и за „компетентността“ на двамата обвинители на Б.Н.М.С. „Компетентни“ сж защото и двамата сж били пращани отъ държавата да следватъ по риболовството: *лесовѣда*, г. Грозевъ по рѣчното риболовство въ Русия, г-нъ Моревъ по морското — въ Германия. Безъ да е видѣлъ нѣкога съ очитѣ си модерното за-

падно-европейско риболовско, безъ да е прочелъ, даже литературата по него, г. Грозевъ говори съ голѣма важностъ по въпроса въ връзка съ морското риболовство. Г-нъ Моревъ пъкъ нѣкога е билъ пратенъ отъ държавата да се специализира по морското риболовство въ Германия. Сведенията обаче говорятъ, че той е работилъ на хиляда километра далечъ отъ морето готвейки се за своята бждаща академическа кариера. Това, разбира се, не му попречи да се афишира като „специалистъ“ по морското риболовство и да отказва на другитѣ правото да говорятъ по тѣзи въпроси. Въ случая за насъ е най-важно следното. Ако г. Моревъ, който е чувствувалъ влечение къмъ академическата кариера, а не къмъ морското риболовство, не бѣше заемалъ като степендиантъ или като н-къ на риболовството дълги години тѣзи мѣста, държавата щѣше да намѣри и подготви лице, което щѣше да се посвети на българското риболовство и то нѣмаше днесъ да бжде въ състоянието, въ което го виждаме.

Много е интересно поведението на двамата началници на риболовството по въпроса за рибарското у-ще. Напоследѣкъ, по случай пристигането на първия български рибарски корабъ „*Перунъ*“ г-нъ Грозевъ оповести въ пресата (в. „Миръ“ отъ 6 дек. 1927 г.), че не другъ, а Рибарското бюро било най-напредъ замислило и създавало Рибарското у-ще, като се възползувало отъ проекта на нѣкакъвъ си белгиецъ. По-дръзка неистина човѣкъ мжчно може да си представи. Идеята за създаване у-щето принадлежи на покойния ратникъ на БНМС кап. Серафимовъ. Още въ 1915 год. (в. „В. Известия“, брой 77) въ една статия той писа: „Като имаме предъ видъ индеферентността на българина къмъ морето и че дебелото дърво мжчно се превива, мислимъ, че насаждане обичъ къмъ морето, превиване българскитѣ склонности отъ хлѣбопашество къмъ рибарство и морячество, трѣбва да се почне отъ най-ранна възраст. Едно отъ средствата, които споредъ насъ биха дали добри резултати, е следното:

Да се създаде професионално риболовно училище, въ форма на морско риболовно сиротопиталище, издържано отъ държавата и т. н.“

Презъ време на последната война, въ единъ позивъ за конституиране на сегашния Б.Н.М.С. се чертае програмната работа на бждащата организация, дето като една отъ целитѣ на Б.Н.М.С. се поставя „Създаване на практическо рибарско училище за сирацитѣ отъ войната и децата на инвалидитѣ“.

Веднага следъ свършване войната покойнитѣ Серафимовъ подготви и организира Рибарското училище. Но дойде Ньойскиятъ договоръ, споредъ който съществуването на у-щето къмъ Военното ведомство ставаше невъзможно.

По необходимостъ трѣбваше готовото вече училище да се прехвърли къмъ м-вото на земледѣлието. Последното назначи една комисия за установяване неговата организация. Г-нъ Грозевъ даже не влизаше като членъ въ комисията. Никакъвъ проектъ на нѣкакъвъ белгиецъ не биде разгледанъ отъ комисията, даже името на подобенъ човѣкъ не се помена.

Но, може да се възрази, че пъкъ г. Моревъ е спомогналъ за създаване на училището. Въ поменатата комисия г-нъ Моревъ тоже не влизаше.

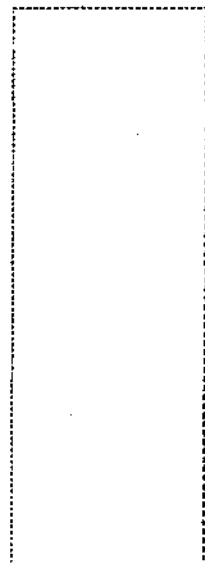
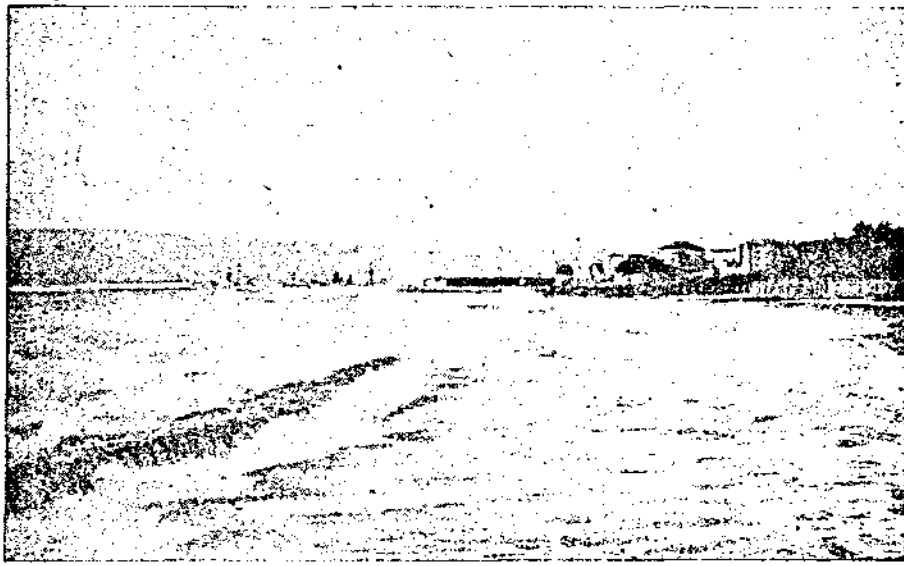
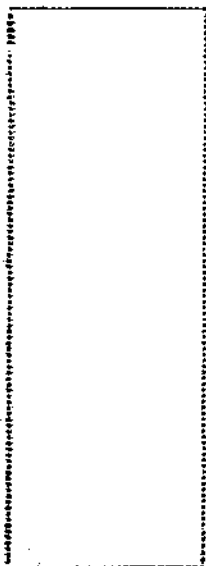
Наистина, той бѣ н-къ на Рибарското бюро презъ годинитѣ, когато се пропагандираше идеята за създаване у-щето. До колко обаче при тази си власт г-нъ Моровъ е спомогналъ или пречилъ за създаване на Рибарското училище, съдете сами отъ собственигѣ му думи (статията му „Нашата риболовна политика“, печатана въ кн. 4 год. VII на списанието „Горски прегледъ“) „Азъ пакъ твърдя, че нашето морско риболовно училище въ Варна нѣма да изкара хора годни за самостоятелна ловитба на риба въ морето, а хора съ голѣми претенции за чиновници. Не по тоя пѣтъ се е развилъ морския риболовъ въ странство. Неговитѣ задачи, както се формулираха напоследѣкъ въ вестникитѣ, сѣ пусто фразьорство“.

Сега навѣрно въ Васѣ не остава съмнение, че следъ г-на Грозева, заслугата за създаване на Рибарското у-ще се пада още и на г-на Морова... За щастие, действителността опроверга г-на Морова по единъ блѣстящъ начинъ: до сега у-щето е дало три випуска ученици и словомъ нито единъ не е станалъ чиновникъ, всички порятъ морскитѣ вълни.

Казахме, че Б. Н. М. С. винаги е отбѣгвалъ да засяга въпроси, свързани съ отдѣлни личности.

На нашитѣ неджзи по въпроситѣ за морето и Дунава ние сме гледали като на нѣщо неизбѣжно въ миналото, което именно извика на животъ нашата организация. По въпроса за риболовството обаче лицата, върху които тежатъ най-много грѣхове за днешното му състояние, го прекалиха: тѣ поискаха да заставятъ Б. Н. М. С. да се откаже отъ своя дългъ, искаха отъ него да мълчи по тѣзи въпроси, за да продължава идилията на бездейността въ тази областъ. И това ни застави, въпреки нашето желание, да кажемъ работи, които по-добре би било да останѣха въ архивата на миналото.

Има за насъ и една безспорна поука отъ тази история. Тя е следната. Когато Б. Н. М. С. бѣ въ периода на организация, нему само ржкоплѣскаха. Щомъ миѣна въ периода на активна намѣса въ нашия общественъ животъ, всичко гузно у насъ, което можеше да бжде засегнато, почна да гледа на-криво нашата организация и да търси срѣдства да я уязви. Това не бива да ни смушава. Нека бждемъ чисти предъ себе си, предъ Б. Н. М. С. и смѣло да вървимъ напредъ, за да се чувствува въ нашия общественъ животъ все по-силно влиянието на новата струя, която ние вливаме.



Разбиваща се вълна. Варна 1925 г.

Ф.т. К. А. Терзистоевъ.

В. Поповъ.

КУРОРТНА ВАРНА ВЪ ЦИФРИ.

Цифритѣ, които по-долу даваме за лѣтовниците на Варненския курортъ презъ сезона на 1927 год. съставляватъ задоволителенъ резултатъ, както за общинската управа, като най-важенъ факторъ за повдигането на градътъ въ курортно отношение, тъй и за Български Народенъ Морски (говоръ, като неуморимъ ратникъ въ пропагандата за опознаване на българина съ родното море и съ богатитѣ му.

Ние нѣма да се спираме върху всички ония технически условия, които още пречатъ за увеличаване числото на лѣтовниците и за превъзможването на които общинската управа полага грижи; обаче ще подчертаемъ общата констатация, че Варненския курортъ, тъй щедро облагодетелствуванъ отъ природата, нелишенъ и отъ постижения отъ човѣшка ржка и разумъ, добива широка известностъ не само въ предѣлитѣ на Царството, но и въ странство и заслужено се таксува, като единъ

нѣмашъ равенъ на себе си на Балканския полуостровъ морски курортъ.

Въ странство живо се интересуватъ отъ Варненския морски курортъ и, ако чужденцитѣ можаха да намѣрятъ удобствата, съ които се отличаватъ курортитѣ на западъ, тѣхното число нѣмаше да бжде толкова, което статистиката ни отбелзва, а много по-голѣмо.

Нека се надѣемъ, че всички призовани по дългъ и доброволно да действуватъ за повдигането до заслужена висота на Варненския курортъ фактори и общественици ще се въодушевяватъ отъ желението да бжде курорта такъвъ въ истинската смисълъ на тая дума: удоволствие за здравитѣ, лечебна станция за нуждающитѣ се отъ морелѣчение, училище на българина за опознаване съ морето и източникъ на материални блага за общината и за Варненското гражданство, което въ едно или друго отношение обслужва лѣтовниците.

Ето, впрочемъ, числото на лѣтовниците презъ сезона на 1927 год.

А. Отъ България. Регистрирани по подадени курортни бюлетини и по отдѣлни списъци (монастира Св. Константинъ, офицерскитѣ, ученически, учителски, скаутски и пр. колонии), както и по бележки отъ гарата за неподати курортни бюлетини, всичко 18,525 челоѣта, отъ които 16,509 отъ градове и 2016 — отъ села. По редовно подадени курортни бюлетини сж регистрирани 12,788 ч. отъ градоветѣ и 1530 отъ селата.

Презъ миналата 1926 год. редовно регистриранитѣ лѣтовници сж 12454 ч., отъ които 9061 отъ градове, 2952 отъ села и 468 отъ странство.

По нѣкои отъ по-големитѣ градове лѣтовниците сж разпредѣлятъ:

1) София	5622 ч.	срещу	4084 презъ	1926 год.
2) Русе	1155 ч.	"	972 "	" "
3) Шуменъ	926 ч.	"	567 "	" "
4) Габрово	287 ч.	"	304 "	" "
5) Плевенъ	572 ч.	"	572 "	" "
6) Г.-Орѣхов.	316 ч.	"	383 "	" "
7) Пловдивъ	403 ч.	"	496 "	" "
8) Гърново	328 ч.	"	475 "	" "

Заслужава да се отбележи, че презъ текущата 1927 год. по-малкитѣ градове и по-малкитѣ села сж изпратили по-вече лѣтовници, отколкото миналата година. Това е признакъ, че интересътъ къмъ морето нараства навсѣжде.

Б. Отъ България. Не регистрирани (които не сж престояли по-вече отъ 7 дни и не подлежатъ на курортна такса) 16240 ч., отъ които 14248 отъ градове и 1992 отъ села.

Въ числото на не регистриранитѣ влизатъ: 1116 ч. отъ близкитѣ до града села, които, ако и да сж престояли по-вече отъ 7 дни, предпочитатъ да не се регистриратъ за да не плащатъ курортна такса, която е по-голяма отъ ж. п. такса; разнитѣ ученически, спортни и др. екскурзианти, колонии, конгреси и пр. 7071 ч. (Конгреса на подфигуритѣ 240 делегати и 3020 гости, тоя на инженеритѣ 67 делегати и 150 гости, на журналиститѣ 45 делегати и на свещеническата сбирка 49 делегати) и 6707 ч., за които сж събрани сведения отъ хотелитѣ и гостоприемницитѣ.

Всичко отъ България регистрирани и не регистрирани 34765 ч.

По време на пристигането си лѣтовниците се разпредѣлятъ: презъ юний м. 829 регистрирани и 2580 не регистрирани; презъ юлий — 8806 рег. и 5300 не рег.; презъ августъ 7550 рег. и 6900 не рег.; презъ септемврий — 1340 рег. и 1460 не рег.

По възраст и полъ: надъ 20 години мъже 15158, жени 12003; до 20 год. момчета 3677 и момичета 3927.

По народностъ: българи 30473, евреи 2456, арменци 733, руси 352, германци 90, чехословаци 56, ромъни 15, турци 447, гърци 48, французи 5, австрийци 12, сърби 6, поляци 4, англичани 3.

В. Отъ странство: Редовно регистрирани по подадени курортни бюлетини 2208 ч., отъ които 1608 отъ градове и 600 отъ села. Пристигнаха: презъ юний 41 ч., презъ юлий 360, презъ августъ 954 и презъ септемврий 853 ч.

По възраст и полъ: Надъ 20 години: мъже 891, жени 879; до 20 г. — момчета 154 и момичета 284.

По народностъ. Българи (Добруджанци) 1765, евреи 59, арменци 44, руси 36, турци 48, гърци 11, германци 33, чехословаци 117, ромъни 61, французи 1, италианци 1, унгарци 6, американци 5, австрийци 10, сърби 3, поляци 4, швейцарци 4.

Не регистрирани: 1378, отъ които надъ 20 г.

възраст мъже 759, жени 517; до 20 г. момчета 61 и момичета 41. Пристигнаха: презъ юни 46, презъ юли 366, презъ августъ 508 и презъ септември 458.

По народностъ: 17 арменци, 79 руси, 71 германци, чехословаци 683 (тукъ влизатъ и Чехословашката детска колония), ромъни 151, турци 110, гърци 53, французи 60, унгарци 27, американ. 2, австрийци 41, сърби 48, поляци 27, англ. 21.

Всичко регистрирани и не регистрирани чужденци 3586 чел.

Лѣтовниците отъ Добруджа сж: 1205 отъ г. Добричъ, 56 отъ г. Балчикъ, 34 отъ Каварна, 10 отъ Силистра, 797 отъ Добруджанскитѣ села.

По подадено чужденцитѣ се разпредѣлятъ: ромънско 2102 ч., турско 132, българско 9, нансенови паспорти 3, германско 101, испанско 2, чехословашко 801, персийско 4, гръцко 61, сръбско 33, руско 109, полско 31, французско 61, американско 7, италианско 1, швейцарско 4, австрийско 51, англ. 21.

Процентно. Отъ България лѣтовниците сж 53·3% отъ общото число регистрирани и 46·7% отъ не регистриранитѣ. Отъ градове: 88·7%, а отъ селата 11·3%.

По народностъ: българи 87·7%, евреи 7·1%, арменци 2·1%, руси 1·0%, турци 1·2%, разни други 0·9%.

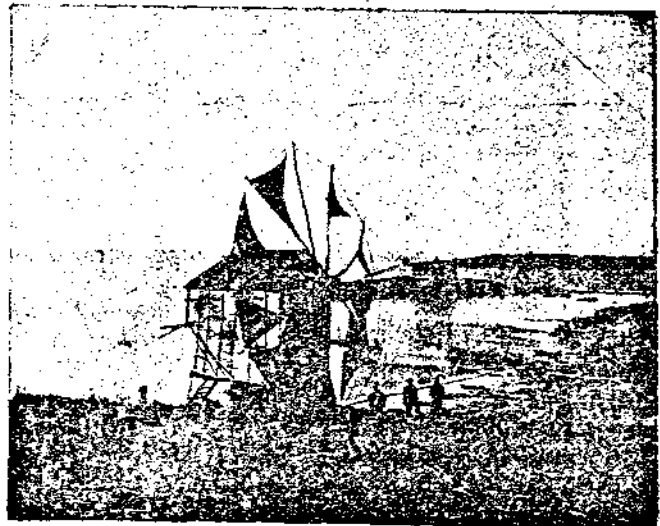
По поданство: 98% българско и 2% чуждо. **По пристигане:** 9·8% презъ юни, 40% презъ юли, 42% презъ августъ и 8·2% презъ септември.

Отъ странство: регистрирани 61·6% и не регистрирани 38·4%. По народностъ: българи 49·5% (Добруджанцитѣ), чехословаци 22·25%, евреи 1·65%, арменци 1·2%, руси 3·2%, германци 2·9%, ромъни 5·8%, турци 4·5%, гърци 0·9%, англичани 0·55%, сърби 1·4%, поляци 0·9%, австрийци 1·4% и разни други 0·3%.

При другъ случай ще допълнимъ горнитѣ данни: съ занятията на лѣтовниците, съ времето на престояването имъ, съ целта на идването имъ: почивка, морски въздухъ, морелѣчение, плажъ и пр., отъ значение данни, каквито въ официалната на общ. управление статистика липсватъ.

Въ заключение ще отбележимъ и числото на посетителитѣ презъ курортния сезонъ студентитѣ и топли морски бани: 347,966 чел. отъ които 297,015 студентитѣ и 50,951 — топлиитѣ. Разбира се, че въ това число влизатъ и Варненци.

Най-големото число посетители (182,936 ч.) сж били презъ августъ месецъ.

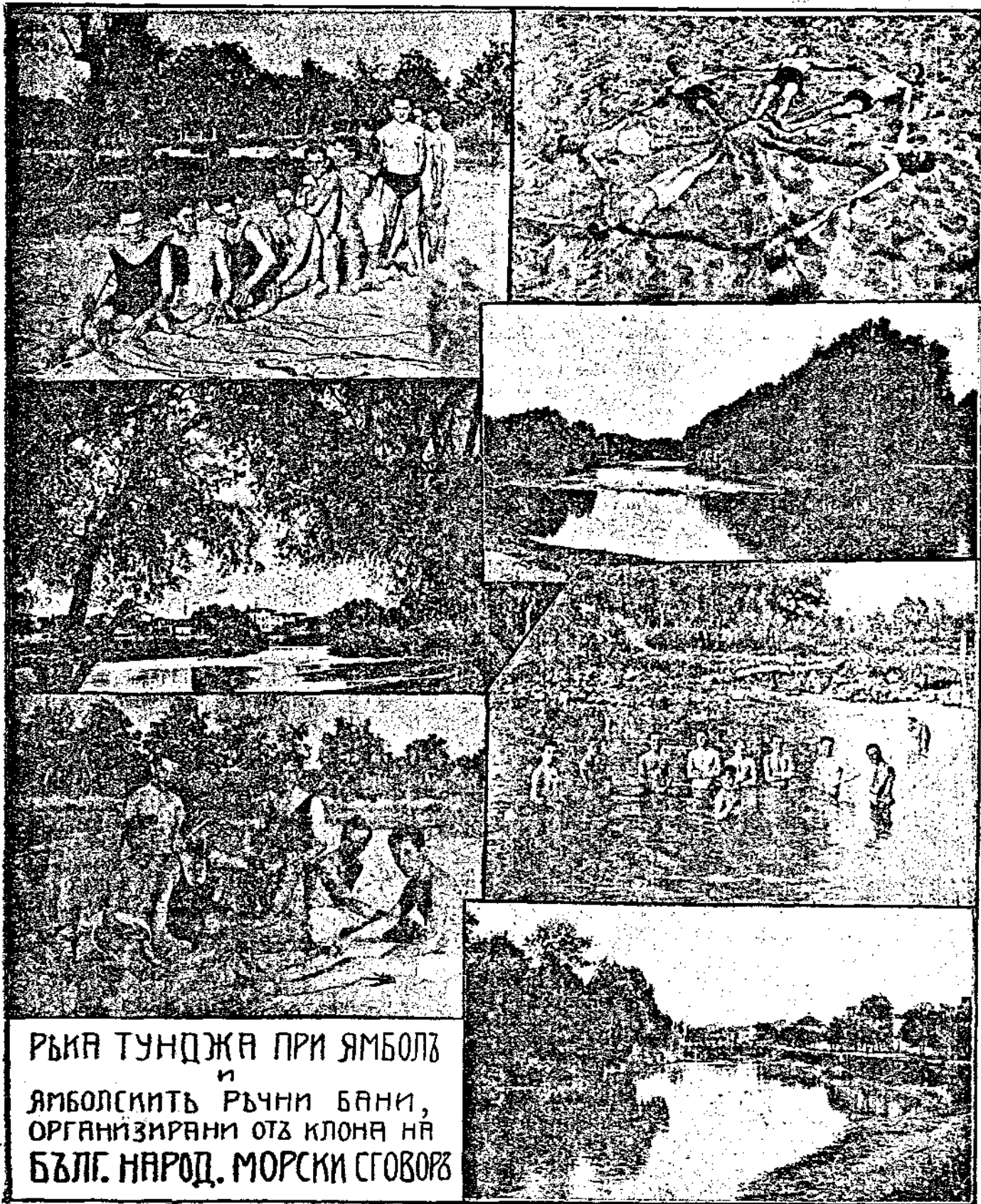


Новото Созополско пристанище. — Фот. Батаклиевъ 1927 г

Тотю Брънековъ**РЪЧНИТЪ БАНИ ВЪ ЯМБОЛЪ.**

Клоновете на Б. Н. М. С. въ вътрешността на царството, едва ли биха могли да проявят голѣма и постоянна дейность по сжщество, ако, основани въ градове разположени край рѣки, не из-

ползуваха благодатта, която представляватъ тѣ въ здравно отношение. Защото при сегашната ни стопанска култура, използването на рѣкитѣ у насъ като воденъ път е още нѣщо твърде отдалечено.



Пък и финансовитъ възможности, необходими за регулирането на рѣчнитъ корита сж още може би за дълго липсващи.

Идеята за едно системно здравно оползотворяване водитъ на Тунджа — една отъ голѣмитъ рѣки у насъ — се зароди преди 2—3 години. Говореше се тогава за уредбата на рѣчни бани отъ страна на нѣкои организации по физическо възпитание, даже и мѣстната преса писа по тоя въпросъ, но реаленъ резултатъ не се получи. Може би нуждата отъ едно устройство на рѣчни бани, понеже всѣки ямболець още отъ дете свиква да обича къпането въ рѣката, не се чувствувахе още. Обаче, тъй като рѣка Тунджа, която минава край Ямболъ въ своето срѣдно течение и прави нѣколко завоя, често взема жертви отъ числото на къпачигъ се, едно регулиране на къпането въ нея отъ денъ на денъ се налагаше съ все по-голѣма необходимостъ.

Въ началото на по-миналата година, по инициативата на клоновете отъ Б. Н. М. С., Българския Женски Съюзъ, Ю. Туристически Съюзъ, Съюза „Юнакъ“ и Скаутската организация въ града ни, Народния университетъ свика едно събрание на което г. Д-ръ П. Момчиловъ, тогава асистентъ въ медицинския факултетъ на Софийския университетъ, говори на тема: Туберкулоза и слънцелѣчение. Въ края на сказката той изложи удобствата и възможностигъ за уредбата на едни рѣчни бани — солариумъ, въ Ямболъ, и съ това може да се счита че началото на прилагането идеята за едно рационално здравно използване водитъ на Тунджа бѣ поставено.

Минаха нѣколко месеца на подготвителна работа и тъй като отъ горнитъ организации като най-подходяща за стопанисването на единъ плажъ се оказа, а и наистина е такава, клонътъ отъ Б. Н. Морски Сговоръ, негласно тая задача му бѣ възложена отъ всички.

Схващайки добре своята задача, клонътъ издействува една субсидия въ размѣръ 10,000 лв. която общинската властъ отпусна и на 14.VI.1927 г. рѣчнитъ мѣжки бани бѣха открити.

Като се има предъ видъ, че това сж първитъ организирани рѣчни бани на вътрешна рѣка у насъ, тѣхното значение изкача вѣнъ отъ границитъ

на града и нека се надѣваме, че и други градове, лежащи да рѣченъ брѣгъ, ще побързатъ да устроятъ солариуми — разсадници на здраве!

Рѣчнитъ бани се намиратъ недалечъ отъ градската градина на единъ хубавъ завои на рѣката. Тамъ тя се разклонява, та построения отъ рано бентъ позволява къпането да е безопасно даже и за ония които не умѣятъ да плуватъ. До плажа съ хубавъ пѣськъ сж построени навеси съ пейки за събличане за около 50 души, а поставения пазачъ срещу 2 лева на гражданинъ, дава мѣсто за дрехитъ и се грижи за реда въ банитъ. На участитъ се, такса не се взема — къпането за тѣхъ е свободно — за тѣхъ е определено едно отдѣление отъ навеситъ.

Още отъ първитъ дни рѣчнитъ бани бѣха посещавани не само отъ деца и гимназисти, но и отъ граждани. Така срѣдно на денъ сж се къпали по 40—50 гражданина и 400 деца, а рекорда е 90 гражданина и 800 деца. Рѣчнитъ бани функционираха два месеца.

Въ последствие, за да се удовлетвори още една нужда, бѣха уредени и женски рѣчни бани, отстоящи отъ мѣжкитъ на около 1 км. на единъ другъ ракавъ на рѣката. Тамъ сж построени кабинки за събличане. Ямболки се оказаха възприемчиви и използваха създаденитъ удобства за правене рѣчни бани. Така въ единъ периодъ отъ единъ месецъ (банитъ бѣха открити на 5.VII.1927 г.) тѣ сж посещавани отъ 60—70 жени дневно.

Макаръ и обстановката въ дветъ бани да е твърде скромна, поради липсата на голѣми суми за обзавеждането имъ, все пакъ, презъ първата година на своето съществуване тѣ се ползуваха съ завиденъ успѣхъ, който ще се значително уголѣми, когато въ последствие се направятъ редица подобрения.

Благотворното значение на рѣчнитъ бани се съзнава вече, а то ще проличи тепърва по-осезателно, когато следъ редица годишни наблюдения се констатира намаление на нещастнитъ случаи (удавания) и повишение здравния коефициентъ въ срѣдъ децата, а отъ тамъ и въ срѣдъ гражданството.

Кап. II. р. Скаловский.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ И НѢКОИ ПРАКТИЧЕСКИ БЕЛЕЖКИ ОТНОСИТЕЛНО ПЛАВАНЕТО ПРЕЗЪ ЗИМАТА ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

Руския морски офицеръ А. Н. Скаловский завършва интересното си изследване въ областта на Черно море*) съ нѣкои заключения и практически бележки, които и днесъ още могатъ да иматъ значение за мореплаването. Поради това, тукъ подолу ще дадемъ въ преводъ заключителната частъ на неговото изследване:

„Събранитъ нови данни отъ различни източници потвърждаватъ по-раншитъ мои доказателства за значението на Босфорскитъ води при образуването, както на постояннитъ, така и на временнитъ течения въ Черно-море. Предварително може да се каже, че ако познаваме въ всѣки даденъ моментъ силата и следователно степенята на разпространението на Долно-Босфорското течение, ще извлечемъ за мореплаването значителна полза, защото:

1) Корабитъ често засѣдатъ на плитко и даже се разбиватъ при Гендровския полуостровъ, носъ Тарханкутъ, Евпатория, Херсонския фаръ, Кевтлама, Чауда и други мѣста по Кримското прибрежие, вследствие на пълното ни непознаване законитъ на това течение.

2) Командиритъ на корабитъ не знаятъ кои сж най-изгоднитъ пѣтища въ Черно море по отношение на вѣтроветъ и вълнението.

3) Командиритъ на корабитъ не знаятъ кжде могатъ (презъ зимата) да срещнатъ, при известни условия на времето, изпарения и мъгла; кжде и какъ да пътуватъ за да избѣзатъ отъ тѣхъ. Знанието на тия обстоятелства може да бжде особено ценно и въ време на война, когато тѣ биха могли да се използватъ за тактически цели.

Разглеждайки съобщенията на моряцитъ, може да се извадятъ приблизително, следнитъ практически бележки:

1. Презъ зимата въ Черно море, при северо-

*) Капитанъ II р. А. Н. Скаловский — „О зимнихъ изпаренияхъ и временныхъ теченияхъ Чернаго Моря“. Севастополь 1896 година.

източни мразовити вѣтрове, отъ време на време, или постепенно на петна, или пъкъ изведнѣжъ на гжста маса, се появяватъ изпарения, които понѣкога обхващатъ почти цѣлия грамаденъ районъ на северното черноморско прибрежие отъ Одеса до носъ Утрешъ включително.

2. Презъ време на появяването на тия изпарения, голѣма частъ отъ западния черноморски брѣгъ (както се изключатъ устиата на Дунава), брѣгътъ между рѣкитѣ Балбекъ и Качи и пространството между носовѣтъ Фиолентъ и Меганомъ (на южния крымски брѣгъ) оставатъ винаги свободни отъ тѣхъ, ето защо корабитѣ, които се намиратъ въ района на изпаренията и имъ е необходимо да опредѣлятъ мѣстото си, трѣбва да взематъ курсъ за да излѣзатъ около горепосоченитѣ мѣстности.

3. Северната граница за разпространението на тия изпарения (зависи отъ количеството на прииждащитѣ въ това време води отъ долно-Босфорското течение) изглежда, че отъ време на време се мѣни. Така напримѣръ:

а) Понѣкога тази линия отъ гжсти изпарения отивайки непрекъснато отъ Одеса, покрай Тендровския полуостровъ, носъ Тарханкутъ и изпълвайки Каркинитския и Евпаторийския заливи, се насочва следъ това къмъ носъ Лукулъ, Херсонеския фаръ заедно съ Севастополския заливъ и достига чакъ до носъ Фиолентъ; отъ носъ Фиолентъ до носъ Меганомъ поменатата линия се прекъсва, като изпаренията се преарѣщатъ въ особенъ видъ низка мъгла; по-нататѣкъ отъ носъ Меганомъ, изпаренията пакъ се увеличаватъ, сгъстяватъ и непрекъснато се провличатъ около Крымскитѣ брѣгове, покрай носовѣтъ Чауда, Такла и достигатъ чакъ до Новоросийския заливъ включително.

б) Другъ пътъ, започвайки отъ меридиана на Тендра и запълвайки частъ отъ Каркинитския и цѣлиягъ Евпаторийски заливъ, изпаренията се провличатъ до носъ Лукулъ, откъдето северната имъ граница, отклонявайки се отъ Севастополския заливъ, презъ носъ Херсонесъ, отива къмъ носъ Фиолентъ.

Въ пространството отъ носъ Фиолентъ до носъ Меганомъ, отстъпвайки по-мористо, изпаренията ставатъ толкова слаби, че не пречатъ на мореплаването.

По-нататѣкъ, покрай Крымския брѣгъ, отъ Кеатлама до Керченския проливъ, северната граница на изпаренията минава по-мористо, на 10—15 мили отъ брѣга, достигайки до Таманския полуостровъ, около плитковината „Мария Магдалина“.

в) Най-после, при трети случай, започвайки едвамъ около носъ Тарханкутъ, запълвайки Евпаторийския заливъ, северната граница на изпаренията отива къмъ носъ Лукулъ, отъ кждето отстъпвайки още по-мористо, отколкото въ предишния случай, по пътя отъ Евпатория за Севастополъ до Херсонесъ, тя се вижда далечъ въ дѣсно на хоризонта; по-нататѣкъ, около южния Крымски брѣгъ изпаренията изчезватъ и понѣкога могатъ да се срещнатъ въ източната частъ на Черно море по паралела на Редутъ-Кале, между меридианитѣ на Сочи и Пицунда.

4. Южната граница на сжитѣ изпарения, при гореприведенитѣ три случая, е много трудно уловима, защото всичкитѣ търговски параходи пътуватъ по-вече около бреговетѣ. Все пакъ, сждейки спсредъ показанията на нѣкои отъ командиритѣ на параходитѣ, които пътуватъ между Одеса, Севастополъ и Босфора, може да се каже, че за се-

веро-западната частъ на Черно-море, тя може да се опредѣли по следния начинъ: ако прокараме отъ Босфора две линии — една къмъ Змейския островъ и друга къмъ Севастополъ и на последната отмѣримъ 20 мили къмъ югъ (отъ Севастополъ), то линията, която съединява тази точка съ Змейския островъ, ще ни даде приблизителната граница на изпаренията. Останалата частъ отъ района, ограниченъ отъ горепосоченитѣ линии, на югъ почти до самия Босфоръ, презъ време на изпаренията покрай северния брѣгъ на морето, представлява отъ себе си една областъ обхваната отъ торивисти вѣтрове, редувайки се съ снѣгъ или дѣждъ. Разбира се, въ зависимостъ отъ степенята на студа, линията на южната граница на изпаренията, въртейки се при Змейския островъ като около центъръ, може да заеме значително по южно положение, даже до 60 — 80 мили по-на югъ.

5. Усилването интензивността на изпаренията може да служи понѣкога като признакъ за намалване на дълбочината на дѣното, което трѣбва да се има предвидъ при пътуването.

6. Въ района на изпаренията винаги е по-топло отколкото въ околнитѣ места, барометрътъ се понижава и северо-източния вѣтъръ винаги се усилява, като понѣкога достига силата на буря.

7. Въ района на изпаренията, вълнитѣ ставатъ голѣми и неправилни (толчея или пирамидално вълнение). Особенно голѣми и неправилни вълни, които често пѣти съвършено не съответствуватъ, нито на силата на духащия вѣтъръ, нито на закритието имъ отъ брѣга, се срещатъ отъ двѣтъ страни на носъ Тарханкутъ, въ Евпаторийския заливъ, при южния Крымски брѣгъ, а сжщо така между носовѣтъ Утрешъ и Идокопасъ и около Сочи — по източния черноморски брѣгъ.

8. Носовѣтъ Тарханкутъ, Саричъ, Меганомъ, Чауда, Идокопасъ, Сочи и Пицунда винаги представяватъ отъ себе си мѣста, кждето може да се очаква промѣна на вѣтъра и изобщо на времето.

9. Мѣстноститѣ Тендра, Тарханкутъ, Фиолентъ — Меганомъ и Сочи — Пицунда представляватъ отъ себе си райони, кждето най-често се наблюдаватъ различни метеорологически явления, като бури, вихрушки, присѣствие на атмосферно електричество и пр.

10. Презъ лѣтото, есенята, пролѣтъта, най-много презъ зимата, когато неочаквано се появятъ гжсти мъгли или изпарения (само зимно време), понѣкога при маловѣтрие (мъгла), но по-често при силенъ мразовитъ северо-източенъ вѣтъръ (изпарения), близко около брѣга въ горепосоченитѣ мѣста могатъ да се появятъ силни временни течения, а именно: при Тендра, Тарханкутъ, Евпатория, южния Крымски брѣгъ и при нѣкои мѣста на източния брѣгъ на Черно море въ района на Сочи — Редутъ-Кале. При това трѣбва да се забележи, че общото стремление на избилитѣ на повърхността на морето топли босфорски води къмъ северъ, се измѣня съобразно очертанията на брѣговата линия, приемайки нейното направление.

Така напримѣръ, може да се каже, че отъ Одеса до носъ Тарханкутъ това течение отнася корабитѣ на северъ къмъ Каркинитския заливъ, а отъ носъ Саричъ до Керченския проливъ, то ги влочи на северо-изтокъ покрай брѣга.

11. Презъ зимата, ако се пътува отъ Босфора за Одеса, за да се избѣгне силния противоположенъ вѣтъръ и голѣмото неправилно вълнение, а сжщо така да се избѣгнатъ до минимумъ изпаре-

нията, трѣбва да се пѣтува по-близко къмъ западния черноморски брѣгъ, като се държи направление на Змейския островъ, а отъ последния къмъ носъ Голѣмия фонтанъ (при Одеса). При пѣтуванията отъ Босфора за Севастополъ, ако се срещнатъ изпарения, трѣбва да се вземе направление на носъ Саричъ, който почти винаги се вижда и като се определи мѣстото по него, да се пѣтува съ помощта на дѣномѣра покрай брѣга за Севастополъ.

12. При силенъ мразовитъ северо-източенъ вѣтръ и изпарения, пѣтувайки отъ Одеса за Севастополъ и по-нататкъ покрай южния Кримски брѣгъ, ако обстоятелствата позволяватъ, е по-за предпочитане да се плава колкото се може по-далечъ отъ брѣга, т. е. да се излиза изъ областта на изпаренията и да се обръща къмъ брѣга само когато сме на мѣридиана на мѣстото за кждето пѣтуваме.

13. Въ Босфорския проливъ презъ всичкитъ сезони, но най-често презъ зимата, следъ силни юго-западни вѣтрове, споредъ показанията на командиритъ на корабитъ, може да се срещне обратно течение съ различна сила, понекога достигаща при Румели Хисаръ до 5 — 6 морски мили въ часъ. Освенъ това, сжщитъ лица твърдятъ, че по двѣгъ страни на Босфорския брѣгъ, като тънка ивица се движатъ постоянни повърхностни противотечения отъ Мраморното море къмъ Черното.

14. При пѣтуване въ източната частъ на Черно-море, отъ Новоросийскъ за Батумъ, при северо-източна буря, е за предпочитане най-напредъ да се спусне кораба около 40 мили на югъ, и чакъ следъ това да вземе направление на Батумъ. Обаче, при силенъ юго-източенъ или юго-западенъ вѣтръ, пѣтувайки отъ Новоросийскъ за Потти или Батумъ е по-за предпочитане да се мине близо около носъ Идокопась и следъ като се завие около него да се пѣтува близо покрай очертанията на брѣга.

15. Изобщо при директнитъ пѣтувания отъ Одеса, Севастополъ и другитъ пристанища по северния брѣгъ на Черно море за Потти или Батумъ,

въ време на северо-източна буря, въ всѣко отношение е най-добре да се насочи кораба най-напредъ право на югъ и следъ това да се вземе направление къмъ желаното пристанище.

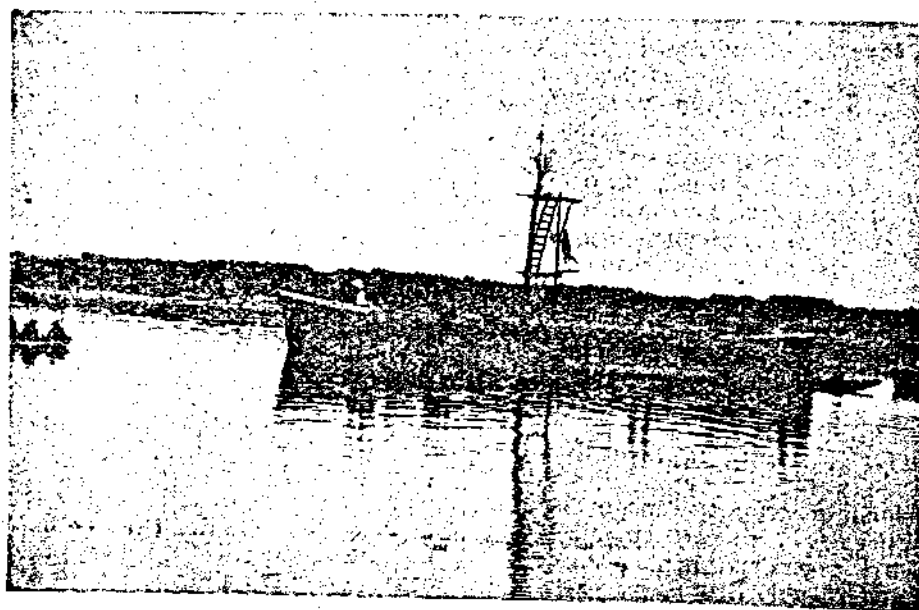
16. Най-посла, може да се препорѣча още следното основно правило за корабитъ, пѣтувайки покрай северното черноморско прибрѣжие: излизайки отъ пристанището непременно да се измѣрва (а особено презъ зиматъ) температурата на водата, ако се появятъ изпарения или мъгла. Ако температурата на водата рѣзко се повишава (презъ зимата) или понижава (презъ лѣтото), то отивайки отъ Одеса къмъ Кримското прибрѣжие трѣбва да се измѣни посоката на пѣтя въ дѣсно (при обратното пѣтуване — въ лѣво) не по-малко отъ 6°, ако разбира съ курса е прекаранъ както обикновено на 3 — 4 мили отъ носъ Тарханкутъ. Измѣнението на повърхностната температура на водата едновременно съ появяването на изпарения или мъгла, показва, че въ дадения случай, долно-Босфорската струя се е повдигнала на повърхността на Черно море и следователно, въ цѣлия ѝ районъ действава неочаквано течение по посока отъ южната половина на хоризонта къмъ северъ.

Въ заключение считамъ за нужно да прибавя, че всичкитъ мои изводи съставляватъ само единъ прѣвъ опитъ да се направи приблизително съпоставяне на множеството разнообразни факти, които се съобщаватъ отъ командиритъ на корабитъ.

Вѣрвамъ, че читателитъ моряци по професия, както отъ търговския, тъй и отъ военния флотъ, като провѣрятъ и допълнятъ тия факти съ личния си опитъ, ще си уяснятъ колко правдоподобни сж монитъ схващания по този въпросъ и съ това ще спомогнатъ да излѣземъ колкото се може по-скоро на единъ правилень пѣтъ за пълното изучаване физическитъ свойства на до сега още малко познатото намъ Черно море."

гр. Варна, 4. XI. 1927 г.

Превелъ: Сава Н. Ивановъ.



Състезанията въ Вѣдинъ между морскитъ и рѣчни спортни легиони.
Състезания въ скачане. Вѣдинъ 19.VIII.1927 год.

Д-ръ Г. Вюстъ

ЕКСПЕДИЦИЯТА СЪ КОРАБЪ „МЕТЕОРЪ“

На 2 юний 1927 год., следъ две и четвъртъ годишно научно пътуване се завърна въ Хамбургъ германската атлантическа експедиция, която бѣ уредена отъ дружеството на германскитѣ учени и управлението на военния флотъ. Живиятъ интересъ проявенъ, както въ Германия, тъй и въ чужбина, къмъ тази голѣма океанска експедиция ма окуражава да запозная по-голѣмъ кръгъ читатели съ научнитѣ изследвания, направени съ единъ едвамъ 1,300 тоненъ параходъ.

Тази експедиция нѣмаше за цель сензациитѣ, не се касаеше въпроса за ловъ на морски животни или на тъй нареченитѣ „Чудеса на дълбокото море“, което обикновенно по погрѣшка се смѣта за главенъ предметъ на морскитѣ изследвания. Нѣйната цель бѣше почти чисто научна — изследване на физическитѣ свойства на океана; тя бѣ въ услуга главно на Океанографията.

Експедицията се състоеше отъ следнитѣ 10 души учени: Д-ръ Майеръ (океанографъ), Д-ръ Ватембергъ (химикъ), Д-ръ Вюстъ (океанографъ), Д-ръ Пратѣ (геологъ), Капитанъ I-ви рангъ Шписъ (ръководителъ на експедицията), Д-ръ Кулбротъ (метеорологъ), Д-ръ Шумахеръ (океанографъ), Професоръ Д-ръ Хентчелъ (биологъ), Професоръ Д-ръ Регеръ (метеорологъ) и Д-ръ Бьонке (океанографъ).

Съ помощта на подходящи чувствителни инструменти и апарати, ученитѣ отъ тази експедиция извадиха отъ дълбочината на океана, точни цифрени данни за дълбочинитѣ, температурата на подводнитѣ слоеве, солеността и теченията, а ако понѣкога изваждаха животни, то тѣ биваха такива, които не се виждаха съ просто око — невидими микроорганизми (планктонъ).

Главнитѣ цели на експедицията бѣха три вида: 1) да се измѣрятъ океанскитѣ дълбочини и да се узнае релефа на неговото дѣно съ всичкитѣ му подробности; 2) да се изследватъ воднитѣ пластове, които изпълватъ грамадното корито на южния Атлантически океанъ и 3) да се опредѣли системата на воднитѣ течения и изобщо циркулацията на воднитѣ маси по тия мѣста. Главната задача на Океанографията сж океанскитѣ течения; отъ тѣхъ се интересува не само науката, но сжщо така народното стопанство и главно мореплаването.

Нашитѣ досегашни понятия за океанскитѣ течения се базираха главно върху изучаванията на професоръ Мерцъ. Споредъ него океанското течение е резултатъ отъ преимуществено хоризонталната размѣна на водата между дълбокоморскитѣ бассейни на северното и южното полукълба. Богатитѣ съ соль и топли водни маси, около 40' северна широчина, се спускатъ отъ повърхността на океана около 2,000 метра дълбочина и по този начинъ даватъ начало на могщето „Северно-атлантическо подводно течение“, което между 1,500 и 3,500 метра дълбочина носи водитѣ си на югъ до 50 южна широчина т. е. чакъ до Южното ледовито море. Отъ друга страна повърхностнитѣ студени и побѣдни отъ соль водни маси на Южното ледовито море на около 800 метра дълбочина се носятъ на северъ презъ екватора, чакъ до Северо-атлантическия океанъ. Ний трѣбваше да опредѣлимъ физическитѣ свойства и химическия съставъ на водитѣ отъ Северо-атлантическото подводно течение въ района на Южния Атлантически океанъ, следъ като сж изми-

нали около 10,000 клм. пътъ.

Наблюденията на експедицията съ кораба „Метеоръ“ потвърдиха напълно теорията на професоръ Мерцъ и ни дадоха нови основни заключения върху зависимостта на океанскитѣ течения отъ релефа на морското дѣно.

Планътъ за експедицията бѣ изработенъ отъ сжщия професоръ Д-ръ Алфредъ Мерцъ, директоръ на Берлинския океанографически музей, единъ гениаленъ морски изследвателъ, който за жалость, скоро следъ започване на изследванията заболѣ тежко въ Южния Атлантически океанъ и почина презъ м. августъ 1925 г. въ Буенос-Айресъ. Разноскитѣ по научната частъ на експедицията бѣха въ тягостъ на дружеството на германскитѣ учени, а пъкъ управлението на флота даде на разположение парахода „Метеоръ“ заедно съ обслугата му.

Съобразно планътъ на професоръ Мерцъ, експедицията изпълни своята задача подъ ръководството на командира на кораба капитанъ I-ви рангъ Шписъ, въ продължение на 777 дена, като кръстоса 14 пъти окъана и пропътува кръгло 67,000 морски мили (точно 120,000 клм.) разстояние, което отговаря на три обиколки около земното кълбо при екватора. Презъ време на тия 14 кръстосвания бѣха извършени кръгло около 70,000 измѣрвания на дълбочината посредствомъ новитѣ отражателни способи (чрезъ еходълбокомѣри). На 310 мѣста (станции) корабътъ се спираше отъ 6 до 12 часа за да изследва въ всѣко отношение водата отъ повърхността до дѣното на океана, а сжщо така бѣха направени и множество наблюдения въ атмосферата посредствомъ балончета и хвърчила. Най-голѣмата морска дълбочина въ южния Атлантически океанъ открихме въ Южното ледовито море не далечъ отъ Южно-Сандвичевитѣ острови, където морското дѣно отстои на 8,050 метра подъ равнището на океана.

Ходътъ на работата на всѣка станция бѣше следниятъ: преди всичко спускахме посредствомъ една дѣномѣрна машина, разполагаща съ 10,000 метра стоманена жица, една Шосева трѣба*) на морското дѣно, която се заравя въ дѣното и изважда проба. Следъ това посредствомъ голѣма дѣномѣрна машина, снабдена съ 8,000 метра здрава жѣлѣзна жица, изваждахме проби отъ водата на различнитѣ дълбочини и спускахме подводни термометри които показваха температурата на водата съ точностъ до $\frac{1}{1000}$ градуса. Въ послѣствие взетата отъ дълбочинитѣ вода се изследваше химически и биологически въ лабораториитѣ на парахода.

Редомъ съ многобройнитѣ машини, които служеха за непосредствено опредѣляне на подводнитѣ течения, „Метеоръ“ притежаваше едно приспособление, което му позволяваше при тихо море да спуска котъа сръдь океана и да предприема прѣки измѣрвания на подводнитѣ течения. За цельта служеше едно 7,500 метра дълго стоманено въже навито на единъ голѣмъ барабанъ и снабдено съ много, малки котви, които се спускаха на дѣното. „Метеоръ“ извърши тази трудна маневра 10 пъти. Въ историята на мореплаването той е първия параходъ, който е хвърлилъ котва въ откри-

*) Приборъ за изваждане образецъ отъ почвата на морското дѣно.

тия океанъ при дълбочина на дъното 6000 метра за да измѣри подводнитѣ течения съ точни инструменти на 2,500 метра дълбочина.

Паралелно съ тѣзи главни океанографически изследвания се правиха и аерологически наблюдения. Преди всичко, трѣбваше да се изследватъ вѣтроветѣ въ голѣмитѣ височини. Това ставаше отъ една страна посредствомъ пушане на въздушни балони отъ кораба до 20,000 метра височина и отъ друга — съ хвърчила, които срѣдно достигаха до 3,000 метра височина. Събраниятъ аерологически материалъ ще бѣде отъ голѣмо значение за проектиранитѣ презокеански въздушни съобщения.

На всѣка станция извършвахме работата си безъ да се държи смѣтка за състоянието на времето. Въпреки на честитѣ неблагоприятни условия все пакъ предвидената програма бѣ изпълнена. За това трѣбва да се благодари не само на трудолюбивитѣ учени отъ експедицията, но също така и на превъзходното сътрудничество на отлично обучената служба на кораба. Особенни мъжнотии имаше да преодолява „Метеоръ“ въ открититѣ южни широчини на океана, единъ пътъ вследствие на силнитѣ бури, които върхуваха постоянно около 40° южна широчина и следъ това въ Южното ледовито морѣ, където многочислени ледени планини заплашваха също малкия корабъ, построенъ не за пътуване между ледове. По тия мѣста изпаднахме също така въ много критическо положение вследствие на ограничения районъ на действие

отъ страна на парахода. Каменитѣ вжглища не достигаха и много пъти се опасявахме, че „Метеоръ“ нѣма да може да достигне близкия континентъ. Така наприимѣръ, единъ пътъ, следъ едно десетъ седмично пътуване презъ Южния ледовитъ океанъ, достигнахме Капщата само съ 15 тона вжглища въ запасъ. Също и влажнитѣ тропици причиняваха много мъжнотии, особено на обслужката. Трѣбва да се отбележи, обаче, че въ подобни трудни моменти обслужката не прекъсна научнитѣ ни работи, а напротивъ спомагаше да се изпълни програмата безъ да бѣде ни най-малко нахърнена. Въ замѣна на тия мъжнотии при работата ни, ние бѣхме богато възнаградени съ незабравимитѣ впечатления отъ интересното и разнообразно океанско пътуване. Следъ най-много четире седмични океански пътешествия ние съ особена радостъ пристигахме въ пристанищата. Пристанциитѣ пристои обикновенно изпълвахме за научни пътешествия изъ вътрешността на страната.

Експедицията се завърна въ Германия съ единъ огроменъ материалъ отъ наблюдения, каквито до сега още за никой океанъ не е събиранъ. Втората частъ отъ работата ни ще бѣде за напредъ. Трѣбва тия сурови материали да се преработятъ въ разстояние на 5 години и да се отпечататъ въ едно многотомно съчинение.

гр. В. Търново, октомврий 1927 г.

Превелъ отъ немски: Ив. Х. Палазовъ.

К. М. Станюковичъ.

КРУШЕНИЕ НА ЕСКАДРАТА И ГИБЕЛТА НА ТЕНДЪРА.

I.

Зимѣ понѣкога по северо-източното крайбрежие на Черно морѣ свирепствуватъ страшни урагани, известни подъ названието — „бори“.

Разрушителната сила на този страшенъ вихрь, който иде отъ планината, е ужасенъ и страшенъ, за щастие, само за корабитѣ, които сж подъ самитѣ брѣгове. Колкото си по-далече отъ брѣга, толкова бората е по-слаба. А моряцитѣ, които сж на значително разстояние, може да не подозиратъ даже, че има бора.

Района ѝ не е голѣмъ и обхваща частъ отъ Кавказкия брѣгъ, отъ Анапа до Туапсе. По на югъ бората е слаба и се обръща само въ доста силенъ юго-източенъ вѣтъръ, не имащъ ни стремителността, ни поривността на истинската бора.

Страшна е бората въ своето владение, но нигде не бушува съ такава яростъ, съ каквато се явява въ Новоросийския заливъ, надъ който е разположенъ града Новоросийскъ. Въ този заливъ обкръженъ отъ планини, бората става такъвъ ужасенъ и разрушителенъ ураганъ, който по силата си може да се равнява само на урагана на Индийския океанъ.

Предвестницитѣ на боритѣ въ Новоросийскъ сж малки разкъсани облачета, които при съвършено чисто небе се показватъ надъ планинитѣ; тѣзи облачета минаватъ — заминаватъ и на мѣстото имъ идатъ други. Въ това време отъ планината налитатъ първитѣ стремителни вѣтрови полжвания. Една следъ друга увеличаващитѣ се вѣтрови атаки започватъ да обикалятъ отъ четиритѣ точки на хоризонта. Тѣзи поривисти атаки ставатъ по-чести и по-чести, по-силни и по-силни и — настѣпва бората.

Единъ отъ моряцитѣ на стария черноморски

флотъ, изпиталъ не веднажъ бората, дава следната картина:

„Носейки отъ планината съ неизказана сила вѣтровитѣ си поривисти вълни, бората стига до залива, загребва вода, носи я нагоре и, носейки воденъ прахъ, прѣска върху брѣга зданията, дърветата, сваля керемиди и цинкови покривки като ги завива въ тънка трѣба. Човѣкъ, застигнатъ отъ бората, лѣга на земята и предава се на вѣтъра, търкала се до първата преграда. Зимѣ при студъ 16 градуса или по-вече, повдигнатата отъ вѣтъра вода замръзва по корпуса и стожеритѣ на корабитѣ и, постоянно увеличавайки ледената имъ кора, увеличава обема имъ. Хората, които чупятъ ледѣтъ, се смѣнятъ непрекъснато, а лицата имъ се дупчатъ отъ иглитѣ на мръзнещия воденъ прахъ; дрехитѣ имъ замръзватъ; всичкитѣ имъ членове костенѣятъ. Въ кораба, поради оглушителния и пронизителенъ ревъ на вѣтъра, не е възможно да се чуватъ командитѣ, а водата въ залива изглежда, като да кипи. Отъ страшния и пронизителенъ вой и ревъ сливащи се въ единъ общъ адски хаосъ, топовния гърмежъ не може да се чуе на по-вече отъ шестстотинѣ метра; цѣлия заливъ се покрива съ гъста мрачна мъгла, предъ която никакви очи не могатъ да различатъ предметитѣ на десетѣ метра предъ себе си. Понѣкога само въ зенита се вижда малка ивица чисто небе. Ноще, отъ гъстотата на въздуха и необикновенната бързина на течението му, звездитѣ изглеждатъ, като да треперятъ на небето“.

II.

На 12 януарий 1848 г. единъ отрядъ отъ черноморската ескадра, изпратенъ да кръстосва покрай Кавказъ, е билъ въ Новоросийския заливъ. Въ онѣзи времена на постоянна война съ планинитѣ.

присъствието на кораби е било необходимо, както за съдействие на войските ни, действащи на източното крайбрежие, тъй — и за снабдяването имъ съ припаси, и за блокада на бръговетъ.

Ескадрата подъ началството на контръ-адмиралъ Юревъ, е била фрегата — *Мидия*, корвета *Паладъ*, брикътъ — *Паламедъ*, шкуната *Смълая* и тендъра — *Струя*. Освенъ тѣхъ били сж въ залива кавказкитъ кораби: парахода — *Боецъ* и транспорта — *Гостогай*.

Корабитъ сж били на плаваща бѣчва, сир. котвенитъ имъ вериги сж били прихванати върху бѣчви, които се държатъ на нѣколко котви, а *Боецъ* и *Гостогай* сж били на своитъ котви, понеже е нѣмало по-вече плаващи бѣчви въ залива.

Всичкитъ кораби сж били въ онзи образецъ редъ, който е съществувалъ въ времето на Лазаревъ, а корабнитъ командири, прекрасни черноморски моряци, сж считали за честъ, когато сж ги пращали въ зимното, пълно съ опасности, кавказско кръстосване.

Сутринтъ на този януарски день времето е било промѣнливо: вѣтъра е духалъ, като е преминавалъ по всичкитъ посоки. На обѣдъ починало да се показватъ смерчове: показвали се и изчезвали. Единъ отъ тѣхъ, появилъ се предъ корвета *Паладъ*, съ такава сила се прѣсналъ надъ корвета, че въ мигъ скъсалъ котвената му верига, дебела $4\frac{1}{2}$ см., и го откъсналъ отъ бѣчвата му. Веднага корветътъ хвърлил дветъ си котви и се задържалъ. Това нападение на смерча е било, тъй да се каже, предвестника на по-нататъшнитъ бедствия.

Вѣтъра започналъ да се усилива съ голѣма бързина. Барометъра падаль. Всичко предвещавало — „бора“ и отъ адмиралския корабъ билъ даденъ сигналъ: „Да се спуснатъ връшницитъ на стожеритъ и долнитъ напречници!“

Сигналътъ веднага билъ изпълненъ. И въ всичкитъ кораби се приготвили да посрещнатъ страшния неприятель.

Но вѣтърътъ свирѣлъ все по-вече и по-вече. Планинитъ и залива се покрили съ непрогледна мъгла, въздуха билъ напълненъ съ заледенѣли прѣски, които замръзвали по връшницитъ на стожеритъ и образували огромни парчета ледъ, който задавалъ сериозна опасностъ да потопи корабитъ подъ своята тежестъ.

Настъпила нощта — страшна нощъ, пълна съ ужасъ и непроницаемъ мракъ. Бората върлувала съ силата на бѣсенъ ураганъ при студъ — 14° подъ нулата. Върѣдъ дяволския вуботежъ на бурята и мракътъ, въ всичкитъ кораби работѣли моряцитъ, полузамръзнали, удряни отъ парчета ледъ, на голѣмина колкото топовна граната, падащи отъ вжжетата: свръхчовѣшки усилия за да спасятъ корабитъ си . . . Въ тази нощъ отъ флагманския фрегатъ видѣли по направление на тендъра блѣсъка на две сигнални ракети, учуло имъ се четире изстрела и адмирала съ нощенъ сигналъ имъ заповѣдалъ да повторятъ сигнала си; но сигнала не билъ повторенъ и свѣтлина нигде не се показала . . .

Настъпилъ деньтъ, но не донесълъ никакви утешения. Бората стигнала апогея на силата си. Всичко наоколо е било потънало въ прахъ отъ вода — водна мъгла — и нищо не могло да се различи на нѣколко метра наоколо. Въ 9 часа сутринтъ въздуха се прояснилъ малко и тогава

се представила следната картина:

Въ залива билъ останалъ на котвитъ си само флагманския фрегатъ — *Мидия*, потъналъ съ носа до котвенитъ си ржавки, а шкуната — *Смълая*, едва виждаща се въ мъглавостта, била потънала до стенитъ си. Бригътъ — *Паламедъ*, съ счупенъ кърмови стожеръ безпомощно се блѣскалъ върху подводнитъ камъни; парахода — *Боецъ* лежалъ на една страна, транспорта — *Гостогай*, съ кърмата си къмъ пѣска, още се държалъ на котвитъ си срещу вѣтъра. Корветътъ — *Паладъ* билъ въ относъ къмъ бръгътъ, а на подвѣтрената му страна валоветъ кипѣли, като водата въ паренъ котелъ. Но корветътъ още се държалъ и чакъ презъ нощта, когато му било откъснато кормилото, билъ изхвърленъ на пѣска.

Но где е *Струя*, този красавецъ и бързоходецъ съ високитъ си стожеръ?

На мѣстото на тендъра, надъ бѣснущото море, стърчатъ само стожерътъ му, като кръстъ на скорошния гробъ, въ който е била погребана цѣлата обслуга: командиръ, който оставилъ жена и петъ деца, двама офицери и четиридесетъ и петъ души моряци.

Тендъра починалъ, потопенъ отъ ледътъ, който го билъ покрилъ цѣлъ и отъ който напразно сж се мъчили да се избавятъ загиващитъ моряци.

Впоследствие, когато е билъ изваденъ тендъра, оказало се, че командира му е билъ взелъ всичкитъ мѣрки за да се бори съ гибелта: стърчилото е било извадено, орждията били премѣстени на кърмата (за облекчение на заледенилия се носъ), веригитъ отъ плаващата бѣчва били разковани, вѣроятно, съ целъ да може да бже отнесенъ къмъ бръга въ момента на гибелта. Носовата частъ се оказала цѣла покрита съ ледъ, изпучупенитъ брадви, сѣкири и останалото хладно оръжие свидетелствували за отчаянитъ усилия, които моряцитъ употребили за да счатъ леда, който се залоствалъ, като врагъ, върху тендъра. И даже, когато всичко въ него е било замръзнало, може би все имъ е оставало надежда до последната минута, че ще се избавятъ.

Преди още да е билъ изваденъ тендъра отъ дъното, спусналитъ се водолази намерили нѣколко трупа, които не могли да разпознаятъ. Сжщо билъ намѣренъ трупътъ на капитанина, когато познали по часовника му, намѣренъ въ джеба му. Часовника му показвалъ 10^{h} . Това е единственното свидетелство, по което би могло единствено да се опредѣли трагическата кончина на тендъра.

III.

Бората не утихвала, а на корабитъ, които търпѣли крушение, моряцитъ прекарвали безкрайно дълги и мъчителни часове.

Първия страдалецъ на Новоросийската бора — билъ брикътъ *Паламедъ*. Презъ нощта тя го откъснала отъ бѣчвата му. Хвърлилъ тритъ си котви брикътъ се задържалъ, но силното вълнение избило корабната му стена и оттогазъ натакъ положението му станало извънредно опасно. Три пжти се опитали да поправятъ стената по напразно. Вълнитъ леко отмитали дѣскигъ, заедно съ работящитъ задъ тѣхъ; водата е вливала, превръщала се на ледъ и все повече потопявала предната му частъ. Голѣмата масса ледъ върху носа на кораба увеличавала сериозността

на положението. Брикътъ едва се повдигалъ на вълнението, а вълнитъ свободно преминавали презъ носовиятъ му навесъ и не давали възможностъ да се съче ледътъ.

Къмъ четире часа сутринята брикътъ започналъ да се отнася. Ударилъ кърмата си въ подводенъ камъкъ и загубилъ кърмилото си. Ударитъ започнали все по-често и по-често, усойника и моряшкото помѣщение се напълнили съ вода, а брикътъ съвсемъ легналъ на една страна върху камъкътъ, гдето му се счупилъ кърмовиятъ стожеръ и падналъ въ морето.

Гибелта на хората била неизбежна. Тогава капитана заповѣдалъ да се отсече веригата на котвата отъ дѣсната страна и на развиделяване — брикътъ билъ близо до карантинното здание . . . Но до спасението е било още далече. Бората не утихвала, а да се установи съобщение съ брѣга изглеждало, че било невъзможно . . . Но въпрѣки това петима юначни моряци решили да „дадатъ вжже“ съ шесторката, която е била спусната назадъ. Прекръстили се смѣлчацитъ, седнали въ малката лодка и, напътствуванъ съ молитвитъ на другаритъ си, тръгнали къмъ брѣга . . . Всички съ замръло сърдце заследили малката лодка, която ту се скривала, ту отново се появявала на гребена на кипящитъ валове. Половината разстояние до брѣга било преминато благополучно и надежда свѣтила на останалитъ въ брика, но изведнѣжъ . . . всички мълчаливо започнали да се кръстятъ . . . Лодката изчезнала, обръната отъ валоветъ, и петимата смѣлчаци станали жертва на самоотвержеността си.

Най-после, следъ обѣдъ бората едва-едва поотслабнала и съ помощта на безкрайни усилия отъ събралитъ се на брѣга хора, обслугата на брикътъ е била прекарана на брѣга. Нищо не могло да се спаси: цѣлия брикъ билъ пъленъ съ вода.

Боецъ по-леко прекаралъ. Подъ повдигнатата си пара той помагалъ на котвитъ си и се удържалъ на мѣстото си до четире часа сутринята, но свирепата бора и него го заставила да се отнася и къмъ седемъ часа сутринята паракхода билъ изтласканъ до брѣга, близо до пристана. Всички хора били спасени.

Транспорта *Гостогай* билъ изхвърленъ на пѣсѣка около карантината. Спасението на хората представлявало голѣми затруднения, понеже голѣма частъ отъ моряцитъ били вкоченѣли отъ студъ и едва се държели на краката си.

Корвета *Пиладъ* издържалъ повече отъ другитъ кораби, претърпѣли крушение. На разсъмване, на 13 януарий, следъ отчаяна нощъ, презъ която никое око не бѣ мигнало и презъ която нощъ — всички сж чистили дървеното стѣкмяване и вжжетата отъ леда, корветътъ почналъ да се отнася къмъ брѣга на тритъ си котви и билъ отнесенъ на повече отъ стотина метра. Но следъ това котвитъ задържали и *Пиладъ* здраво се държалъ срещу борта и само стремително се е люлѣлъ върху неправилното вълнение отъ бората, която повдигала страшни валове. Когато къмъ следъ обѣдъ урагана едва-едва поотслабналъ, у всички на корветътъ оживѣла надеждата, че ще се удържатъ на котвитъ си и ще излѣзътъ победители надъ грозната бора. Но следъ това тя пакъ задухала съ по-раншната си сила и корветътъ не издържалъ новата атака. Започналъ да

го отнася и къмъ 7 часа вечерята подъ кърмата му е имало само около 5 метра дълбочина. Следъ това кърмилото почнало да се блѣска, извадили го изъ халкитъ му и го пуснали въ водата. Въ 9 часа се раздалъ силенъ ударъ въ дѣното и корветътъ почналъ да се блѣска все по-силно и по-често, носящъ се къмъ брѣга. По срѣдъ нощъ явило се силно течение въ кораба и, пуснати всичкитъ помпи, едва успѣвали да изхвърлятъ водата. На разсъмване, на 14 януарий, корветътъ здраво седѣлъ на пѣсѣка, но за щастие, върху чисто пѣсѣчно дѣно, на седемдесетъ метра отъ брѣга.

Сега оставало да се помисли само за спасението на хората. Съ помощта на подадено дебело вжже къмъ брѣга, почнали да прекарватъ обслугата. Първи били прехвърлени болнитъ, доктора и свещеника. Но отъ два часа нататъкъ — бората пакъ се усилила, прехвърлянето на хората било преустановено и едва чакъ на другия денъ на разсъмване било подновено. Благодарение на хладнокръвието на капитана и на образцовия му редъ, цѣлата команда — отъ която голѣма частъ имала замръзнали ржце и крака — била спасена и къмъ следъ обѣдъ всичкитъ моряци и офицери били въ безопасностъ, на брѣга. Капитана само още оставалъ на кораба си, когото водата завладѣвала все по-вече и по-вече. Ледътъ покрилъ цѣлата му носова частъ съ стърчилото заедно, съставлявалъ цѣла грамада, подъ която предната частъ значително е била потънала и усойникътъ на корветътъ е билъ напълненъ съ вода.

Най-после и капитана напусналъ корветътъ. Както и съ другитъ корабокрушенци, голѣма частъ отъ офицеритъ и четиредесетъ моряци били пратени въ болницата. Командира пострадалъ из-по-малко отъ другитъ.

Но изглежда, че най-голѣми изпитания презъ дветѣ деконощия е изтърпѣла обслугата на шкуната *Смѣлая*, която се спасила отъ очакващата я гибелъ като *Струя*, благодарение само на нечовѣшката енергия и износливостъ на моряцитъ.

По думитъ на „Лѣтописи“, съобщаващи за тѣзи крушения, отъ рапорта на командира на *Смѣлая* се вижда че отъ начало на борта, въ продължение на 47 часа, офицеритъ и цѣлата команда сж били въ непрекъснатъ обща работа по очистването на леда, за която целъ сж употребили каквото имъ попадало подъ ржка: хладно оржие, разтопено желѣзо, врѣла вода. На време била хвърлена котвата, топоветъ били прибрани на кърмата, но всичкитъ тѣзи мѣрки малко помагали. Шкуната потжвала все по-вече и по-вече и я заплашвала неминуема гибелъ. Въ това положение е била тя сутринята въ 4 часа на 14 януарий. Безъ да изгуби присѣтствието на духа си, командира прибѣгналъ къмъ последнитъ средства за да облекчи положението на кораба си. Заповѣдалъ да се изхвърли и изсече голѣма частъ отъ дървеното и вжжено стѣкмяване на кораба и при най-голѣма опасностъ, моряцитъ изсѣкли вжжетата на стожеритъ. Искали да изхвърлятъ и топоветъ, но нѣмали физическата възможностъ за това: всичкитъ орждия, върху столоветъ си, били станали една обща масса съ ледътъ, който ги е покривалъ; не е могло да сж мисли за борба срещу тѣхъ. Всичкитъ усилия били обрнати къмъ изсичане на ледътъ, гдето било възможно. Командира и офицеритъ, неотлъчно на работа,

поощрявали хората си срещу изнемогата и жестокия студъ. Някои офицери и много моряци сж били силно наранени отъ падащитъ отгоре парчета ледъ.

„Съ такива напрегнати усилия — завършватъ „Лѣтописи“ — обслугата и кораба сж се спасили.“

Къмъ това трѣбза да се прибави, че бората следъ две денонощно бѣснуване, утихнала... Човѣческата енергия си има своята граница. Хората, борили се непрекъснато при жестокия студъ 47 часа, можеха да се обезсилятъ предъ постоянно разтящия ледъ... Ако би се продължавала бората още едно денонощие, може би, не само шкуната *Смѣлая*, но и адмиралския фрегатъ *Мидия*, подъ тяжестта на замръзналия по стениитъ и стърчилата му ледъ, който го билъ на-

тисналъ, та водата дошла до котвенитъ ржави — не би се избавилъ отъ трагическата участъ на нещастния тендъръ.

Когато следъ бората слънцето огрѣло задъ планината и освѣтило Новоросийския заливъ — отъ цѣлото великолепіе на прекраснитъ военни кораби — на „Лазаревския Черноморски флотъ“ — въ залива имало само единъ фрегатъ, *Мидия*, който е билъ въ състояние да излѣзе на пѣть. Останалитъ, сжщо като ранени звѣрове, лежали по брѣга. А *Смѣлая*, безъ стърчило, безъ вжжзното си стѣкмяване — сжщо като оскубана птица, неподвижно стояла върху водата, нѣмаща възможностъ да се мръдне.

Такава е „бората“ въ Черно море.

Варна, 24. X. 1925 г.

Превелъ отъ руски: П. А. Шишковъ



Б. Станевъ и Ал. Нечаевъ.

1. МОРЕТО И ОКЕАНА ВЪ РИБОЛОВНО ОТНОШЕНИЕ.

Земното кълбо има обща повърхнина около 510 милиона квадратни клм. Тая земна повърхнина се разпредѣля между сушата и водата и то така, че последната заема около 355.5 милиона квадрат. клм., т. е. около $\frac{7}{10}$, а сушата заема около 144.5 милиона квадратни клм., т. е. около $\frac{3}{10}$ отъ общата повърхнина.

Воднитъ маси по земната повърхнина сж групирани въ океани и морета съ различна дълбочина, която въ Великия океанъ, източно отъ Филипинскитъ острови достига до 10430 метра.*)

Въ тия грамадни водни басейни кипи най-разнообразенъ животъ, обаче между всички тамъ обитатели на първо мѣсто и съ най-голѣмо значение стоятъ рибитъ, които се срещатъ почти въ всички дълбочини.

При все, че въ океанитъ и моретата се срещатъ риби въ различни дълбочини, обаче интензивенъ животъ има само въ плиткитъ зони, т. е. въ тия съ дълбочина до 200 метра. Рибитъ, които се срещатъ въ дълбочини по-голѣми отъ 200 метра иматъ само научно значение, а тия, които иматъ стопанско значение, понеже се срещатъ масово, сж обитатели на дълбочини до 200 метра.

Повърхността на океанитъ и моретата съ дълбочина до 200 метра е около 30.6 милиона квадратни клм., което съставлява 8.4 процента отъ повърхността на общата водна маса.

И така, отъ грамадната свѣтловна обща солена водна повърхнина, само 8.4 процента има практическо значение въ риболовно отношение, понеже само тя може да ни даде блага въ това отношение.

Както се каза, интензивенъ животъ сжествува на дълбочини до 200 м., което може да се обясни главно съ следнитъ съображения:

Растенията, голѣми водорасли, или микроскопични такива виреятъ само до 200 метрова дълбочина, а само тѣ сж, които могатъ да произвеждатъ органически вещества отъ неоргани-

чески съставни части, т. е. само тѣ сж, които могатъ да създадатъ условие за животъ. Богатството или бедността на известенъ районъ съ живъ сжщества, следователно ще зависи главно тоя това, дали има условия за вирѣне на растения. Като се има предвидъ горното, следва, че воднипластъ съ дълбочина до 200 метра ще бжде най-гжсто населенъ. Въ самия тоя пластъ, плитковинитъ пѣкъ сж поставени при особено благоприятни условия, понеже преработенитъ отъ водораслитъ органически вещества се разпредѣлятъ въ по-малкъ обемъ вода, т. е. въ даденъ обемъ вода ще има по-вече органически вещества и той ще може да изхрани по-вече живи сжщества. Разпредѣлението на тия вещества отъ дъното къмъ повърхността на плитковинитъ се улеснява и отъ обстоятелството, че тамъ става по-лесно раздвижването на водата до дъното (бури, вертикални течения и др.), което има особено голѣмо значение като се има предвидъ, че въ водата отъ въздуха проникватъ почти само газове, а хранителнитъ запаси се попълватъ почти изключително отъ дъното.

Свободно плаващия планктонъ*) който се носи отъ разнитъ морски течения, е необходимата храна, кърмата, за малкитъ рибки, които отъ своя страна се явяватъ като храна на по-голѣмитъ риби, т.

*) Подъ планктонъ ще разбираме ония водни животни и растения, които споредъ слабитъ си органи за движение не могатъ да противостоятъ на вълнитъ и теченията и следствие на това, тѣ се носатъ отъ последнитъ.

Растителния планктонъ се състои отъ толкова малки водорасли, че тѣ не могатъ да се виждатъ съ просто око; количеството имъ въ морската вода е грамадно.

Животинскитъ планктонъ се храни съ растителния и неговото количество е винаги по-малко отъ това на растителния. Той се състои отъ твърде разнообразни организми, които принадлежатъ къмъ разнитъ разредъ на животинското царство. Като храна на рибитъ, най-голѣмо значение иматъ разнообразнитъ планктонни животни, а особено тѣ нареченитъ „циклопи“, които се срещатъ навсякъде и то масово. Така напр., споредъ направенитъ изчисления, въ една квадратна миля въ Балтийско море съдържа около 100 милиарда циклопи.

*) Споредъ последнитъ съобщения 10,793 метра (Ред.)

е. планктона по околентъ път се явява като храна на по-големитъ риби. Тоя планктонъ въ главнитъ си маси се намира пакъ въ плитковинитъ съ дълбочина до 200 метра.

Плиткитъ мѣста, освенъ че сж много по-богати съ храна, но сж и по-удобни за размножаване на рибитъ, понеже презъ топлия сезонъ на годината, водата надъ тѣхъ е по-топла отъ тая надъ голѣмитъ дълбочини; по-голѣмата частъ отъ рибитъ при размножаването си търсятъ тия плитки мѣста, а презъ това време тѣ, рибитъ, инстинктивно се събиратъ въ компактни маси.

Като се вземе предъ видъ всичко гореизложено лесно се обяснява защо плиткитъ зони съ дълбочини до 200 м. сж много по-богати съ риба, отколкото съответнитъ водни пластове, които се намиратъ надъ по-голѣми дълбочини.

Тия плитки ивици (до 200 метрова дълбочина) сж непосредствено до континентитъ и, като че ли, образуватъ едно преходно поле отъ сушата къмъ голѣмитъ дълбочини; това поле ние именуваме „континентално подводно плато“ или за по-кратко „подводно плато“. Широчината на това плато е отъ 1 — 2 клм. до 300 — 400 клм.

Самото подводно плато въ различнитъ си участъци не е еднакво богато съ рибни запаси, т. е. не е еднакво плодородно; така, въ Атлантическия басейнъ плодородни участъци сж: Северно (Немско) море, околноститъ на о-въ Исландия и на о-въ Нова земя.

Плодороднитъ участъци отъ подводното плато иматъ известно общо условие, върху което, като че ли, би могло да се изгради хипотезата, какво „смѣняването на води отъ различенъ произ-

ходъ и съ различни качества увеличава плодородието на участъка“. Горното се подкрепя отъ следното: Плитковинитъ на Нова-Земя се миятъ отъ топлия Голфшромъ и отъ водитъ на студеното Полярно течение; освенъ това тамъ се изливатъ и водитъ на р. Кабо. Плитковинитъ на Исландия сжщо така получаватъ вода отъ Голфшрома и отъ Полярното течение. Северното (Немско) море получава води отъ Балтийско море, отъ Атлантическия океанъ и отъ рѣкитъ.

Въ Черно море подводното плато е непосредствено до брѣга и образува сравнително тѣсна ивица, която въ участъка северно отъ линията Варна — Севастополъ образува една по-широка площ. Въ това море за риболова иматъ значение дълбочинитъ до 180 метра, тъй като по-дълбокитъ участъци съдържатъ отровния газъ сѣроводородъ.

За Черно и Азовско морета, които иматъ обща повърхнина 650,000 квадратни клм., при най-голѣма дълбочина 2244 м., това подводно плато заема около 200,000 квадратни клм., т. е. около 30 процента отъ цѣлата повърхнина на Черно и Азовско морета.

Само за Черно море, което има обща повърхнина около 580,000 квадратни клм., това подводно плато е около 145,000 квадратни клм. и съставлява около 25 процента отъ цѣлата повърхнина на Черно море.

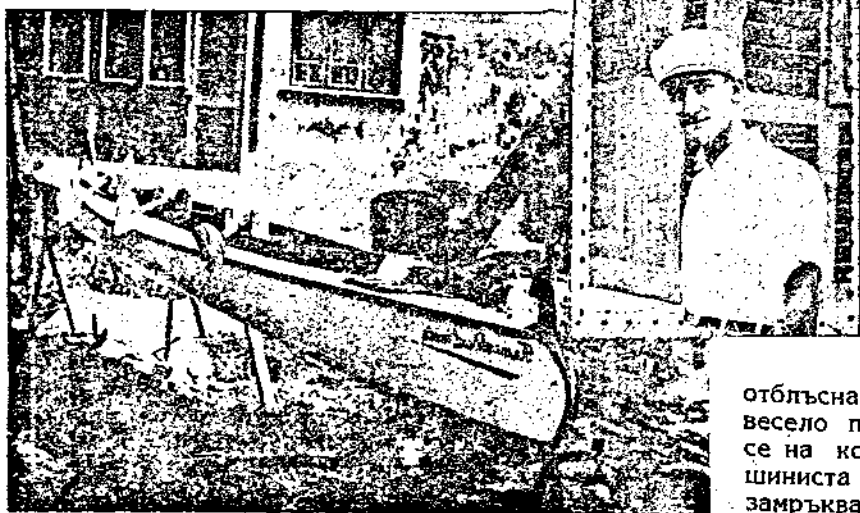
Най-плодороднитъ участъци на Черно и Азовско морета сж: северо-западната частъ на Черно море и цѣлото Азовско море съ Керченския протокъ, т. е. мѣстата кждето има смесени води: солена морска и слака рѣчна.



ВИДИНЪ — РУСЕ НА РУСАЛНА.

(Вижъ снимката на корицитъ)

За празника на Б. Н. М. С. — 19 Августъ

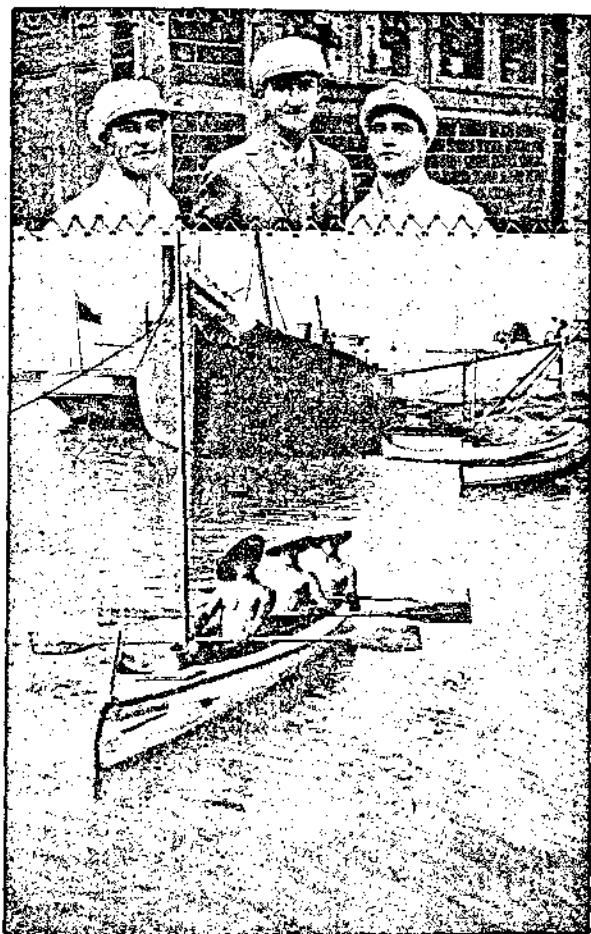


Легионера Николай Алексиевъ и изработената отъ него лодка — русалка, наречена „Плѣтешественикъ“. Русе 1927 г.

1927 г. (Преображение), бѣха насрочени състезания между легионитъ на Русе, Варна, Търново, Бургазъ и Видинъ. Всички любители на морето и Дунава съ трепетъ очакваха тоя день. Така бѣ и за Русенци.

Оставаха още 4 дни. Русенци вѣрни на обещанията си, трѣгнаха съ катера „Ст. Караджа“, а то до Видинъ е 3 дни. Обзавели набързо своя кухня, натоварили повечко хлѣбъ, сирене, зеленчукъ, две бачонки сладка вода, 14 души се качиха и „Караджа“

отблѣсна. Паха-пухъ, Паха-пухъ... легионеритъ весело пѣятъ, мѣрятъ дълбочината редятъ се на кормилото, ходятъ при огняра и машиниста и въ възторгъ отъ хубавия брѣгъ замръкватъ въ Свищовъ. Другия день въ Сомовитъ, пристанището на Плѣвень; тукъ съ кошчета на гърба товарятъ вѣглища — така е съ моряцитъ. Следъ това слизатъ на



Пристигането на легионеритъ Алексиевъ, Петелковъ и Николчевъ въ Русе, следъ пропътуването на разстоянието Видинъ—Русе, гребейки по срѣдата на Дунава при бурно време. За тръгването отъ Видинъ вижъ снимката на корицитъ.

брѣга и разглеждатъ градчето. Чудно имъ се вижда, че често се чува небългарски говоръ. На другия денъ отново, на пѣтъ. Ей скоро ще се открие Козлудуйския брѣгъ. „Тихъ бѣлъ Дунавъ. . .“ ечи, а „Караджа“ бърза. Голъ глинесть брѣгъ, нарѣзанъ отъ много порои се издига надъ малка горичка; въ нея на малка полянка се издига каменъ кръстъ. — тукъ е мѣстото де Ботевъ е цѣлуналъ българската земя. Караджа се доближи до понтона (австрийски) и спрѣ. Всички мълчаливо слѣзоха на брѣга за да се поклонятъ предъ паметъта на Ботева и Българската свобода. Вечеръта въ Ломъ — Софийското пристанище — пакъ товариha вжглища. Тукъ особно впечатление имъ напрази благоустройството на града, голѣмата работа на пристанището, голѣмия напливъ на хора и бързоразвиващия се градъ.

Най-госле тѣ сж въ Видинъ — стара столица на западното Царство. Дойдоха Варненци, Търновци, Бургазци. Състоя се състезанието. На връщане Русенци бѣха решили да се върнатъ подъ гребла. По липса на мѣсто не всички можаха да взематъ участие. Даде се редъ на тримата съ „Плжтешественикъ“ да изпитатъ хубоститѣ и трудноститѣ на тоя аргонавтски проходъ, а Алексиевъ да се убеди, че построената отъ него лодка оправдава усилията му.

Величави моменти, пълни съ поука за младия морякъ има въ строежа на тая лодка и тоя походъ и това показва, че Дунавци не ще засрамятъ старитѣ българци „гемиджии“, които сж биле гордостъ и на турцитѣ.

Старитѣ хора въ Русе, Свищовъ, Никополъ, говорятъ, че Господъ билъ покровителъ на българскитѣ платноходци. Накждето тръгнали — вѣтъра духвалъ съ тѣхъ и турцитѣ гледали за кжде товаритѣ българитѣ, та и тѣ за тамъ да взематъ стоки. Особно времето е помагало на нѣкого си Петко гемиджи, когото всички сж смѣтали за магьосникъ.

Г. Панчевъ.



Въ Главното Управително Тѣло се получи следното писмо:

Б. Н. М. С.
СОЗОПОЛСКИ КЛОНЪ
№ 112.
24 Декември 927 г.
гр. Созополъ.

До Господина
Председателя на Г. У. Т.
на Б. Н. М. С.
гр. Варна.

Господинъ Председателю,
На 21 того въ пристанището на гр. Созополъ се случи едно произшествие, което не трѣбва да остане неотбелязано.

Къмъ 7½ часа вечеръта парахода „Кирилъ“ отъ Българското Търговско Параходно Дружество пристигна отъ гр. Варна и отдаде котва въ пристанището. Времето бѣше извънредно студено, а морето твърде много развълнувано. Въ пристанището абсолютно никакви свѣтлини или ориентировачни знаци не сжществуватъ, вследствие на което въ такива тъмни нощи и лошо море, парахода за да избѣгне случайна авария застава подалече отъ брѣга.

Презъ горепоменатата вечеръ 6 души работ-

ници отъ драгата, която по настоящемъ работи въ Созополския заливъ отиватъ по работа на парахода. Когато се връщатъ съ лодката си по посока на вълнолома не сж могли да се ориентиратъ правилно и лодката заседнала съ носа си на потъналия корабъ въ Созополския заливъ, южно отъ острова на който е построено Рибарското училище.

При засѣдането една вълна плисва въ лодката, последната се напъзва, потъва и намиращитѣ се въ нея работници:

1. Сава Костовъ — 22 годишенъ, родомъ отъ гр. Бургасъ — морякъ.
2. Иванъ Костадиновъ — 40 год., отъ Варна — огняръ.
3. Янко Геновъ — 25 г., род. отъ с. Гебедже — машинистъ.
4. Никола Касабовъ — 40 г., род. отъ гр. Варна — машинистъ.
5. Недѣлчо Василевъ — 45 г., род. отъ гр. Варна — механикъ и
6. Атанасъ Христовъ — 45 г., род. отъ гр. Варна — морякъ

почватъ да се даватъ. На виковетъ имъ, които не били чути отъ брѣга, се притичватъ на помощъ моряцитъ отъ турскитъ вътроходи намиращи се по това време въ залива на котва, а именно:

1-о Отъ вътрохода „Куда имане“ моряцитъ: 1. Мехмедъ Мустафовъ Сурменли отъ Трапезундъ;

2. Баба Хасаноглу Ахмедъ отъ Трапезундъ;

3. Чагана Оглафандаръ Ахмедъ Риза отъ Трапезундъ.

2-о Отъ вътрохода „Карталъ“ моряцитъ:

1. Хаджи Левентоглу Юнусъ;

2. Хаджи Хисаноглу Юмеръ и

3. Хаджи Алиоглу Али.

Поменатитъ турски моряци въпреки голѣмия жаръ, който сковаваше всичко презъ тази нощъ и въпреки голѣмото вълнение и силенъ вѣтръ съ рискъ на живота си сполучиха да извадятъ отъ морето давящитъ се моряци съ изключение на моряка *Ат. нисъ Христовъ*, когото не сж могли да намерятъ и който се удави презъ тази вечеръ.

Изваденитъ моряци макаръ и премръзнали, бидоха спасени благодарение на самоотвержеността на тия турски моряци, които въпреки лошото време и голѣмия студъ сполучиха да спасятъ тия давящи се моряци.

Господинъ Предсекателю, Управителното тѣло на Созополския клонъ отъ Б. Н. М. С. като Ви донася за горното произшествие моли да се засѣднатъ предъ Министерството на Желѣзницитъ, Пошитъ и Телеграфитъ. Отдѣление Пристлнннщно, да се обърне по-голѣмо внимание по уредбата на нашитъ малки пристанища, като се ограничатъ опасноститъ за каботажното и вътрешно плаване изъ самитъ пристанища и заливи съ отличителни знаци, за да се избѣгнатъ нещастия отъ подобенъ родъ, които сигурно не ще бждатъ последни при тая нехайностъ съ която се отнасятъ пристанищнитъ власти по тоя въпросъ.

Молимъ сжщо да бждатъ представени горѣпоменатитъ турски моряци за награждаване съ медаль за спасяване на погивающн, ако това е възможно за Г. У. Т., или пъкъ ако не е възможно щото тѣ да бждатъ представени отъ страна на Г. У. Т., молимъ да ни се съобщн да направимъ постѣпки за награждаването имъ чрезъ Созополското Общинско Управление.

Председателъ: Д. Динковъ.

Секретаръ: Ватевъ.

Свърхъ - бързоходни италиански параходи.

Предложението на Северно - Германския Лойдъ да построи търговски параходи съ скоростъ 27 възела (морски мили) въ часъ е предизвикало тревога при мисълта, че се започва пакъ надпреварване за бързина, което се бѣше прекратило въ време на последната война. Плановетъ на Мусолини за построчването на два презокеански парахода съ скоростъ 35 възела въ часъ, като се има предвидъ явната неикономичностъ на такава голѣма скоростъ, даватъ основание да се предполага, че стремлението къмъ рекорднитъ скорости възкръсва сигурно наново. Италианския проектъ се пази въ голѣма тайна, но все пакъ нѣколко случайно допуснати съобщения даватъ известна представа за новитъ търговски бързоходни кораби. Всѣки отъ тѣхъ ще има водоизмѣщение около 40,000 тона. Ще бждатъ предназначени само за превозъ на пътници. Всѣки параходъ ще може да взима около 2,000 души. Голѣмата скоростъ на корабитъ вѣроятно ще повлече следъ себе си увеличение на разнос-

китъ за издържането имъ и съответното повишение на тарифитъ. Какъвъ ще бжде двигателя на тия кораби още не се знае, обаче има основания да се предполага, че ще бждатъ предпочетени турбинно-електрическитъ двигатели. Винтоветъ ще бждатъ разположени вѣроятно подъ грѣбнака на кораба. Постройката на тия кораби ще повлече следъ себе си и увеличение на пристанищнитъ съоръжения. Отъ това трѣбва да се заключи, че до като се реализира напълно идеята на Мусолини ще измине доста дълго време. Цената на всѣки корабъ вѣроятно ще надмине цифрата 200 милиона лирети. Тѣ ще извършатъ пътувания между Неаполъ и Нью-Йоркъ и това разстояние ще го взематъ за 4 дена.

(Изъ „Морски Сборникъ“ 1927 г. № 8-9). С. 4.

Изъ отчетитъ на Европейската Дунавска комисия.

Въ книжка № 20 на Бюлетина на Дунавската Европейска комисия е публикувана новата тарифа и правилникъ за такситъ, които ще се плащатъ отъ париходитъ при влизането въ Сулинския каналъ. Тая тарифа влиза въ сила отъ 1 мартъ 1928 год. Споредъ нея такситъ се плащатъ при излизането на параходитъ отъ Сулинското пристанище.

Такситъ сж следнитъ (на регистъръ тонъ): При товарене и разтоварване вѣнъ отъ пристанището 3.00 златни франка, въ пристанището 3.50 зл. фр., на вълнолома 0.65 зл. фр. Параходи, платили първата такса, не плащатъ останалитъ две, а талива платили втората, не плащатъ третата. Тия такси сж само за морскитъ параходи (чл. 1).

Рѣчнитъ параходи плащатъ следнитъ такси по товарене и разтоварване: на вълнолома 1.15 зл. фр. и въ пристанището на Сулина 0.40 зл. фр.; плащането на едната такса изключва другата (чл. 2).

Морскитъ пощенски и пасажерски параходи, извършващи редовна служба плащатъ такса съ 60 процента по-ниска отъ ония предвидени въ чл. 1.

За всѣко първо плуване въ годината въ Дунава всѣки морски параходъ, извършващъ нередовна служба т. е. всички, освенъ редовнитъ пътнически и пощенски, плащатъ предвиденитъ такси въ пъленъ размѣръ.

Не плащатъ никаква такса:

Военнитъ кораби, яхтитъ за разходки, реморкьоритъ (влекачитъ), когато плаватъ сами, дълбачкитъ, товародигателнитъ кораби и парнитъ електатори, кораби съ тонажъ подъ 500 т., параходчетата пренасящи пътници отъ Сулина до външния вълноломъ; рѣчнитъ кораби предвидени въ чл. 3., т. е. ония, които носятъ стока, предназначена за морски параходъ, акустиращи на външния вълноломъ; параходитъ търсящи убѣжище въ Сулинското пристанище дори и когато влѣзатъ въ Дунавския ржавъ (канилъ) за поправка при условие, че при напушването му, не ще товарятъ никаква търговска стока.

Всѣкакви рекламации по и вседствие платени такси се отправятъ до Европейската Дунавска Комисия или до органа, който би я заместилъ въ бждеще и то най-късно 3 месеца следъ плащането на таксите или депозирането ѝ въ касата на плуването въ Сулина.

Пр. Д. В.

100 годишенъ юбилей на руското гидрографическо управление.

Въ края на 1927 година руската гидрографи-

ческа служба навърши 100 годишно съществуване. Целта на тая служба е била да обслужва хидрографическите нужди на Русия, а именно: да организира хидрографически експедиции, да създава и наблюдава фаровете и морските предпазителни знаци, да издава описания на моретата, да съставя и издава морски карти, таблици, календари, инструкции по астрономия, геодезия и навигация и пр. Освен това въ тая служба сж складирани необходимите помагала, карти и инструменти за нуждите на мореплаването.

Въ настоящо време хидрографическото отделение се дѣли на 4 отдѣла: Картографически, инструментален, оградителен (фарове и предпазителни знаци) и гидрометеорологичен. Къмъ него сж придадени астрономическата обсерватория, административно-хазайствена частъ, библиотека и необходимите работилници.

За изтеклите 100 години въ общи черти главната работа на хидрографическото управление е била следната:

За Балтийското море сж издадени 118 карти и планове и множество ръководства по корабоплаването.

Въ Черното и Азовското морета сж направени два систематически изследвания съ цѣль за съставяне на карти.

Първото е траело отъ 1825 г. до 1836 год. и се е базирало на отъ по-рано астрономически определени пунктове. За по-голямата частъ отъ брѣга работата се е ограничила съ морска снимка. Измѣрването на дълбочините не е било подробно. При все това, обаче, благодарение на доброто систематизиране на материала и акуратната му обработка, картите, съставени по тия данни служили до 1873 година. Второто изследване е започнало въ 1871 година съ организирането на Черноморската хидрографическа експедиция. Тая експедиция е работила до 1887 год. имайки на разположение отъ 3 — 5 кораба и отъ 20 — 60 морски

офицери. Следъ 1887 година експедицията е преименувана въ отдѣление за морски снимки и съставъ и билъ намаленъ до 20 офицера. Отдѣлението за морски снимки е продължило работата на експедицията, като предприело манзулна снимка на брѣговете, базирани се на триангулация, къмъ която е свързано подробно лодочно измѣрване на дълбочините. По такъвъ начинъ сж били снети всички руски брѣгове. Като общъ резултатъ сега за Черното море има 74 карти и планове, а за Азовското море 10 карти. Освенъ това издадени сж описания на Черното море (1927) и Азовското море (1916).

За руското Бѣло море сж издадени 42 карти и едно описание за мореплавателите.

За Мурманското море — 25 карти и едно описание за мореплавателите.

За Беринговото море, Нова земя и Карското море сж извършени множество подготвителни работи, така, че въ скоро време ще може да се издадатъ необходимите карти и описания за мореплавателите.

За Сибирското море сж издадени 50 карти.

За Източния океанъ (Баринговия проливъ, Беринговото море, Охотското море и частъ отъ Японското море, което мие руските брѣгове) сж издадени 93 карти и 4 описания за мореплавателите.

За Каспийското море сж издадени 33 карти.

Освенъ това, наредъ съ още много събрани материали, които тепърва се обработватъ и систематизиратъ, сж описани обстойно Аралското море, Ладожското, Онежското, Чаудското и Байкалското езера.

С. Ч.

На 27 декемврий 1927 г. се е завърналъ въ Куксхафенъ германския капитанъ Кирххайс, следъ като презъ течение на две години е направилъ околосвѣтско пътуване съ една моторна лодка дълга 30 метра и обслуга само 4 души.



(Приключенъ на 15.I. 1928 год.)

Бакаловъ, П. — „Германската атлантическо-палеарктическа експедиция съ параходъ „Метеоръ.“ (Сп. Природа, год. XXVIII, кн. № 3, София XI. 1927 год., стр. 33—36).

Бургазското пристанище и въ гарското Париходно Дружество. — (Известия на Бургазката Търговско-Индустриална Камара, г. XI, Бургазъ 24.XII.1927 г., стр. 2).

Воганъ. — „Звукова система за ограждане на видните птици и входовете въ пристанищата. — Поевелъ отъ руски С. Черноморски. — (Сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 1, Варна, януарий 1928 г., стр. 9—11).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Риболовство“. (Издание на Българското Земледѣлско Дружество, ул. Гладстонъ № 69, София, цена 6 лева).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Риборазвъждане“. (Сп. Ловна Просвета, год. III, кн. 3 и 4, София 1923).

Драма въ морето. — Потъналата подводница Действията на водолазите. Вакътъ на живопогребените. Безсильето. Вселѣщо молитвувание. — (в Важенски Новини, год. XVII, брой 1245, Варна 2.I. 1927 год. стр. 2).

Дуковъ. — Телефонната свързка из Днѣпската и морската граница и изобетането на швейцарската фирма Хазлеръ и С-не. (Сб рникъ отъ статии № 9, Приложение на в. Народна Отбрана 1927 год.).

Д. Ст. — „Една неправда“. (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 44—45, Варна 15.XII.1927 год., стр. 2—3).

Д. — „Турски търговски флотъ“. (Сп. Морски Сговоръ, г. V, брой 1, Варна, януарий 1928 год., стр. 8).

Доминикъ, Инж. Х. — „Течение злато“. (Сп. Природа, год. XXVIII, кн. 4, София, XII. 1927 год., стр. 59—61).

Едно многократно чудовище. — (Сп. Ловна просвета, г. III, кн. 3 и 4, София I. 28 г., стр. 84).

Златаровъ, Хр. Ив. — „Свѣтовниятъ търговски флотъ“. (Сп. На одно Стопанство, год. XXIII, кн. 10, София, XII. 1927 год., стр. 5—7).

Златаровъ, Д-ръ Ас. — „Моруновото масло и рахитизъмъ“. (Сп. Природа, год. XXVIII, кн. 4, София, 1927 г., стр. 52).

Ивановъ, Сава Н. — „Считене на черноморската вода“. (Сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 1, Варна, януарий 1928 год., стр. 4—6).

Ивановъ, Сава Н. — „Какви причини влияятъ за намаление скоростта на кораба“. — Нови изследвания. — (Сжщия брой на списанието, стр. 16 и 17).

Кировъ, К. — „Искусствено повлияване на времето“. (Сп. Природа, год. XXVIII, кн. 3, София XI. 1927 год., стр. 43—44).

Clavelle, A. — „No ports“, Paris 1921. (Librairie Plon, 8 rue Garancière)

- Сар. W. K. — „За морските кредити.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 44—45, Варна 15.XII.1927 год., стр. 1 и 2).
- Кап. К. — „За лѣкарския персоналъ на пареходитѣ и пристанищата.“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 44—45, Варна, 15.XII.1927 год., стр. 3).
- Кжневъ, Инж. Б. — „Моряци и техници“. (Сп. Морски Сговоръ, год. V, брой I, януарий 1928 г., стр. 3).
- Кжневъ, Инж. Б. — „Водниятъ спортъ“. (Сжщия брой на списанието, стр. 15 и 16).
- Кораба Фантомъ. — Разказъ. — Превелъ отъ френски Н. П. Ивановъ. — (Сп. Морски Сговоръ, год. V, брой I, Варна, I. 1928 год., стр. 14).
- Лабринъ, Рже. — „Земя I.“ (в. Спортъ, год. VI, брой 188, София I.I.1928 год., стр. 2).
- М. Б. — „За радиотелеграфа на пареходитѣ“. — (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 44—55, Варна 15.XII.1927 г., стр. 3 и 4).
- Морякъ. — „Рибарския корабъ Перунъ“. (Сжщия брой на вестника, стр. 4).
- Н. П. И. — „Изобретение за използване на морските приливи и отливи“. (Сп. Морски Сговоръ, год. V, брой I, Варна, януарий 1928 год., стр. 17).
- Намѣренитѣ старини подъ Созополския брѣгъ. — (в. Бургаски Фаръ, год. XII, брой 1198, Бургасъ, 8.I.1927 г., страница I).
- Нечаевъ, Ал. — „Календаръ за морския риболовъ.“ (Сп. Ловна Провѣта, г. III, кн. 3 и 4, София 1928 г., стр. 87).
- Пиерини — „Изъ Странджа планина“. III. (Сп. Български Туристъ, год. XIX, кн. № 9, София XI. 1927 год., стр. 132—134).
- Пинадоръ. — „Корабътъ Перунъ“. (Варненска Поща, год. XII, брой 2894, Варна 31.XII.1927 год., стр. 2).
- Параходътъ „Перунъ“. — (в. Варненска поща, год. XII, бр. 2893 Варна 30.XII.1927 год., стр. 2).
- Програма за конкурса на Българския Народенъ Морски Сговоръ за написване цикълъ отъ морски пѣсни. (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 44—45, Варна 15.XII.1927 г., стр. 4).
- Port de Marseille. — Notice sommaire sur les projets d'amélioration et d'extensions du port — Marseille 1927. Société anonyme du Sémaphore de Marseille, 17—19, rue Venture).
- Recueil des lois, décrets et règlements généraux concernant la police des ports maritimes de commerce et des règlements particuliers au port de Marseille — Publication faite par le service du port — Marseille 1912).
- С. Н. И. — „Артилерията на линейнитѣ кораби“. (в-къ Народна Отбрана, год. IX, брой 1364, София 30.1927 год., страница 2).
- Statistique du port de Marseille et annexes. Année 1926. Marseille, 1927. (Société Anonyme du Sémaphore de Marseille, 17—19 rue Venture).
- Ст. М. — „Къмъ Българскитѣ моряци“. (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 44—45, Варна 15.XII.1927 год., стр. 1).
- Славяновъ, Г. — „Конкурсъ на морки пѣсни“. (Сп. Морски Сговоръ, г. V, брой I, Варна, януарий 1928 г., стр. 2).
- Славяновъ, Г. — „Управление на чуждитѣ пристанища — Италия“. (Сжщия брой на списанието, стр. 6—7).
- С. Ч. — „Сблъскване на параходъ съ ледена планина“. — „Автоматъ за приемане радиосигнали отъ бедствующи кораби“. — „Жироскопическия стабилизаторъ на Сперри за унищожение клатенето на кораба“. — (Сжщия брой на списанието, стр. 17, 18 и 19).
- Спространовъ, Н. — „Созополъ“. — Най-стария градъ на Черно море. — Предстоящи задачи за създаване на модерно и образцово риболовно стопанство. — (в-къ Прѣпоречъ, год. XXX, брой 9, София 12.I.1928 год., стр. 1 и 2).
- Станчевъ, Б. — „Българско кораб-плавателно дружество „България“. (в. Черноморска Камбана, год. III, брой 31, Варна 7.I.1928 год.).
- Тодоровъ, Ас. X. — „Голѣмо географско откритие въ Сибиръ“. (Сп. Природа, г. XXVIII, кн. 4, София XII. 1927 год., стр. 56).
- Шашковъ, П. А. — „Кржгосвѣтно плаване“. (Сп. Морски Сговоръ, год. V, брой I, Варна I.1928 г., стр. 11—13).
- Шашковъ, П. А. — „Lloyd's“. (Сжщия брой на списанието, стр. 19).
- Шехтерле, Инж. К. — „Оформяване на мостове“. (Сп. Техникъ, год. V, № 9, Варна I. 1928 г., стр. 141—150).

„Родното море“ отъ Крумъ Кънчевъ, Варна 1927 год.

Бедната ни морска поетическа литература се обогатява съ една книга, която е рожба на младъ талантъ. Като такава тя има всички ценности и недостатъци на последния. Заразяващъ ентузиазъмъ предъ вида на морето и неговия животъ, младежки възторгъ предъ морската стихия, който намира изразъ въ дитирамбични възгласи, красивъ езикъ, отъ който лъха миризътъ на морската вода, цвѣтистъ стилъ, обогрѣнъ отъ гамата на родната природа и родното море, живо, силно, непосредствено чувство, което олика и на много мѣста разкъсва формата. Илюбо поезия на Sturm und Drang. Затова на нея не сж чужди и позата и самонадценяването на Sturm und Drang'a, както това проличава още въ началната „Прослава“: проявената тукъ младежка самонадеяностъ, даже и да е напълно искрена, шокира, прави впечатление на театралничене и създава у читателя въ самото начало неприятно чувство, което ако и да се смекчава въ голѣма степенъ отъ изненадващитѣ хубости на нѣкои отъ работитѣ, не може да бжде пропждено напълно. Дано следващитѣ произведения на обещаващия авторъ оправдаятъ напълно тая самоувѣреностъ.

Най-добри сж ония работи, гдето авторътъ предава непосредствено изживяни настроения, безъ да се отдава на разсжждения. Той е тъй сродѣнъ съ морето и елементитѣ на неговия пейзажъ, че струнитѣ на поетическата му душа сж чувствителни за най-тънцитѣ промѣни въ тоя пейзажъ. (Неизразимото, Тържество, Старитѣ, Благоденствие, Любовь). Той има здравъ усетъ и за драматичността на морския пейзажъ, както и за трагизма на морето (Балкана пѣе хайдушка пѣсенъ-Въображение, Гнѣздо). Къмъ казанитѣ настроения понѣкога се присъединява и философска непосредствена интуиция, която на мѣста поразява у младия ввторъ. (Печата на слънцето, Луна, Щастливи бедняци, Незабравими). Всичко това сж ценности, които правятъ веднага да изпъкне талантътъ въсредъ многото поетически опити на младежта.

Недостатъцитѣ на книгата се намиратъ въ връзка главно съ възрастта на автора. Така на примѣръ за символистични постижения е необходима много по-голѣма художническа зрѣлостъ отъ неговага. Затова опититѣ му за символизация на по-сложни мислови концепции не задоволяватъ: тукъ разсжждността пропжжда непосредственото чувство. (Огледало, Истина, Древна България). А и самитѣ тия концепции не сж и не могатъ да бждатъ всеобемлящи и закржглени. Разваденъ отъ рефлексията и тенденцията е и написаниятъ на социаленъ сюжетъ „Трудъ“; мисълта тукъ не е въплотена окончателно въ пластични образи, а липсва и убедителността на действително изживяното. Неясенъ и мъглявъ е авторътъ, когато напусне почвата на реалността и се стреми къмъ свърхсетивни постижения (Свирачи, Въображение, Душа). До формена безвкусица отива той въ „Проповѣдь“. Ала всичко това сж слабости на младежта, която кипи и за която всичко е възможно. Обаче чувствува се, че въсредъ тоя кипѣжъ авторътъ си търси пжтя. И това наедно съ изтъкнатитѣ ценности ни кара да възлагаме голѣми надежди на него.

Ар.

АПЕЛЪ-ПОДПИСКА

къмъ Популярнитъ Банки, Кооперации, Синдикати, Кооперативнитъ Централни, Съюзи на Кооперации, Клоноветъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ и Съюза на Българскитъ Моряци, всички служащи въ Морската и Ръчна Полиц. Служби, търговци, производители, офицери, занаятчии, земледѣлци, чиновници, работници и всички български граждани.

Провидието е осъществило нашата родина съ морски брѣгъ и посредствомъ морето ние имаме възможностъ да се сношаваме непосредствено съ всички континенти и да отнасяме на всесѣтскитъ пазари произведенята на нашата плодородна земя и производствата на трудолюбивия производител, а следователно да получимъ най-задоволителни цени. Нашиятъ износъ и днесъ е въ зависимостъ отъ чуждитъ параходни дружества, поради липса на достатъчно български параходи.

Нашето морско крайбрѣжие има много красиви и удобни за търговия селища, обаче намъ липсватъ кораби да организираме редовна крайбрѣжна служба, посредствомъ която да улеснимъ търговията и съобщенията по море, а заедно съ това да опознаемъ собственитъ си брѣгове. Днесъ черноморското ни крайбрѣжие се обслужва само съ единъ параходъ и справедливо мѣстното население нарича **колони** селищата: Ахтополъ, Василико, Кюприя, Месемврия, Гюзекенъ, Бѣла, където веднѣжъ седмично пристига поща, поради липса на параходи.

Беличавата рѣка Дунавъ, като плавателна артерия се използва почти отъ всички държави на Централна и Източна Европа. По нашето дунавско крайбрѣжие ние спокойно и равнодушно гледаме всевъзможни чужди национални флагове, на параходи и други плавателни съдове, които събиратъ навла и пѣтнически такси отъ насъ..., защото нѣмаме български параходи и тамъ.

За да се тури по-скоро край на това положение и за да заемемъ подбавящо мѣсто на морето и Дунава, ние трѣбва да се снабдимъ съ достатъчно параходи и други плавателни съдове. Живъ капиталъ — подготвени моряци, намъ не липсватъ, обаче сме беденъ народъ и ни липсватъ средства за покупка на параходи.

Кооперацията е най-новата стопанска форма, която сгрулира и най-слабитъ сили на народа, като създава отъ тѣхъ мощни стопански организации, които доставятъ сигурни материални и морални блага за участвуващитъ, а по този начинъ и за общото преуспѣване на народа и Държавата.

Съединението прави силата — е девизътъ на България. Кооперацията днесъ мощно кодема този девизъ, като прибавя подъ него и следния: **Единъ за всички и всички за единъ!**

Днесъ малкитъ държави като: Дания, Белгия, Холандия, Финландия се славятъ съ своето народно благосъстояние и стопански напредѣкъ, само благодарение на кооперацията, която е събрала и организирила до 90% отъ населението имъ. Презъ 1925 год. въ Италия се образува параходно дружество, което сега разполага съ нѣколко параходи, отъ които два презоевански. България не може да прави изключение; тя трѣбва да върва изъ сѣщия пътъ.

Положителна нашъ отличенъ економистъ и голѣмъ, съ общоевропейска известностъ, кооператоръ Кирилъ Поповъ каза:

„Бъдащето на България е въ кооперацията; само чрезъ нея нашата малка България ще излѣзе отъ грозещата я стопанска криза.“

У насъ кооперацията направи своитъ сигурни завоевания въ областта на кредита, потреблението, производството, застрахователното дѣло и индустрия — блѣстящитъ резултати сѣ на лице.

Пакъ чрезъ кооперацията ние ще създадемъ родно корабоплаване, за което на 31-й октомврий 1926 год. въ гр. Варна, група родолюбци туриха началото на новъ типъ кооперация у насъ.

Корабоплавателно Кооперативно Дружество „България“

което си поставя за цѣль; да поощрява и развива родното корабоплаване по море и Дунава, да строи, доставлява и пуска въ движение параходи, необходими за превозъ на пѣтници, екскурзанти и всѣкакви стоки; — за търговия и риболовство.

Схващайки необходимостта отъ създаване мощно Българско Корабоплаване на морето и Дунава, Варненскитъ граждани, отъ различни професии и съсловия, подкрепили новото Кооперативно Параходно Дружество и то се засилва ежедневно. Записанитъ кооператори и дѣлове до сега ни даватъ вѣра и куражъ да се надѣваме, че ще видимъ осъществени целитъ, които сме си поставили много по-скоро, отколкото и най-голѣмата фантазия може да допусне.

Седалището на дружеството е въ гр. Варна, съ районъ на действие цѣла България; устава е утвърденъ отъ Варненския Окр. Съдъ съ опредѣление № 3734 отъ 13 ноемврий 1926 год.

Капиталътъ е въ дѣлове и е неограниченъ. Дѣлтъ е 100 лева. Всѣки членъ отговаря въ размѣръ на записанитъ дѣлове. Членове биватъ единични и колективни. (Кооперации, търговски фирми, дружества, общини и пр.). Дружеството раздава 60% отъ чистата печалба като производственъ дивидентъ.

Български граждани,

Нашето начинание трѣбва да бѣде подкрепено отъ всички въ страната. Ние канимъ всички съзнателни родолюбци да се запишатъ за членове на

Българското Корабоплавателно Кооперативно Дружество „БЪЛГАРИЯ“,

като взематъ колкото може по-вече дѣлове, за да можемъ въ най-скоро време да реализираме поставената си цѣль и доставимъ първия параходъ, който ще ни донесе втори и т. н.

Открита е и подписка за записване на членове при всички Популярни Банки въ България и направо въ дружеството съ писмо. — Въ Варна записванията ставатъ въ канцеларията на дружеството, здание Сите № 4 и въ Варненската Популярна Банка. — Въ Бургасъ — въ кантората на Ив. Кремъковъ и М. Матеевъ.

Записванията ставатъ и отъ кооперативни деятели, упълномощени специално за целта.

Изплащане записанитъ дѣлове може да става и по части не по-малко отъ 200 лева.

Увѣрени, че вие сте проникнати отъ високото съзнание за голѣмата роль, която предстои на България да играе на морето и Дунава и цените нашитъ усилия да изградимъ още едно кооперативно дѣло отъ такова сѣщество за цѣлото производство и търговския животъ на страната ни, ние завършваме:

Напредъ къмъ Кооперацията за създаване мощно родно Корабоплаване!

Почетенъ Директоръ: **Х. ПАЙКУРИЧЪ**

Провѣрителенъ съветъ:

Председателъ: **Аврамъ Тодоровъ** — Варнен. Окр. Данъченъ Началникъ

Секретаръ: **Жеко Желябовъ** — адвокатъ, общественикъ

Членъ: **Леонъ Майеръ** — счетоводителъ стъклар. фабрика

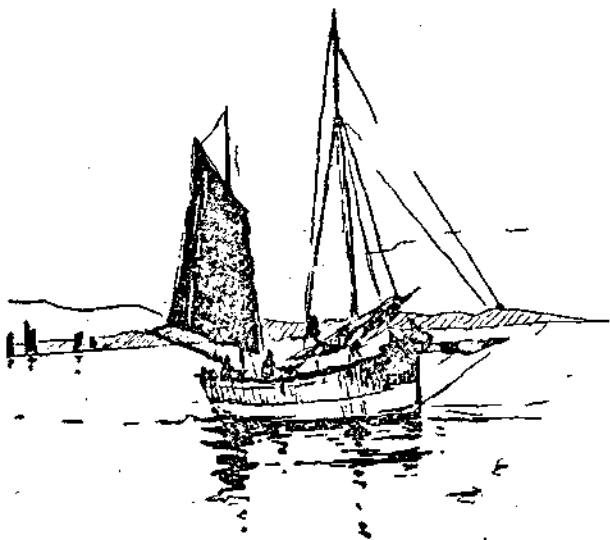
Управителенъ Съветъ

Председателъ: **Илия Петрушевъ** — Варнен. Държ. Адвокатъ

Подпред.: **Кръстю Петковъ** — търговецъ, Председателъ на Варненската Стокова Борса

Секретаръ: **Инженеръ Велико Маджаровъ** — Началникъ на пристанищнитъ работници

Членове: **Андрей Шотовъ** — индустриалецъ-мелничаръ
Иванъ Кремъковъ — търговецъ и делегатъ на Бургаската Търг.-Инд. Камара въ Сток. Борса
Кирилъ Тенчовъ — търг., подпр. на Сток. Борса
Филипъ Рафанловъ — Директоръ на Банка „Плугъ“ въ Провадия,



До.....

Въ.....

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) На морския бряг от Въскресений; 2) Б. Н. М. С. и българското риболовство от Проф. Д-ръ Ст. Консулов; 3) Курортна Варна в цифри от В. Попов; 4) Ръчните бани в Ямбол от Тотю Брънеков; 5) Заключение и някои практически бележки относително плаването през зимата в Черно море от Кап. II р. Скалевски; 6) Експедицията с кораб „Метеор“ от Г. Вюст; 7) Крушение на ескадрата и гибелта на тендера от К. М. Станюкович; 8) Риболовство и отраслите му; 9) Морски спорт; 10) Морски новини; 11) Морски книгопис.

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА

ЗА ПЕТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

Орган на Българския Народен Морски Сговор

Годишен абонамент 140 лева. Въ странство 170 лева. Отделен брой 20 лв.

На членовете от Българския Народен Морски Сговор, които сж издължили членските си вноски за 1928 година, списанието се изпраща безплатно.

На всички останали абонати списанието се изпраща само след предварително платен абонамент.

Всичко, което се отнася до списанието да се изпраща на адрес: Български Народен Морски Сговор — Книжовно-просветен отдел — Варна улица „Царь Борисъ“ № 6.

До нашите постоянни и случайни сътрудници.

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

1) Статиите 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 преглеждат.

2) Статията трябва да бждат кжси и въ никой случай по-дълги от 2½, печатни страници от списанието. Дългите статии се оставят непрегледани.

3) Ръкописи назад не се повръщат въ никой случай.

4) Редакционния комитет не е длъжен да дава обяснение на сътрудниците си защо статията му не е одобрена, или защо не е поместена веднага след одобрението ѝ. От редакцията.

Въ склада на Гл. Упр. Тъло на Б. Н. М. С. се намират 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.
Сп. „Морски Сговоръ“	год. III	цена 120 л.
Сп. „Морски Сговоръ“	год. IV	цена 120 л.
Гребане и вътрешност		изчерпана
Правилникъ за морските и ръчни спортни		
легии		цена 2 л.
Черно море (общодостъпни студии) отъ		
С. Н. Ивановъ.		цена 30 л.
Практически указания за предсказване на		
времето отъ Сава Н. Ивановъ		цена 8 л.
Метеорология отъ Сава Н. Ивановъ		цена 25 л.
Океанография отъ Сава Н. Ивановъ		цена 30 л.
Плаване отъ А. Друмевъ		цена 15 л.

Всички поръчки се изпълняват само след предварително внесена сума и се отправят на адрес: Б. Н. М. Сговоръ — Книжовно-Просветен Отдел — Варна.