МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИНА VI. БРОЙ 5
Варна, май 1929



Фото: Иордъ Бѣлъ

Замръзналото Василиковско пристанище. Леда обхваща и часть отъ морето, така, че гледано отъ брѣга съ просто око изглежда цѣлото заледено. Фактически леда се простира само на 7—8 мили отъ брѣга. Въ лѣвата частъ на снимката се вижда новия кварталъ на Василико и носа, а отпредъ въ дѣсно — *високия брѣгъ на стария кварталъ*, откждето е направена снимката. Василико, 3. III. 1929 год.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ
Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, ДОБРИНЪ ВАСИЛЕВЪ, ЛАЛО ХРИСТОВЪ



ТЕЛЕФОНЪ 326

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

Моторни, рибарски, спортни, луксозни, платноходни и др.

Строежъ, монтажъ и поправка на всѣкакви видове машини иинсталации.

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕИННИ ЗАВАРКИ

Гарантирана вещa и прецизна работа при най-конкурентни цени

10—7



Телеграфически адресъ: ЗОЛАСЪ—ВАРНА
Телефонъ № 58 • Пощенска кутия № 20

Представители на:

DEUTSCHE LEVANTE LINE, HAMBURG
Редовна служба отъ Хамбургъ, Бременъ, Антверсъ за Срѣдиземно и Черно морета.

JOHNSTON LINE, LIVERPOOL
Редовна служба (всѣки 20 дена) отъ Антверсъ, Ливерпулъ, Суансий за Срѣдиземно и Черно морета.

GUNARD LINE, LIVERPOOL
Ежеседмична служба, съ бързоходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ, Суансий за Средиземно и Черно морета.

MOSS LINE, LIVERPOOL
Ежеседмична служба, съ бързоходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ, Суансий за Срѣдиземно и Черно морета.

10—7



10—7



ЗА ТЕЛЕГРАМИ: „ПРИНЦКИ“ — ГАБРОВО. ТЕЛЕФОНЪ № 59

Произвежда най-доброкачествени

зефири, оксфорди, бархети, маристи, бѣлени платна, американи, хасета, чаршафи, сини и спортни докове, обущарски докове, панами, ангини, дюшекликъ материи, габардини, лицеви обущарски платна, швейцарски материи и други, които се изработватъ отъ най-доброкачествени прежди и се боядисватъ съ най-упорни бои



Производство на шаеци и фини камгарни платове

ОСНОВАНА 1904 ГОД.

ЗА ТЕЛЕГРАМИ: ФАБРИКА НАДЕЖДА ТЕЛЕФОНЪ № 47

10—5

Кожарска фабрика Произвежда лицеви кожи: **Боксъ черъ** и **цвѣтенъ, Белони, Лакъ, Шевра, Кожи за кожени издѣлия и мебели**



СКЛАДЪ ВЪ СОФИЯ

Главни депозитори на кожарската фабрика

БРАТЯ К. БЪХЛОВИ

СОФИЯ-РУСЕ-ВАРНА-ПЛОВДИВЪ

Кожарско ателие
Произвежда: **Куфари, Адвокатски чанти, Несесери, Дамски чанти, Портофели и др.**

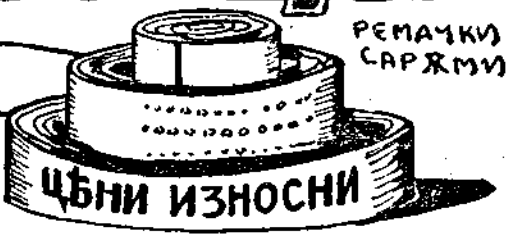
10—5

Д-во на Бившитѣ Заведения Пенковъ & Поповъ
Кожарска фабрика
РУСЕ

КОЖЕНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

пергаментови хромови

ремачки сарми



ВИНАГИ НА СКЛАДЪ

ЦѢНИ ИЗНОСНИ



ПЪРВА БЪЛГАРСКА ПЛЕТАЧНА ФАБРИКА ЗА ФИННИ ТРИКОТАЖИ И ЧОРАП

„БЪДАЩНОСТЬ“

на

ИЛИЯ ИЛЕВЪ

Основана въ 1907 год. Габрово

FABRIQUE DE BONNETERIE

„BADASCHNOST“

Наградена съ златенъ медалъ отъ Първия Български мостренъ панаиръ въ Г.-Орѣховица и дипломъ за отличие отъ първата промишленна изложба въ гр. Габрово

Произвежда: Дамски, мжжки и детски: Фланели, гащи, кюлоти, корсажи, комбинизони и др. отъ егеръ, платиръ, мако, мерсеризирани и др. памуци, които по здравина и изработка не отстжпватъ въ нищо отъ европейскитѣ. Разни спортни фланели, юнашки фланели, бански костюми, туристически ризи и др. изработени по най-нови образци, отъ доброкачественни памуци съ гарантирани цвѣтове. Ажурени фланели и гащи специално нагодени противъ потенето лѣтно врѣме. Ватирани фланели и гащи, които замѣстватъ напълно дебелитѣ вълнени фланели. Разни мжжки и дамски, памучни и вълнени чорапи отъ финни материали, гарантирани по качество и здравина.

Търсете ги въ всички добре уредени магазини!

За да не попаднете на имитация, внимавайте и въ българския текстъ на фабричната марка, защото за всѣка фланела носеща марката на фабриката гарантира за доброкачественостьта на материала

Цѣни достжпни за всѣкиго!

10—5

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО АКЦИОН. Д-ВО – РУСЕ

Телеграфически адресъ: **МЕРКУРЪ** Телефонъ № 60

ЗЕМЛЕДѢЛСКИ МАШИНИ:

Вършачки, трактори, редосѣялки, триори, сламорезачки, преси за грозде, мисирорезачни и др.

ЖЕЛѢЗАРСКИ и КОЛАРСКИ МАШИНИ, МЕЛНИЧАРСКИ МАШИНИ и АРТИКУЛИ:

Копринени сита, мелнични камъни, мелничии чукове и сантрачи и др.

ТЕХНИЧЕСКИ АРТИКУЛИ:

Трансмисионни ремъци, водопроводни тржби, фитинги, клингиритъ, азбестъ и пр. Гипсъ, циментъ

ОФЕРТИ И КАТАЛОЗИ ГРАТИСЪ ПРИ ПОИСКВАНЕ

5—3

ОСНОВАНА 1892



Maison fondée en 1892

ПЪРВА ЦАРСКА ПРИДВОРНА ФАБРИКА ЗА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ

ИВАНЪ х. БЕРОВЪ

ГАБРОВО

FABRIQUE D'ETOFFES PURE LAIN

Изработва най-фини камгарни вълнени платове

За телеграми: БЕРОВЪ — Габрово

Телефонъ № 45

10—2

„БЪЛГАРИЯ“

I-во Българско Застрахователно Дружество

(Основано презъ 1891 год. въ гр. Русе)

ЗАСТРАХОВА И ПРЕЗАСТРАХОВА:

ПОЖАРЪ, ЖИВОТЪ, ТРАНСПОРТЪ, НЕЩАСТНИ СЛУЧАИ

Гражданска отговорность, кражба чрезъ взломъ, автомобили, счупване на джамове, витрини, огледала, джамлъци и други.

„БЪЛГАРИЯ“

е най-старото българско застрахователно дружество въ царството

ГАРАНЦИИ НА ДРУЖЕСТВОТО:

КАПИТАЛЪ, РАЗНИ РЕЗЕРВИ И ДР.

на 31. XII. 1927 г. лева 188,835,482.57

ИЗПЛАТЕНИ ЗАГУБИ (ЩЕТИ)

до 31. XII. 1927 г. лева 608,345.238.69

Главна Дирекция и седалище на дружеството въ гр. Русе, ул. „Александровска“, съ Дирекция — София и агенции въ всички градове и по-важни селски центрове на царството

5—4

Акционерно Дружество

„ВУЛКАНЪ“

ВАРНА

Фабрика за метални и металолѣярни издѣлия

Телеграф. адресъ: ВУЛКАНЪ. Телефонъ № 110

Изработва: разни мелнични и др. инсталации, комплектни трансмисионни части, шайби, лагери и пр.

Строи и монтира всѣкакви желѣзни резервуари и ламаринени кумини.

Отлива всѣкакви чугунени и бронзови части.

Поправя всички видове машини и инсталации.

Изработва прецизни зжбни колела на специална фрезова машина.

Произвежда: лопати, лизгари, кофи, подкови, бодливъ тель, ментешета, пурии и пр.

10—4

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ !



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

ГОДИНА VI. БРОЙ 5. | За България . . . . 140 лева. За странство. . . . . 170 лева | Отдѣленъ брой 20 лева

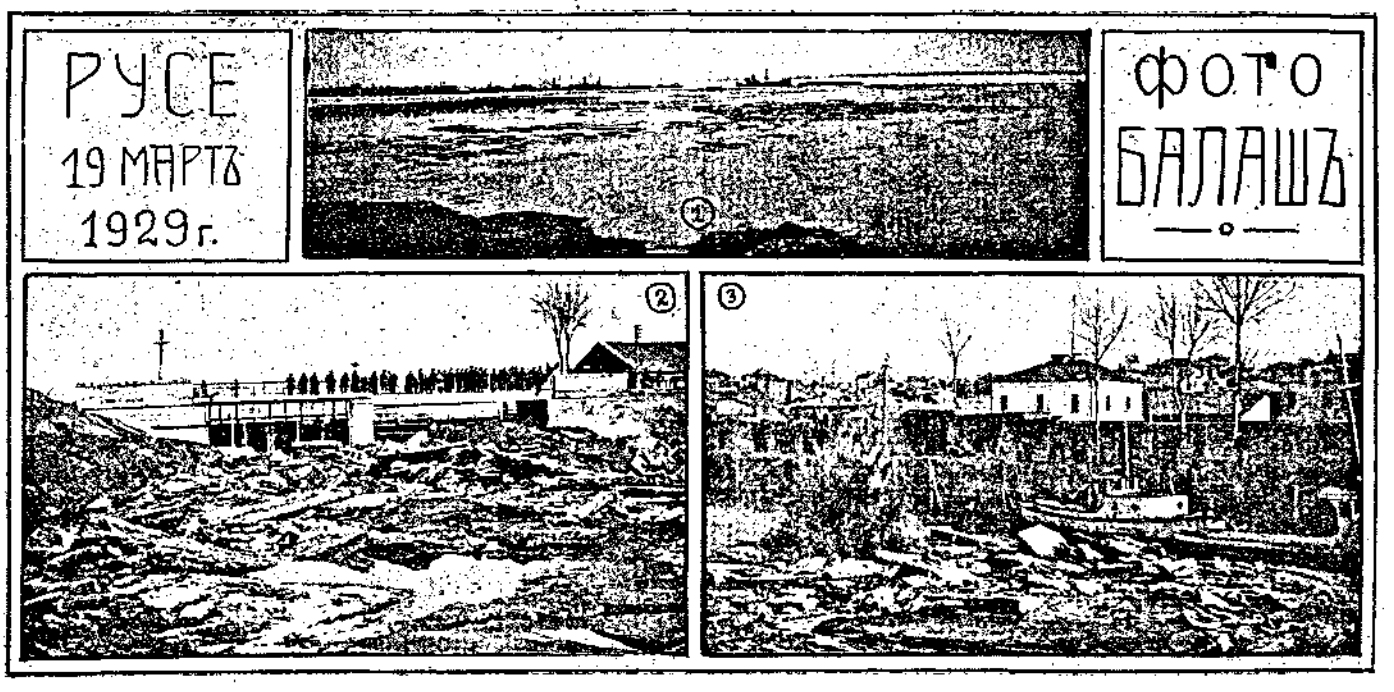
ВАРНА, май 1929 година | УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ | Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

Капитанъ I р. о. з. Михаиловъ

НИЕ И ДРУГИТѢ НА ДУНАВА

Отъ всички плавателни рѣки въ Европа Дунава е позната, като рѣка съ най-голѣмъ дѣлъ и участникъ въ историята на европейскитѣ народи и като най-преданъ служитель на международната обмѣна между тѣхъ. Последната война предизвика всеобщо размѣстване на политическитѣ и икономически граници между държавитѣ на Европа. Следъ замирането на народнитѣ стопанства всрѣдъ военната зима, каквато бѣше войната заради тѣхъ, тѣ се преродѝха. Единчъкъ Дунава не измѣни на своята вѣковна служба въ полза на народнитѣ стопанства и продължава все така услужливо да ги подпомага. Въ замѣна и благодарность на това виждаме, че всички негови крайбрѣжници, а и подалечни народи продължаватъ съ сжщата вѣрность и любовь да се отплащатъ на Дунава и непрестанно бродятъ неговитѣ води. Ние сме единствения дунавски крайбрѣжникъ, който държи цѣли 400 клм. по рѣката, но сме пълни безучастници въ това огромно движение, което се извършва по Дунава. Наистина, че съ гордость си спомняме за геройското минаване на Хр. Ботевъ,

ЛЕДОВЕТѢ ПРИ ГР. РУСЕ



1. Корабна зимовка при о. Матей. — Тръгване на ледоветѣ. 2. Ледоветѣ на р. Ломъ връхлетѣли върху моста въ гр. Русе надъ зимовището на катерната група отъ Дун. Пол. Служба. Ледоветѣ сж разбити отъ минната команда при сжщата служба.

на нашитѣ победоносни войски и съ благодарность и признателность трѣбва да се изпълваме при мисъльта, че въ лазвата на Дунава свободно зачена и дойде свободата ни. Обаче, по-долнитѣ редове ще ни наведатъ на тъга и размишления, че е крайно време вмѣсто да гостуваме по Дунава да се оближиме и сдружиме съ него и подобно на всички други наши и негови съседи да приобщиме къмъ нашето стопанство и материална култура всички блага, които великата рѣка носи за свободнитѣ народи. Въ противенъ случай чрезъ Дунава ще имъ слугуваме и за напредъ, тъй както до сега.

*
* *

Отъ приложената таблица се вижда вноса, износа, вѫтрешния превозъ по отдѣлно въ тонове за всѣка отъ съкрайбрѣжнитѣ държави на Дунава, а сѫщо и цѣлия трафикъ (вносъ, износъ и вѫтрешенъ превозъ общо) за 1911—1923 и 1924 г.

2) По износа презъ 1911 г. изпъква Югославия съ около 1,200,000 тона, следватъ Унгария съ 940,000 тона, Австрия съ 530,000 тона, Ромъния и България съ около 380,000 тона, Германия и Чехия съ около 100,000 тона.

Следъ войната само Германия и Чехия, а презъ 1924 г. и Ромъния сѫ достигнали и надминали своя износъ отъ 1911 г. България презъ 1923 и 1924 г. показва единъ бавно растящъ износъ, но все пъкъ презъ 1924 г. износа съставлява една четвъртъ отъ тоя презъ 1911 г.

3) Презъ 1911 г. вѫтрешния превозъ на Ромъния достига до 2,000,000 тона, като е почти два пѫти по-голѣмъ отъ вѫтрешния превозъ на всички останали съкрайбрѣжници общо взети, което положение го отстѫпва следъ войната на Югославия съ надъ 1,000,000 тона вѫтрешенъ превозъ презъ 1924 г. Най-малкъ вѫтрешенъ превозъ наблюдаваме въ Германия и Чехия, което положение запазватъ и презъ 1923 и 1924 г., което пъкъ схожда съ цѣлата стопанска дейность на тия страни по Дунава — т. е. да имъ служи за съобщение съ чужбина.

Нашия вѫтрешенъ превозъ презъ 1923 и 1924 г. е по-голѣмъ отъ тоя презъ 1911 г., като **постепенно се увеличава.**

ТРАФИКЪ НА БЪЛГАРСКИТѢ КРАЙБРѢЖНИЦИ ПРЕЗЪ 1911, 1923 и 1924 ГОД.
(ВЪ ТОНОВЕ)

ПРЕДНАЗНАЧЕНО ЗА / ПРОИЗХОДЯЩЕ ОТЪ		Германия	Австрия	Унгария	Чехия	Югославия	България	Ромъния	Всичко
Германия	1911	16000	30000	42000	11000	111000	1415	51000	262415
	1923	4124	19645	64126	45440	22957	1309	21707	179308
	1924	8935	19697	34715	22330	16624	659	25968	128929
Австрия	1911	49000	204000	58000	30000	280000	6000	37000	1186000
	1923	90841	42692	150211	22181	85646	33072	123960	548603
	1924	51438	58501	193002	7185	71637	23761	232612	638139
Унгария	1911	40000	300000	378000	19000	657000	17000	57000	1468000
	1923	153787	75782	215618	4063	54546	1813	29227	544836
	1924	128251	61711	147718	11797	75150	2729	52913	480269
Чехия	1911	1233	19000	37000	6000	19000	1000	7827	91060
	1923	1698	1640	21144	7607	12897	1858	6312	53156
	1924	1792	3159	65997	13139	114231	19679	52903	270954
Югославия	1911	15000	143000	266000	29000	500000	6164	69000	1028164
	1923	65896	31650	7570	37243	968753	44	82260	1194416
	1924	13708	40809	20574	59134	1016183	22	86113	1236543
България	1911	3000	20000	5000	1000	50000	27000	63000	269000
	1923	4030	11505	8341	4546	1777	27308	96632	154141
	1924	17251	15496	3669	11592	2411	37757	114527	202702
Ромъния	1911	70000	25000	15000	1000	144000	345000	1948000	2498000
	1923	14602	22075	3461	3868	15018	44842	1145593	1249459
	1924	11010	14379	7195	6777	73243	40262	647607	800473
Всичко	1911	144233	741000	1323000	97000	1761000	403579	2332827	6802639
	1923	334978	205989	480473	124948	1161594	110246	1505691	3923919
	1924	232386	213755	472870	131008	1269479	124869	1212643	3757010

Данните ни навеждатъ на следните заключения:

1) По вноса презъ 1911 г. държавите се нареждатъ така:

Унгария, Австрия съ около 1,000,000 тона,

Ромъния и Югославия съ около 500,000 тона,

Германия и България съ около 250,000 тона,

Чехия съ около 90,000 тона.

За всички държави тѣзи цифри спадатъ следъ войната, после постепенно се качватъ. Най-силно качване показва Чехия. Обаче, никоя държава не е достигнала цифритѣ отъ 1911 г. Къмъ 1924 г. по вноса държавите се нареждатъ така: Австрия, Унгария, Югославия, Чехия, България, Ромъния и Германия.

4) Споредъ цѣлия си трафикъ презъ 1911 г. държавите се нареждатъ:

Ромъния, Югославия, Унгария, Австрия, България, Германия, Чехия, а въ 1924 г.: Югославия, Ромъния, Унгария, Германия, Австрия, Чехия и България на последно мѣсто, макаръ, че Германия, Австрия, Унгария и Чехия да иматъ по-малъкъ брѣгъ отъ нашия.

5) Отъ цѣлия нашъ превозъ презъ 1924 г. само около 13% е вѫтрешенъ, а 87% е външенъ превозъ (вноса и износа).

Отъ всичкитѣ превози, които се извършватъ по Дунава общо взети за всички крайбрѣжници презъ 1911 г. 6% е български превозъ, презъ 1923 г. 4% е български превозъ и презъ 1924 г. 5.3% е български превозъ.

*

* *

Въ следващата таблица виждаме плавателния паркъ, който притежаватъ презъ 1924 г. разнитѣ народи по Дунава, било крайбрѣжници, било некрайбрѣжници.

Плавателенъ паркъ по Дунава къмъ 1924 г.

Плавателенъ инвентаръ	Конски сили на машинитѣ въ:		Тона шлепове	Забележка
ДЪРЖАВИ	Пѫтниш. кораби	Влѣкачитѣ		
Германия . .	—	25000	215.265	
Австрия . . .	18040	25170	265.725	
Чехия	738	5987	82.544	
Унгария . . .	11574	18199	169.163	
Югославия . .	9760	34243	475.679	
Ромъния . . .	7750	26215	449.863	
Франция . . .	—	8970	70.976	
Гърция . . .	—	6720	168.485	
Италия. . . .	—	650	13.950	
Холандия . .	—	700	7.624	
Белгия. . . .	—	900	6.725	
Англия. . . .	—	150	5.025	
България . .	—	1040	1.000	Служатъ само за строителни цели

До като преди войната изпъкваха, като първи държави по своя дунавски плавателенъ паркъ само Ромъния и Австро-Унгария, то сега виждаме, че всички крайбрѣжници иматъ голѣми превозни срѣдства и разликата помежду имъ не е така голѣма, както това бѣше преди войната. Забелязва се едно изравняване, което се дължи на разпредѣлението на австро-унгарския плавателенъ паркъ и придаването голѣма негова часть на новитѣ дунавски държави-победителки — Югославия и Чехия. **Само България** измежду всички крайбрѣжници **нѣма плавателенъ паркъ** за нуждитѣ на своитѣ превози, както това бѣше и преди войната.

Показанитѣ въ таблицата за насъ конски сили сѫ мощностьта на нѣколко влѣкача и други дребни сѫдове, които служатъ изключително за строителни нужди. Подъ българско знаме сѫ само 0.5% отъ мощностьта на машинитѣ на всички кораби, които плаватъ по Дунава. Показанитѣ 1000 тона съставляватъ единственитѣ 2 шлепа, които имаме подъ българско знаме на Дунава, една наречена съ името на втората българска столица **„В. Търново"** и тѣ съставляватъ 0.5% отъ тонажа на всички шлепове по Дунава. Преди 3 години имаше записани въ нашитѣ пристанища 10 шлепа, които плаваха подъ българско знаме, обаче, интереса ги застави да промѣнятъ българския екипажъ съ свой, защото българитѣ не знаели тѣхния (не на знамето) езикъ — нѣмския, а сѫществуващето наше законодателство по тази материя и прилагания до сега у насъ редъ на нѣщата по корабоплаването ги улесни да строятъ това безъ особенни мѫчноти и да смущаватъ статистическитѣ изучвания по нашето положение на Дунава. Подобни явления не веднажъ сѫ ставали причина за страстни полемики у насъ равни на буря въ чаша вода.

Отъ таблицата виждаме, че Франция, Гърция, Италия, Белгия и Англия, които не сѫ крайбрѣжници подържатъ свой плавателенъ паркъ. Присѫствието на Белгия е свързано съ белгийската захарна индустрия у насъ и Ромъния. Останалитѣ чужди знамена сѫ наследство отъ преди войната. На французското и английското знаме не предстои да се развиватъ, тъй като тѣхнитѣ капитали вече пѫтуватъ подъ австрийско, унгарско и ромънско знамена, като главни участници въ D. D. S. G., M. F. R. и N. F. R.

Интересно и забележително е присъствуването на гръцкото знаме и то въ единъ внушителенъ размѣръ на шлеповетѣ. Нѣщо което заслужава да отбележиме е, че гърцитѣ сѫ единственитѣ по Дунава, които се явяватъ предимно, като отдѣлни собственици на влѣкачи и шлепове, докато другитѣ нации се явяватъ или като самостоятелни сдружения или като сдружения, които иматъ, както подръжката, така и участието на държавата. Тукъ проличава още веднъжъ предприемчивия духъ на гърцитѣ по корабоплаването, които макаръ и далеко отъ своята страна и безъ непосрѣдствената подръжка на своята държава просто на просто проявяватъ една рѣдка предприемчивость и способность да се нагаждатъ въ международнитѣ пѫтища наравно съ другитѣ въпрѣки всичкитѣ мѫчни и особни условия за конкуренцията на Дунава, нѣмайки представа за която ние понѣкога тъй се плашиме отъ нея и продължаваме да стоиме бездейни.

За нашия вносъ и износъ и вѫтрешенъ превозъ, който за 1924 год. съставлява 5.3% отъ цѣлия превозъ по Дунава, ние не разполагаме съ никакви превозни срѣдства било частни, било държавни. Съответно на нашия превозъ **би следвало да имаме** отъ общото количество конски сили на Дунава **около 8200** и отъ общия тонажъ на шлеповетѣ **около 102.000 тона, което би се равнявало на 16—20 влѣкача съ 400—500 к. с. и около 100—150 шлепа съ по 60—100 вагона всѣки отъ тѣхъ.**

*

* *

ТАБЛИЦА

за мощностьта на двигателитѣ въ насърчаванитѣ индустрии у насъ за 1909 и 1921 г.

	Конски сили въ:	
	1909 г.	1921 г.
Мини и кариери	300	1,100
Меиални индустрии	379	1,533
Керамика	661	4,648
Химически индустрии	454	904
Индустрии за храна и питиета	5,822	25,070
Текстилна	3,722	5,798
Дървена.	689	1,266
Кожарство.	506	1,390
Хартийна	233	450
Добиване електрическа енергия	4,734	958
Всичко .	17,500	43,117

Отъ тази таблица се вижда мощностьта на двигателитѣ въ насърдчаванитѣ у насъ индустрии

ната виждаме, че Югославия има **само на Дунава повече отъ три четвърти отъ мощността на всички двигатели на българската индустрия,** Германия, Австрия и Ромъния иматъ повече отъ половината отъ сѫщата мощность, **а ние къмъ 1921 г. нѣмаме почти нито една конска сила по Дунава при 43,117 к. с. въ вѫтрешната индустрия.**

*

* *

Цѣлия превозъ по Дунава на всички народи отъ 3,757,010 тона презъ 1924 г. е извършванъ подъ разни чужди знамена, както се вижда по-долу.

Процентно се пада на разнитѣ знамена, подъ които е извършенъ превоза, както следва:

Югославянско знаме	34%
Австрийско знаме	22%
Унгарско знаме	12%
Ромънско знаме	11%
Германско знаме	6%
Чехско знаме	3%
Разни знамена	12%

Въ процента „разни знамена" влизатъ и тѣзи нищожни превози, които сѫ извършени подъ българско знаеме. Тѣ сѫ обаче, безъ всѣкакво значение за народното ни стопанство. Ние не се съгласяваме съ цифритѣ, които ни даватъ нѣкои официални мѣста, защото тѣ не схождатъ съ действителния наличенъ плавателенъ паркъ подъ българско знаме. Второ основание да не се съгласиме съ тия данни е факта, че сведенията, които се публикуватъ у насъ за движението и превозитѣ подъ българско знаме обхващатъ и тия строителни превози на камъни, пѣсъкъ и др. материали, които отиватъ за новостроящитѣ се пристанища и укрепителни стени. Тѣзи превози не се отнасятъ къмъ търговско-стопанската наша характеристика на Дунава, както не се вематъ подъ внимание и работнитѣ влакове по Б. Д. Ж. за подържане и строежа на линиитѣ. Трето основание да не даваме значение на нашитѣ публикувани цифри е общедостѫпното за всѣкиго наблюдение върху самия Дунавъ, което увѣрява, че **превози подъ българско знаме не се извършватъ.** Случайнитѣ превози извършвани зимно време между нѣкои дунавски населени пунктове, гдето нѣма желѣзници и когато привилегированитѣ отъ самитѣ насъ чужди параходи, които поддържатъ съобщенията по нашето крайбрѣжие си отидатъ на зимовка въ Виена и Будапеща — тия случайни превози сѫ сѫщо безъ значение, защото тѣ нито предполагатъ, **нито пъкъ и срѣдствата** съ които се извършватъ **сѫ нагодени да станатъ постоянни, или да бѫдатъ ядка, отъ която ще очакваме развитието на дунавското ни корабоплаване.**

Сѫщата таблица ни показва, че Югославия и Австрия извършватъ почти всичкия свой превозъ (вносъ и износъ) и вѫтрешенъ превозъ само подъ свое знаме, а **ние оставяме почти цѣлия си превозъ подъ чужди знамена.**

Цѣлия нашъ превозъ — вносъ, износъ и вѫтрешенъ превозъ презъ 1924 г. се извършва подъ чуждитѣ знамена, както следва:

Подъ Германско знаме . . .	26000 тона или	9%
Подъ Австрийско знаме. . .	88000 тона или	28%
Подъ Унгарско знаме. . . .	30000 тона или	9%
Подъ Чехско знаме	12900 тона или	4%
Подъ Югославянско знаме	нѣма тона или	0%
Подъ Ромънско знаме. . . .	124000 тона или	45%
Подъ разни знамена.	7000 тона или	4%

Голѣмия дѣлъ, който пада на ромънското знаме се дължи на обстоятелството, че при липсата на българското знаме ромънското се явява най-близко и най-подходяще да поеме нашия превозъ. По този начинъ вноса на дървения материалъ, соль и петролни деривати въ северна България и износа на хранитѣ ни къмъ Сулина съставляватъ главнитѣ товари за българския превозъ подъ ромънско знаме. Останалитѣ знамена извършватъ предимно индустриялния вносъ отъ срѣдна Европа. Нашия земелдѣлски износъ къмъ срѣдня Европа се извършва предимно, както пъкъ и всичкия вѫтрешенъ превозъ се извършва **изключително** отъ австрийско и маджарско знаме.

Това наше положение на Дунава, че ние не участваме въ дунавскитѣ превози съ свои срѣдства, а ги извършваме изключително съ чужди с. право ни навежда на нѣкои тѫжни размишления за **положението на зависимость, въ което се поставя нашата вѫншна търговия.** Така се случило презъ 1905 и 1906 г., когато имахме урожайни години. Ромънскитѣ превозни срѣдства били ангажирани съ своя износъ на храни, и ние намирахме за износа на нашитѣ храни превозни срѣдства съ голѣми навла. Добритѣ понавачи изчисляватъ, че сме изгубили по него време около 4-5 милиона лева, защото при невъзможностьта да се изнесатъ сѫ продавани на низки цени. Само тази цена била достатъчна за създаването на наше родно корабоплаване и брѣгово устройство.

Правени сѫ опити да се насочи износа на северна България по море, обаче, такива мѣроприятия пъкъ се явяватъ вредни за фиска, защото за подраняване цената на хранитѣ въ крайнитѣ имъ точки по двата пѫтя — водния и желѣзопѫтния — се налагало намаление навлото по скѫпия желѣзенъ пѫть.

Вредитѣ, които по горнитѣ причини се явяватъ, ощетяватъ, както производителя така и фиска: Тѣхното премахване съ полза на народното и държавно стопанство е възможно само съ създаването на наше търговско корабоплаване по Дунава. По този начинъ ще се засили и регулира предимно износната ни търговия, а главно и търговията и съобщенията по нашето крайбрѣжие, което по неустановени и промѣнливи за днесъ начини, ту замира въ нѣкои свои точки, ту чрезмѣрно се развива въ други и се завежда неумѣстна и излишна борба между отдѣлнитѣ центрове. Главната причина на такова състояние е липсата на търговско корабоплаване и споредъ нѣкои наши икономисти липсата на една общо регулирана стопанска производствена и транспортна програма за развитие на вѫтрешнитѣ стопански области на България и връзката имъ както помежду, така и съ чуждестраннитѣ стопански области. Ние се характеризираме и съ непознаване нашата търговия по Дунава и малкия интересъ, който проявяваме къмъ нея да я поемеме въ свои ръце. Ние нѣмаме нито едно сериозно проучване на Дунава въ каквото и да е отношоение, а значи и въ търговско.

Случаятъ отъ 1905—1906 г. не е единственъ По-сетне при разглеждане отдѣлнитѣ прояви, които хвърлятъ свѣтлина върху нашата стопанска и строителна политика на Дунава ще изтъкнеме и други белези на неуравновесени съ общитѣ интереси на страната похвати, редъ и предприятия върху Дунава. Сега, обаче, ще изтъкнемъ единъ прѣсенъ фактъ отъ значение за търговията и превоза ни по Дунава.

Знайно е че тритѣ дунавски корабоплав. дружества Д. Д. С. Г., М. Ф. Т. Р. и Н. Т. Р. иматъ офи-

циалното разрешение на нашата власть да извършватъ българското крайбрѣжно съобщение между Видинъ и Русе. Изглежда, макаръ и официално това не е изнесено, че размѣра на събиранитѣ отъ тѣхъ навла и пѫтнически такси за „услугата", която вършатъ, както на нашата вѫтрешна размѣна, така и на съобщенията ни по Дунава въ чужбина, че е възлизала надъ стотина милиона лева, които въ единъ неочакванъ за Б. Н. Б. моментъ въ началото на 1926 г. се явили на една чужда борса и поискали своето покритие. Този фактъ предизвика спадането на българския левъ съ 1 стотинка отъ 25. I. до 6. II. 1926 г., когато наново почва подобрението на нашия левъ. Както и други пѫть така и сега Б. Н. Б. съ героични мѣрки е посрещнала изненадатата, съзнавайки значението за затвърдяване на нашата монета. Обаче, скоро следъ това е било издадено следното окрѫжно:

ОКРѪЖНО № 14095/111 отъ 14. VI. 1926 г.

„Какъ ще се постѫпва съ събранитѣ отъ агенцията на параходнитѣ дружества суми въ лева, произходящи отъ превозни такси и пѫтнически билети.

До банковитѣ клонове и агентури въ: София, Русе, Видинъ, Ломъ, Свищовъ, Никополъ, и Рахово за изпълнение, а до останалитѣ клонове и агентури — за сведение.

Съобщаваме Ви, че съгласно съ постановлението на управителния ни съветъ отъ 23. III. т. г., протоколъ № 33, не се разрешава на агенциитѣ на параходнитѣ дружества въ града Ви, събранитѣ отъ тѣхъ приходи въ лева, произходящи отъ превозни такси и пѫтнически билети, да внесатъ въ името на тѣхнитѣ централи по смѣтка „чуждестранни лева" въ разнитѣ мѣстни банки. Разрешава се, обаче, да внесатъ такива суми само по смѣтка „мѣстни лева". Внесенитѣ суми ще бѫдатъ централизирани при дирекциитѣ на мѣстнитѣ банки въ София, които по нареждане на централитѣ на параходнитѣ дружества, ще ги конвертиратъ въ чужда валута. Последнитѣ не могатъ да продаватъ левоветѣ си въ странство, нито пъкъ да ги прехвърлятъ на името на други чуждестранни фирми или банки. Конвентирането имъ ще се разрешава отъ управлението ни, при поискване, и ще става само при Софийския банковъ клонъ.

За установяване редовностьта на вноскитѣ, които агенциитѣ за смѣтка на своитѣ централи, ще правятъ въ разнитѣ частни банки, ще извършвате редовно месечни провѣрки, като следъ всѣка провѣрка ще донасяте въ управлението, камбиналенъ инспекторатъ" . . .

Остава читателя самъ да извади заключението за преимуществата, които има това единственно положение на Дунава, въ което сме се поставили само ние българитѣ, като сме предоставили на чужденцитѣ да извършватъ не само външния превозъ на българското производство, но даже и цѣлия нашъ вѫтрешенъ, домашенъ превозъ. Нашата голѣма немара е необяснима и грѣховна, като се знае отъ една страна характерната черта, на българина да обича своето, винаги да търси и създаде свое собственно огнище, добрѣ оградено и съ дълбокъ отпечатъкъ на своята личность. Отъ друга пъкъ страна, като се замислиме за гонрото положение на нѣщата и като го съпоставимъ съ долното нареждане на една официална българска власть следва да извадимъ още по-силно заключение, отколкото немарата къмъ своя собственъ тъй леко видимъ интересъ. Но нека документа говори самъ за себе си.

„Преписъ

До началницитѣ на Пристанищата Русе, Свищовъ, Никополъ, Сомовитъ, Орѣхово, Ломъ, Видинъ, и малкитѣ пристанища: Бешлий, Козлодуй и Ново-село, за сведение и точно изпълнение.

Въ брой 34 на Държавенъ вестникъ отъ 1906 г. е публикуванъ „Законъ **за крайбрѣжната служба**", по силата на който превоза на стоки и пѫтници, между пристанищата на Дунавското ни крайбрѣжие, **е запазено само за кораби подъ Българско знаме.** Понеже българското корабоплаване по Дунава не е достатъчно да задоволи нуждитѣ на населението, то възъ основа на сѫщия законъ, Главната Дирекция на Желѣзницитѣ и Пристанищата е дала разрешение за извършване на редовнитѣ превози на стоки и пѫтници на следнитѣ чуждестрани параходни дружества: Първото Австрийско параходно дружество D.D.S.G. Маджарското параходно дружество M.F.T.R. и Ромънското рѣчно параходство N. F. R.

Вънъ отъ тия три параходни дружества подъ чуждо знаме никой другъ чуждъ параходъ или параходно дружество, нѣма право да устройва **редовни параходни съобщения** по Дунавското ни крайбрѣжие за превозъ на стоки и пѫтници.

Превоза на стоки и пѫтници въ районитѣ на изброенитѣ по-горѣ пристанища, сиречъ между малкитѣ пристанища (Бешли, Горни-вадинъ, Островъ, Скѫта, Козлодуй, Долни-Цибъръ, Акчаръ и Ново-село) се запазва изключително за кораби подъ българско знаме, било държавни, било частни. Изключение и то временно се допуща и то за пѫтнически параходи на Дружествата D.D.S.G и M.F.T.R. **до дето бѫде възможно да се уреди редовна параходна служба подъ българско знаме.**

Районитѣ на пристанищата сѫ точно опредѣлени съ окрѫжно предписание на Главната Дирекция на Желѣзницитѣ и Пристанищата № 6712 отъ 1924 година. Понеже гореизброенитѣ малки пристанища (Бешли, Островъ, Горни-вадинъ, Козлодуй, Скѫта, Долни-Цибъръ, Акчаръ и Ново-село) падатъ въ района на голѣмитѣ пристанища, то за поясненне, ще имате предъ видъ, че стоки натоварени напр. въ Ломъ, ще могатъ да бѫдатъ отправени за Долни-Цибъръ, Козлодуй, Островъ, Скѫта, Горни-Вадинъ или Бешлий само на кораби подъ българско знаме изключая стоки натоварени въ пѫтническитѣ параходи на Дружествата, които иматъ разрешение, т. е D. D. S. G. и M. F. T. R.

Съ тия наставления, прилагането на които ще извършвате съ най-голѣма внимателность и безъ предварително разрешение нѣма да предприемате никакви запретителни мѣрки, **считамъ, че се тури начало на покровителството на Българското знаме по Българското Дунавско крайбрѣжие"!?**

*

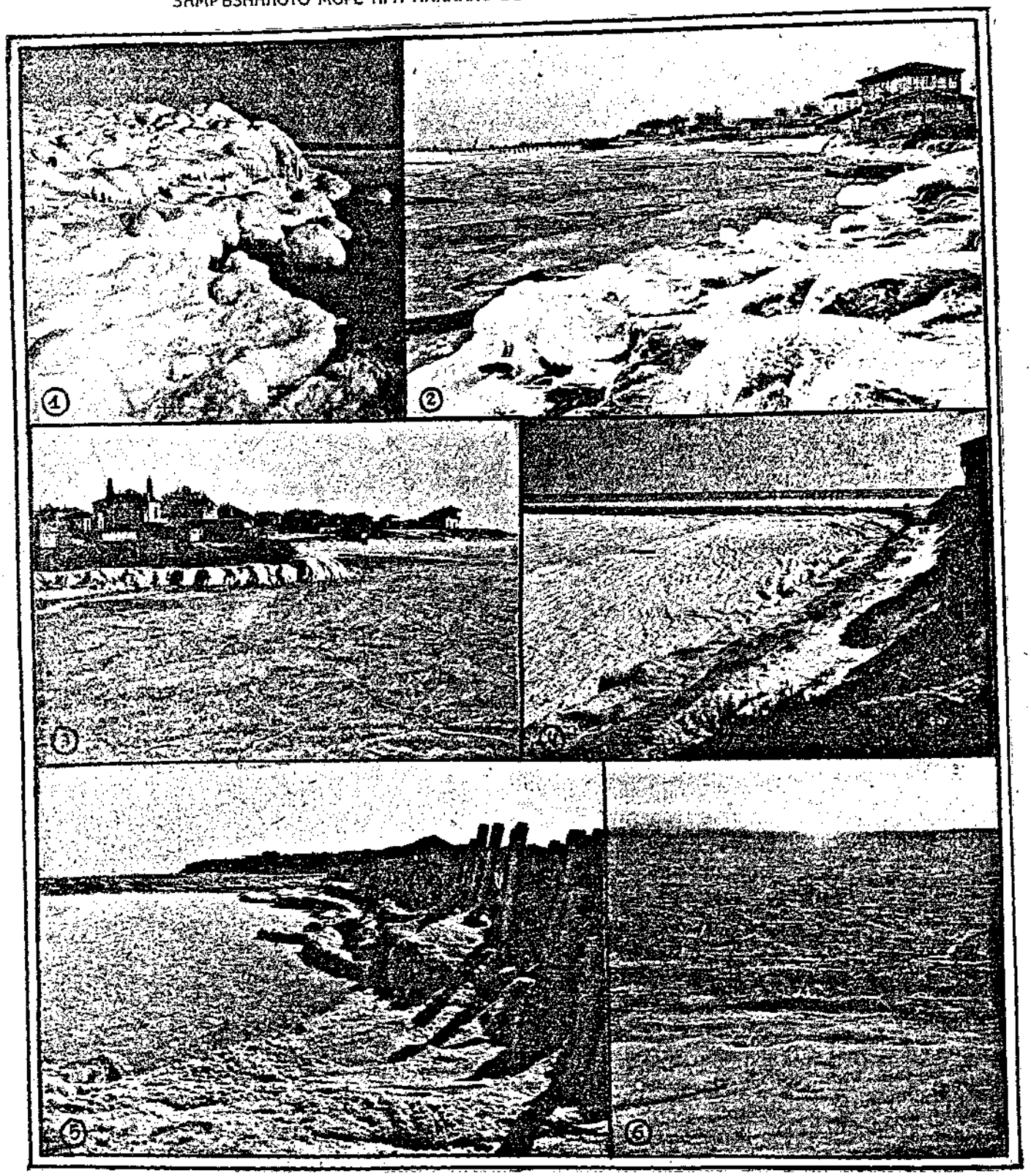
Въ първата, голѣмата таблица ние виждаме единъ износъ отъ България за Ромъния, който възлиза презъ 1911 г. на 345.000 т., презъ 1922 г. — 44.840 т. и презъ 1924 г. на 40.200 т. т. е. той съставлява отъ цѣлия нашъ износъ за 1911 г. 92%, за 1923 г. 53% и за 1924 г. 46%.

Това ни показва:

1) Едно намаление на цѣлия нашъ износъ по Дунава следъ войната почти на $^1/_4$ въ сравнение съ 1911 г., като, обаче, процентното участие на Дунава въ износа спрямо срѣдния износъ презъ 1923 година и 1924 година си остава сѫщото.

2) Преди войната почти цѣлия нашъ износъ по Дунава — (92%) отиваше за Ромъния, т. е. чрезъ Браила — Сулина на голѣмитѣ пазари. **Само 8% отъ износа ни е отивалъ нагоре.**

ЗАМРЪЗНАЛОТО МОРЕ ПРИ АНХИАЛО ВЪ НАЧАЛОТО НА МАРТЪ (6. III. 1929 г.)



1. Единъ отъ замръзналитѣ вълноломи. 2. Красивъ кжтъ отъ замръзналото море. 3. Замръзналиятъ Анхиалски заливъ. 4. Замръзналото море северно отъ Анхиало. 5. Оградата на солницитѣ (сета) и замръзналото езеро. 6. Залѣзъ слънце.

3) Следъ войната износа ни надолу презъ Брапла и Сулина е вече процентно преполовенъ и **вече насоченъ нагоре:** презъ 1923 година съ 47% и презъ 1924 година съ 54% отъ цѣлия ни износъ по Дунава. Това обстоятелство трѣбва да обясниме съ изгубването на дветѣ житни пристанища — Тутраканъ и Силистра, цифритѣ на износа на които днесъ принадлежатъ на ромънската статистика и сигурно тия цифри и при новия владетель сж насочени на [illegible] къмъ Брапла и Сулина. Втора причина виждаме въ голѣмата промѣна, която настжпи въ нашето земледѣлско стопанство, което замѣни часть отъ производството на хранителни култури съ индустриални такива, които намѣриха добри пазари и създаватъ добри връзки и условия за съвмѣстна обмѣнна търговия между индустриална срѣдна Европа и земледѣлска дунавска България и то до такава отрадна степень щото процентнитѣ ни **връзки да порастнатъ отъ 8 на 54.**

които се извършва нашия превозъ по Дунава подъ всички чужди знамена изключая Ромънското, виждаме, че той е сѫщия, т. е. подъ Германско знаме 9%, Австрийско 28%, Унгарско 10%, Чехско 4%, разни знамена 4% или общо 54% при останалитѣ 45% за ромънско знаме.

Това последно обстоятелство крие въ себе си голѣми възможности и перспективи за **обединяване нашитѣ съ чужди усилия за създаване нашето дунавско корабоплаване,** обаче, до днесъ не се намѣриха у насъ сили и достатъчно компетентна прозорливость да го използуваме и най-сетне да го сложимe въ основитѣ на нашето корабоплаване следъ нѣколкократнитѣ наши безплодни и случайни усилия за сѫщата цель въ течение на 50 години, а особено въ последнитѣ нѣколко години.

Димитъръ Куртевъ
Председат. на Пловд. кл. на Б. Н. М. С.

КООПЕРАТИВНО КОРАБОПЛАВАНЕ

Преди всичко бързаме да пояснимъ, че се намѣсваме по изнесения въпросъ за „Кооперативното корабоплаване" предъ тазгодишния конгресъ на Б. Н. М. С., съ желанието да допринесемъ щогоде за правилното поставяне и освѣтление на въпроса — негли да дадемъ едно изчерпателно разрешение на сѫщия въпросъ.

Естеството на голѣмото корабоплаване е такова, че то трѣбва най-напредъ да обслужи на родното производство, а следъ това да догонва печалбитѣ, къмъ които всѣко добре организирано стопанско предприятие трѣбва да се стреми, за да рентира вложенитѣ въ него капитали. Тази стопанска необходимость налага дори и на добритѣ уредени морски държави да подпомагатъ съ грамадни срѣдства своето корабоплаване. Това се налага въ много по-голѣмъ размѣръ на останалата надире въ това отношение малка България. Но за земледѣлческа България тази наложителность повелява да направи още по-голѣми жертви за своето ново корабоплаване, та да може часъ по-скоро да тури последното въ услуга на износа на нашитѣ земледѣлчески продукти. И казанитѣ жертви, които ще бѫдатъ направени, ще трѣбва да бѫдатъ понесени и отъ държавата и отъ самия народъ, защото тѣ сѫ жертви за общия стопански напредъкъ на страната.

На конгреса на лозаритѣ, станалъ въ 1927 г. въ гр. Русе се установи, възъ основа на точни и всестранни данни, какво докато се не снабдимъ съ собствено корабоплаване поне на Дунава, ние не можемъ да мислимъ за единъ засиленъ и масовъ износъ на нашитѣ десертни грозда и зеленчуци въ прѣсно състояние, тъй като се разбра, че рейситѣ на експреснитѣ параходи на Австрийското параходно дружество, при най-добра воля отъ сѫщото, не сѫ въ състояние да пренесатъ повече отъ 300.000 кгр. такива прѣсни продукти. А да се създадатъ специални рейси само за казанитѣ наши стоки, дружеството се не съгласява, защото не може да намѣри смѣтка въ това. Пролича голѣмата зависимость на този стръкъ отъ нашето родно производство отъ организацията на транспортнитѣ срѣдства на чужденцитѣ. Прочее, създаването на родно корабоплаване, не е важно на какви начала, се явява като едно отъ предварителнитѣ условия за засилване на износа на нашитѣ десертни грозда и зеленчуци до размѣръ, който да укаже влияние върху разширяването на самото производство и да се предпазятъ по този начинъ отъ обезценяване казанитѣ ценни наши земледѣлчески продукти въ години на голѣмо плодородие.

Спремъ ли пъкъ погледъ върху износа на нашитѣ зърнени храни, ние ще почерпимъ въ полза на нашата теза несравнено по-силни аргументи. У насъ търговията съ зърнени храни става отъ чуждестранни търговски фирми или агенти на такива, които си служатъ съ голѣмъ брой посредници и закупуватъ храните на твърда цена. Тази система на търговия носи съ себе си недостатъци, които подбиватъ цената на нашата стока. Обикновено цената на нашата пшеница бива подбивана, поради голѣми примѣси отъ ржжь и друга смѣсь или поради слабото хектолитрово тегло. Това пъкъ се дължи най-често на стремлението на търговеца да купи по-евтина стока и да спечели повече. И когато търговеца случайно, на нашитѣ житни пазари, закупи сѫща стока, постига преследваната си цѣль за печалби чрезъ закупуване на долна стока съ по-голѣмъ процентъ примѣси. Свръхъ това, голѣмитѣ чужди търговци, използувайки корабоплаването на своитѣ държави прехвърлятъ транспортнитѣ разноски върху нашия производитель. Друго би било положението на производителя, ако нашата житна търговия е въ ржцетѣ на самия производитель чрезъ неговитѣ кооперативни организации и ако стоката му можеше да се изнесе чрезъ наши кораби и се предложи и продаде непосредствено на чуждитѣ голѣми тържища и то подредена, съгласно изискванията на последнитѣ.

Всичко това ни налага, щото за да си пробиемъ пѫть на европейскитѣ пазари и да откриемъ нови такива за голѣмъ брой отъ нашитѣ ценни земледѣлчески продукти, да свържемъ тѣсно нашето родно производство съ нашето родно корабоплаване. Тази стопанска зависимость на едното съ другото е, която ни посочва правилния пѫть за рационалното разрешаване на въпроса за родното засилено корабоплаване и по кой начинъ да бѫдатъ разпредѣлени и понесени жертвитѣ, които неминуемо ще трѣбва да понесе нашата страна за създаването на собственото корабоплаване.

Така поставенъ въпроса, логически следва да заключимъ, че нашето корабоплаване трѣбва да бѫде едно общенародно дѣло, защото то ще бѫде турнато на служба на интереситѣ на производителя и на консуматора. Следователно, жертвитѣ, които то ще ни наложи, ще трѣбва да се понесатъ отъ целия народъ, тъй като косвено въ края на крайщата ще има голѣми изгоди за него. Всичко това ни подсказва, че организацията за събиране на нуждитѣ срѣдства за създаването на родно корабоплаване трѣбва да бѫде **кооперативна.** Акционерната форма за набиране на капиталъ не е народна организация; тя е по-скоро такава на капитали и то по-крупни такива, които се събиратъ по-лесно, ако предприятието обещава да донесе голѣми печалби и изключва загубитѣ.

Дали чрезъ кооперативната форма биха могли да се събератъ голѣми капитали, и дали кооперацията има приложение въ голѣми индустриални и търговски предприятия е единъ въпросъ, който кооперативното движение въ странство и у насъ изнася на сцената и разрешава въ положителна смисъль, въ противовесъ на господствующитѣ до сега възгледи. Индустрията за производство на

хранителни продукти и на специално млѣчни такива въ Дания, Холандия и други северни държави, както и търговията и експорта на такива е почти въ ржцетѣ на кооперативнитѣ съюзи; така напр. две трети отъ житния износъ на Канада, 70 на сто отъ сжщия на Австралия, 85 на сто производството на масло въ Дания, 65 на сто отъ млѣчното производство на Холандия, 65% отъ гроздовото производство (розини) на Гърция, 98.9% отъ протокалитѣ на Калифорния, се извършва на кооперативни начала. Напоследъкъ дори, класическата капиталистическа винарска индустрия въ Франция почна да отстжпя на кооперативнитѣ винарски изби. А пъкъ въ Англия, всеизвестенъ фактъ е, че потребителната кооперация разполага съ своитѣ фабрики за обувца, платове и дрехи, за произовдство на маргаринъ и масло; разполага сжщо съ свои оризови, житни и др. плантации и съ своя специална търговска флота за превозване своята стока отъ колониитѣ.

До сега се считаше, че осигурителното и банкерско дѣло е монополъ на акционерния капиталъ. Дори у насъ кооперативнитѣ осигурителни дружества и популярнитѣ банки показаха, че на кооперативни начала могатъ да се организиратъ голѣми прични срѣдства и да се администрират не по-зле отъ подобнитѣ акционерни предприятия. Многобройностьта на носителитѣ на капитала не може да се третира, като недостатъкъ на системата, защото частични неуспѣхи сж срѣщани, и то често, и при акционернитѣ д-ва. При това не трѣбва да се изпуща отъ очи и характера на акционерния капиталъ у насъ — той е предимно лихварски и мжчно навлиза въ индустрията и търговията. Отъ всички се признава, че нашето лозарство ще бжде погубено, ако не се модернизира нашето винарство, чрезъ създаване на модерни винарски изби въ лозарскитѣ райони. При все това, не виждамъ нашия акционеренъ капиталъ да навлиза въ това производство и ако е направено нѣщо, то е отъ кооперацията, и то само отъ нея. До известна степень, сжщото може да се каже и за нашата преработваща индустрия на земледѣлческитѣ продукти. Така, че ако може да се говори изобщо за мжчнотии, тѣ сж еднакви при набиране капитали и за кооперацията и за акционерното дружество. Въпрѣки това, налага ни се да не бездействуваме, а да работимъ, даже и при наличнитѣ мжчни условия.

Ето защо, ние мислимъ, че въпросътъ за техническата стопанска и търговска организация на едно предприятие, каквото е голѣмото корабоплаване, не трѣбва да се смѣсва и предрешава отъ системата за набиране срѣдства за него. То се знае, че каквато и форма да приememъ за събиране и организиране на срѣдствата, най-важното си остава пакъ ржководството на самото предприятие — да бжде поставено въ ржцетѣ на хора компетентни и вещи по материята, които да бждатъ заинтересувани въ крайнитѣ резултати на самото стопанско предприятия, и то повече чрезъ тантиеми (процентно възнаграждение), отколкото чрезъ заплата. Опитътъ на наша почва показва, че кооперативната организация не е по-неудобна отъ акционерната. Що се отнася до законодателни мѣрки, чрезъ които да се отстранятъ нѣкои отъ забелязанитѣ до сега неудобства, е въпросъ по-скоро на подробность, която имаме основание да вѣрваме, че ще бжде уредена съ новия законъ за кооперативнитѣ сдружения въ страната, а не въпросъ на принципъ. Нищо не бихме имали противъ, ако се създаде и специаленъ законъ на насърдчение на корабоплаването подъ българско знаме. Въ всѣки случай, ние не сподѣляме възгледа на онѣзи, които мислятъ, че нашето корабоплаване трѣбва да бжде създадено само на базата на кооперативния капиталъ. Въ това поле на стопанска дейность у насъ има широкъ просторъ и за акционерно и за кооперативно корабоплаване. Защото новитѣ форми въ областьта на траспорта, дори и когато сж по-съвършени, не изключватъ старитѣ такива, а се само вмѣстватъ между тѣхъ.

Въ заключение ще прибавимъ, че за правилното разрешение на занимаващия ни въпросъ, не бѣше необходимо толкова да се отрече по начало кооперацията, дори съ пресилени аргументи, за да се докаже предимството на акционернитѣ дружества по корабоплаването и наредъ съ това да се дойде до мисъльта, че „кооперативната форма въ корабоплаването при все това може да се допустне", обаче, при дадени корекции, които не отричатъ по начало удобностьта на тази форма, да се ограничатъ въ пожелания за отстраняването на дадени несъобразности и грѣшки, които нѣматъ принципиално и решаващо значение.

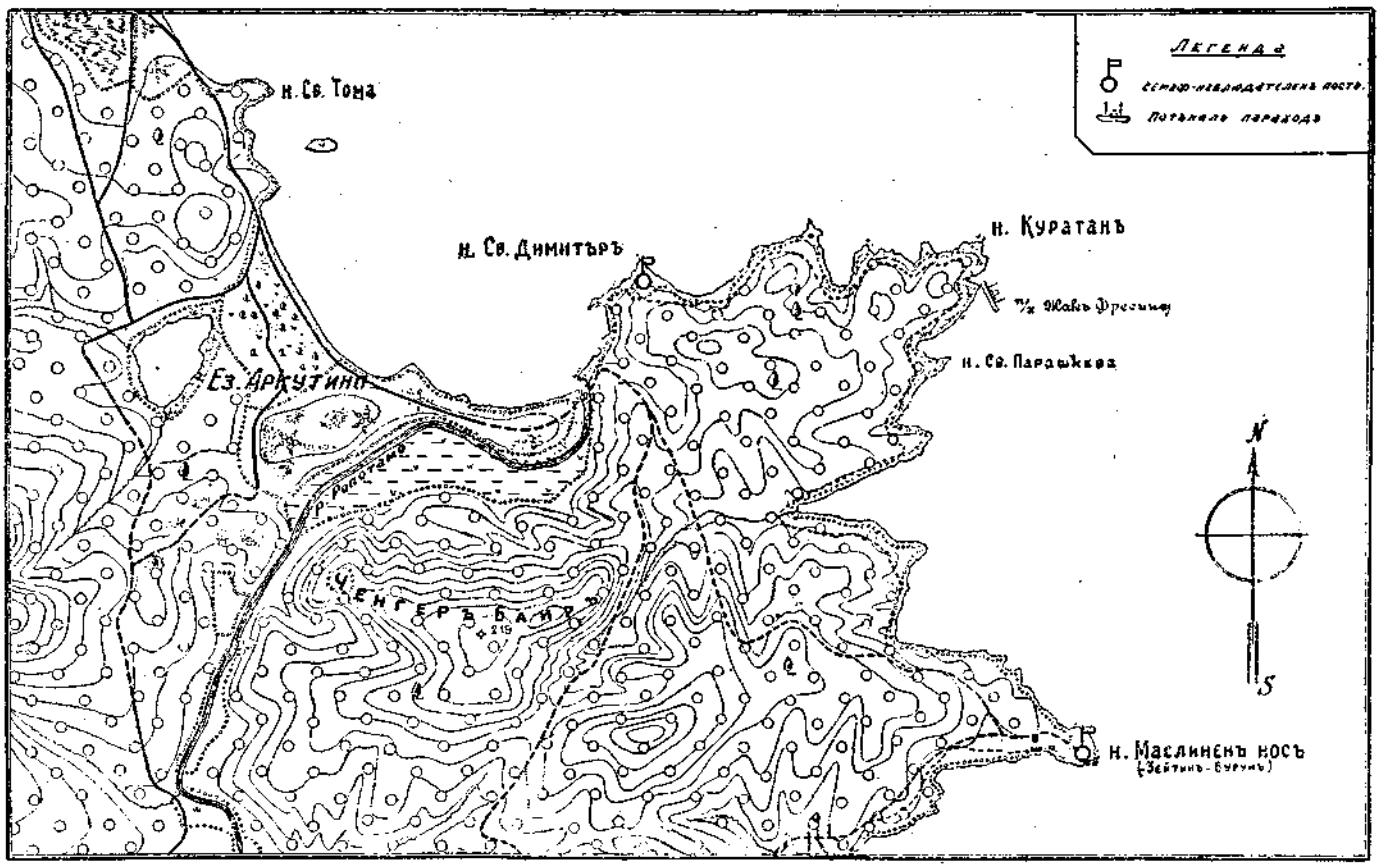
гр. Пловдивъ, декемврий 1928 г.

Г. Славяновъ

ПОТЪВАНЕТО НА „ЖАКЪ ФРЕСИНЕ"

Изтеклата сурова зима бѣ придружена отъ силни бури и снѣжни виелици, поради което условията за корабоплаването бѣха много лоши. Естествено, това предизвика доста злополуки по морскитѣ пжтища, редвно отбелязвани въ чуждия печатъ и винаги силно преувеличавани отъ нашитѣ вестници. Тия последнитѣ особено се отличиха съ съобщенията си за „корабокрушенията" въ Черноморе. Първо мѣсто въ това отношение държаха варненскитѣ вестници, т. е. тъкмо тия, които имаха най-голѣма възможность да провѣряватъ, а не още повече да надуватъ и безъ това фантстичнитѣ кореспонденции на софийскитѣ и ромънскитѣ вестнити. Обръщането на нѣкое малко, старо и прогнило корито, лекото засѣдане на нѣкой параходъ, закъснението на другъ, поради мъглитѣ и др. т. неизбѣжни въ корабоплаването произшествия, се предаваха, като „страшни корабокрушения", въ които „жертва на разяреното море станали стотици хора" и др. т. недомислия. Не липсваха и куриози: бургаски вестници съобщаватъ за „потъналъ въ разяренитѣ вълни на Черно-море английски параходъ", а сжщия, въ момента на продажбата на вестника, е вече въ Бургаското пристанище; варненски вестници съобщаватъ за „разбитъ на скалитѣ предъ Кюстенджа италиянски параходъ", а сжщия на другия день здравъ и читавъ влиза въ Варненското пристанище и много други такива.

Разбира се, че покрай хилядитѣ измислици и станалитѣ въ редакциитѣ корабокрушения, имаше и доста действителни нещастия и значителни злополуки. Една отъ тѣхъ бѣ и потъването на французския параходъ „Жакъ Фресине" предъ нашия брѣгъ. Все пъкъ, и това нещастие бѣ украсено въ нашия печатъ съ излишни измислици и много преувеличения.



На 14. февруарий т. г. „Жакъ Фресине“ (3842 бр. р. тона и 2271 нето р. т.; 100 м. дълъгъ и 12 м. широкъ, построенъ въ 1914 г.), натоваренъ съ около 1200 тона разни стоки, предназначени за българскитѣ и ромънскитѣ пристанища, и съ единъ пѫтникъ българинъ, въ 10 ч. и 30 м. вечерьта е тръгналъ отъ Цариградъ за Бургасъ. Излизайки въ 12 ч. и 30 м. презъ нощьта отъ Босфора, той е взелъ курсъ*) СЗ 39°, водящъ право къмъ Созополъ. Къмъ 6 ч. и 30 м. сутриньта на 15. февруарий парахода е срещналъ лека мъгла, която къмъ 7 часа е станала гѫста. Времето е било тихо, а въ морето е имало слабо, мъртво вълнение отъ изтокъ. По това време парахода се е намиралъ вече предъ границата между турския и българския брѣгъ. Поради гѫстата мъгла, той е измѣнилъ курса си съ 2° къмъ морето, съ цель да се движи малко по- далече отъ брѣга, а въ 9 ч. 15 м., когато е била измѣрена дълбочина 35 мерта, което показва, че кораба е билъ много близо до брѣга, намалена е била и скоростьта му, която до тогава е била 8—9 мили въ часъ (около 15—16 клм.). Още съ попадането въ мъглата, парахода редовно е давалъ установенитѣ за време на мъгла сигнали съ парната си свирка; тѣ сѫ били чувани отъ нашитѣ крайбрѣжни постове и когато сигналитѣ сѫ били много близо до брѣга, отъ постоветѣ сѫ давали пушечни гърмежи, за да предупредятъ кораба за близката опастность, но, естествено, поради шума отъ машинитѣ, гръмежитѣ не сѫ могли да бѫдатъ чути на кораба, макаръ времето да е било тихо.

Въ 10 ч. и 15 м. отново е била измѣрена дълбочината и е било намѣрено 57 метра, т. е дълбочина, каквато на това мѣсто има само близо до брѣга. Почти сѫщевременно отъ кораба сѫ видѣли предъ себе си високия, стръменъ, скалистъ брѣгъ на Странджа; командиря веднага е заповѣдалъ поставянето на кърмилото крайно дѣсно, за да се обърне кораба къмъ морето, а тутакси следъ това е спрѣлъ и машината, но вече е било късно, кораба се е ударилъ въ камънитѣ, само на 8—10 метра отъ брѣга. Дадено е било заденъ ходъ, но парахода не е могълъ да слѣзе отъ камънитѣ, машинното отдѣление е почнало да се пълни съ вода, кораба се е наклонявалъ на дѣсно; дадени сѫ били радиотелеграфни сигнали за бедствие, които сѫ били приети отъ нѣколко кораба въ морето; поради силния прибой, образуванъ отъ блъскащото се въ брѣга мъртво вълнение, парахода силно се е клатилъ, постоянно се е удрялъ въ камънитѣ, рушилъ се е, пълнѣлъ се е все по-вече съ вода и спасяването му е станало невъзможно.

Помощника на командира се е хвърлилъ въ водата съ края на едно вѫже, за да го завърже въ близкитѣ камъни на брѣга и така да образува вѫжено съобщение, по което да се спасятъ хората отъ кораба. Поради силния студъ и голѣмото прибрѣжно вълнение (прибой), той е отмалѣлъ и за неговото спасяване въ водата се е хвърлилъ единъ младъ ученикъ-капитанъ и единъ прислужникъ. Помощника е билъ изваденъ на кораба съвсемъ изнемощѣлъ; прислужника, който сѫщо започналъ да се дави, е билъ изваденъ въ полусъзнание. Следъ помощника, въ водата се е хвърлилъ корабника, но и той не е успѣлъ да отнесе вѫжето до брѣга.

Въ това време съ голѣма мѫка били спуснати две отъ лодкитѣ на парахода, при което втория капитанъ си е счупилъ рѫката. Другитѣ лодки, вследствие силното клатене на кораба и блъскането му въ камънитѣ, не сѫ могли да бѫдатъ спуснати. Часть отъ обслугата е слѣзла въ първитѣ две лодки.

„Жакъ Фресине“ се е ударилъ въ скалистия брѣгъ до носъ Куратанъ, най-издаденията въ мо-

*) Курсъ се казва пѫтя на кораба, измѣрванъ съ жгъла спрѣмо главнитѣ точки на хоризонта, начертанъ на картата и следенъ по компаса.

рето носъ, между Маслиненията носъ (Зейтинъ бурунъ) и устието на рѣката Ропотамо или още по-общо казано — между с. Кюприя и гр. Созополъ. Най-близкитѣ наши крайбрѣжни постове се намиратъ на Маслинения носъ и на н. Св. Димитъръ, до устието на Ропотамо. Двама отъ моряцитѣ на последния постъ, чули сигналитѣ за мъгла, веднага се приближили по тѣхната посока и почти непосрѣдствено следъ засѣдането сж се отзовали на скалитѣ предъ потѫващия параходъ.

Следъ като опититѣ за спускането на останалитѣ две лодки, а сѫщо и за устройване вѫжено съобщение съ брѣга, не сж успѣли и следъ като се е разбрало, че спасяването на парахода е невъзможно, самъ командирътъ се е хвърлилъ въ водата и успѣлъ да завърже за камънитѣ до брѣга края на едно вѫже, по което слѣзли отъ кораба всички останали моряци отъ обслугата. Тъй като кораба силно се е люшкалъ върху камънитѣ, нуждно е било постоянно да се отпуща или обтѣга вѫжето отъ кораба до брѣга, за да могатъ хората по-лесно да слизатъ, а и за да не се скѫса самото вѫже. Тази работа е вършилъ излѣзлиятъ на брѣга капитанъ, като въ помощь му се е притекълъ единиятъ отъ моряцитѣ, дошли отъ поста „Св. Димитъръ". Другиятъ морякъ веднага е заминалъ за с. Кюприя, за да съобщи отъ тамъ, по телефона, въ Созополъ и Бургасъ, за нещастието.

Следъ като по вѫжето сж излѣзли на брѣга всички хора, останали до тогава на кораба, тоя последния силно се е наклонилъ на дѣсно, откъсналъ се е отъ камънитѣ и е потъналъ въ морето, на около 25 метра дълбочина, до самия брѣгъ.

Спасилитѣ се съ дветѣ лодки французи моряци сж се заблудили и доста дълго сж се лутали изъ морето. Въ помощь на тѣхъ, отъ Созополъ е било опитано да се изпратятъ моторни и гребни лодки, но поради това, че пристанището е било замръзнало, това не се е удало. Изпратени сж били отъ Созополъ по крайбрѣжието моряци, които непрекъснато сж давали пушечни гърмежи, по които скоро лодкитѣ сж се ориентирали и излѣзли на поста Св. Димитъръ.

Веднага следъ потъването на парахода, капитана, придруженъ отъ нашия морякъ, се е отправилъ за Кюприя, а слѣзлитѣ по вѫжето моряци — за близкия постъ. Тамъ всички спасени сж могли да се изсушатъ, подкрепятъ и отчасти облѣкатъ. Поради тѣснината на помѣщението, въ поста сж останали 26 души, а останалитѣ 19 души, заедно съ пѫтника българинъ, които сж имали здрави обуща и сж били по-добре облѣчени, се отправили за с. Кюприя, кѫдето и останали да пренощуватъ.

На 16. отъ Бургасъ за Созополъ сж заминали кмета на града Бургасъ, г-нъ Каназирски, заедно съ агентитѣ на параходната компния „Фресине" и на английския „Лойдъ". Веднага следъ тѣхното пристигане, на другия день сутриньта отъ Созополъ сж били изпратени 24 коня съ дрехи, храна и медикаменти на подслонените въ поста 26 французи моряци, като сѫщитѣ въ 5 ч. сл. пладне сж били доведени въ Созополъ и тамъ имъ се е раздало конякъ, чай и топла храна; за нощуване тѣ сж били разпредѣлени по домоветѣ на гражданитѣ (предимно младитѣ рибари-кооператори, завършили рибарското училище) и въ морската казарма.

На 18. февруарий и дветѣ групи спасени, отъ Кюприя и Созополъ, сж били взети отъ крайбрежния параходъ „Евдокия" и заведени въ Бургасъ, кѫдето сж били посрещнати съ голѣмо внимание и съчувствие отъ бургаското гражданство; отъ страна на клона на Б. Н. Морски Сговоръ сж имъ били поднесени дрехи и подаръци. Изобщо навсѣкѫде нашитѣ власти и население сж дали всичкото възможно съдействие и сж оказали най-топло гостоприемство на пострадалитѣ французи моряци, отъ което тѣ сж били силно трогнати.

Човѣшки жертви при това корабокрушение не сж дадени никакви, а материалнитѣ загуби, естествено сж голѣми. Собственицитѣ на парахода сж си запазили правото да предприематъ по-късно неговото изваждане, а следъ размързване на морето, вълнитѣ вече сж започнали да изхвърлятъ части отъ стоката на брѣга, кѫдето тя веднага се прибира и запазва отъ митническитѣ власти.

Интересно е да се отбележи една игра на сѫдбата: Преди три години, на сѫщия „Жакъ Френсине" въ Варненското пристанище се качили безъ билетъ и се скрили въ кораба две млади българчета, които искали да станатъ моряци или да потърсятъ работа въ чужбина. По пѫтя за Бургасъ, близо до Бургаското пристанище, тѣ били намѣрени отъ корабника и хвърлени въ морето; нещастнитѣ момчета успѣли да се спасятъ чрезъ плаване. За тази нечовѣшка постѫпка на културнитѣ французи, въ знакъ на протестъ бургаскитѣ работници отказали да работятъ на парахода и той, поради това, е трѣбвало да стои неразтоваренъ и да изгуби три дена въ Бургаското пристанище. Но и Богъ забавя, но не забравя . . . Той не забрави да накаже и самия параходъ, отъ който така звѣрски бѣ постѫпено съ две деца . . .

По друго едно съвпадение, моряка, който е помагалъ на капитанина, да поддържа вѫженото съобщение между кораба и брѣга, е пѫтувалъ нѣкога съ сѫщия параходъ къмъ Франция, а сега е услужилъ при спасяването на обслугата отъ парахода, а следъ това и като водачъ и преводчикъ на капитана до Кюприя и Созополъ.

Какви сж причинитѣ за станалото нещастие? — Съ положителность тѣ не сж установени, но могатъ да се предполагатъ. Тѣ сж или вѫтрешни, т. е. въ зависимость отъ самия корабъ и неговото рѫководство или външни, т. е. въ зависимость отъ нѣкои морски особености; най-вѣроятно е, че сж влияели причини и отъ дветѣ страни.

Капитана твърди, че кораба е ималъ изправно кърмилно устройство и компаси, а отдава причината на морското течение, което идва отъ устието на Дунава и се спуща покрай нашия брѣгъ къмъ Босфора и което за него день — 15. февруарий — поради особеннитѣ температурни условия на морето и въздуха, може да се предполага, че е било значително по-силно, отколкото обикновено. Това течение е отнасяло парахода отъ неговия пѫть къмъ брѣга.

Още когато „Жакъ Фресине" е влѣзълъ въ Черно море и си е опрѣдѣлилъ мѣсто по най-близкия турски маякъ на носъ Кара-бурунъ, се е оказало, че кораба е малко по-близо до брѣга, отколкото би трѣбвало. Тази грѣшка навѣрно е била предизвикана или отъ течението, или отъ неточностьта въ компаса, или отъ неточно поддържане отъ кръмчията на заповѣдания курсъ. Тази грѣшка, обаче, не е била поправена и кораба е продължилъ пѫтя си съ сѫщия курсъ. Тоя последния, въ 7 часа сутриньта, при навлизането на кораба въ гѫстата мъгла, действително е билъ поправенъ, но само съ 2° къмъ морето. Когато въ 9 ч. и 15 м. е била намѣрена дълбочината 35 метра, това е показвало, че кораба се намира твърде близо до брѣга (около Ахтополъ) и че действующата грѣшка отъ компаса, отъ поддържането на курса или отъ течението, силно е отнесла парахода отъ неговия пѫть. Пъкъ

тогава, на кораба, отъ време на време се е виждала на хоризонта една ярка, издигната и доста ясно очертана бѣла линия, която на парахода сѫ взели за далеченъ морски хоризонтъ, когато въ сѫщность това е било заледениятъ и заснѣженъ близъкъ български брѣгъ. Какъ е могълъ да се измами стария и опитенъ капитанъ на кораба, когато мъглата и малката дълбочина сѫ указали, че това *не може да бѫде далеченъ морски хоризонтъ*, а близъкъ брѣгъ, не е ясно. Кораба е продължилъ опасния си пѫть, близо край брѣга, и единъ часъ по-късно неминуемо е трѣбвало да налети на скалистия и издаденъ въ морето брѣгъ при носъ Куратанъ.

Обикновено, при мъгла, корабитѣ, идващи отъ Цариградъ за Бургасъ, се движатъ значително навѫтре въ морето и тѣхниятъ курсъ се насочва доста на северъ, нѣкѫде къмъ Месемврия или даже носъ Емине. Тази предпазливость не е била проявена на „Жакъ Фресине", чийто курсъ първоначално е сочилъ право на Созополъ, а при появяването на мъглата е билъ отклоненъ много малко на северъ, сочейки на Анхиало. Не сѫ били взети подъ внимание и обезпокоителнитѣ указания за неточното мѣсто на кораба, а всичко това, независимо дали грѣшката е била предизвикана отъ течението, компаса или кърмилото, указва на виновность, небрежность или най-малко несъобразителность у самия ржководитель на кораба — неговиятъ командиръ.

Но една по-обща вина има и българската държава, която до сега малко се е грижила за сигурностьта на корабоплаването край българския брѣгъ, излагайки съ това нашата и чужда търговия на милиони загуби и подхвърляйки живота на десятки и стотици хора — моряци и пѫтници — на значителна опасность. За осигуряване на корабоплаването въ морето въ време на мъгла, никѫде по нашия брѣгъ, като се изключи слабия камбаненъ звънъ, поставенъ на маяка на бургаския вълнолом, нѣма установени силни звукоизточници, а за радиомаяци и дума не може да става. Време е да се помисли по-*сериозно за обзавеждане на крайбрѣжието ни* съ предпазителни знаци. Сѫществующитѣ до сега маяци сѫ едно много голѣмо улеснение, но тѣ не сѫ достатъчни; необходимо е да се оградятъ всички опасности по нашия брѣгъ съ вехи за денемъ и съ свѣтлини за нощемъ, на много мѣста по брѣга да се поставятъ силни сирени за мъгла и най-сетне да се поставятъ поне две радиостанции, снабдени съ радиозасѣчници, които или съ помощьта на които да могатъ корабитѣ, плаващи предъ нашия брѣгъ, въ всѣко време да опредѣлятъ точното си мѣсто въ морето.

На 6 мартъ т. г. станала още една злополука предъ нашия брѣгъ: къмъ 5 часа сутринята, на камънитѣ предъ носъ Акинъ (между Созополъ и Бургасъ) е засѣдналъ гръцкиятъ търговски параходъ „Тракия", идящъ отъ Цариградъ за Бургасъ, натоваренъ съ желѣзо. Сѫщия день, къмъ 3 часа и 30 м. сл. пладне, съ помощьта на бургаския пристанищенъ влѣкачъ „Левски", парахода се е снелъ отъ камънитѣ и благополучно е стигнанъ въ Бургасъ. Повреди нѣма, освенъ едно огъване въ подводната часть на корпуса.

Камънитѣ предъ носъ Акинъ, наричани „Биволитѣ", защото макаръ и близко до брѣга, тѣ рѣзко се отдѣлятъ отъ него и отдалечъ се отчертаватъ като потопили се за кѫпане въ водата биволи, при



Ледоветѣ на р. Дунавъ при гр. Видинъ

Фото „Васо"

вълнение, мѫчно се забелязватъ: понеже малко стърчатъ надъ водата. Между тѣхъ и брѣга дълбочината е 15 метра, а ширината на пролива е 150 метра и по него свободно минаватъ по-малкитѣ кораби. Обикновено, денемъ, при добра видимость, тѣ ясно се различаватъ, затова и не представляватъ голѣми прѣчки за корабоплаването.

Въ дадения случай, поради заледяването на водата покрай брѣга и свързването на ледената покривка отъ брѣга съ тая върху камънитѣ, а още и поради сутринната мъгла, капитана е сбъркалъ въ оценката си за разстоянието до брѣга, миналъ е по-близко, отколкото е допустимо и съ това е причинилъ засѣдането.

Йорд. Бѣлчевъ

ЗАМРЪЗВАНЕТО НА ЧЕРНО МОРЕ ОКОЛО ГР. ВАСИЛИКО

Къмъ 15 февруарий 1929 г. се наблюдаваха ледени маси отъ нѣколко квадратни километра плоскость, които се носѣха изъ морето. На 20 февруарий с. г. часть отъ тия ледове се напластиха край брѣга на Василико и въ пристанището, и другия ледъ биде отнесенъ въ далечинитѣ на морето. На 21. II. с. г. ледоветѣ се съединиха въ обща маса, а къмъ 23--28. II. с. г. се сковаха и достигнаха дебелина до 50 см. Морето затихна, а залива и далечния хоризонтъ се виждаше, като бѣло накѫдрено поле. Нѣкои смѣли деца вече ходѣха свободно по леда въ пристанището. Къмъ 1—3 мартъ ледоветѣ се разпукнаха и започнаха да плуватъ на голѣми плоскости. На нѣкои мѣста западниятъ вѣтъръ ги отнисаше навѫтре въ морето, но щомъ спрѣше, тѣ пакъ се повръщаха въ залива. На 6. III. парахода „Евдокия“ дойде и влѣзе въ пристанището, разбивайки ледоветѣ съ маневриране. Но излѣзлитѣ лодки да го посрещнатъ, бидоха сковани отъ ледоветѣ на стотина метра отъ брѣга и не можеха да мръднатъ нито напредъ, нито назадъ. Отъ брѣга съ яки вѫжета и съ голѣми усилия едва успѣха да извлѣкатъ лодкитѣ, като ги плъзгаха по леда, като шейни. Параходa се повърна, безъ да влѣзе въ съприкосновение съ хората и сушата. Но и той съ едно голѣмо затруднение разби сковaнитѣ маси ледъ, докато излѣзе отъ пристанището и достигне далеко на хоризонта свободната отъ ледове вода. Отъ 10. III. леда се разчупи на дребни кѫсове и ту навлизаше въ морето подъ напора на западния вѣтъръ, ту се връщаше обратно край брѣговетѣ и въ залива. Животътъ въ Василико за цѣлъ месецъ замрѣ въ съвършена откѫснатость отъ вѫтрешностьта на страната.

ЗАМРЪЗНАЛОТО МОРЕ ПРИ ГР. ВАСИЛИКО



1. Замръзналото Василиковско пристанище съ върха „Граничарь“ отъ Странджа-планина, покритъ съ снѣгъ 60 см. дебелъ Натрупанитѣ ледове по брѣга на залива сѫ високи до 3—4 метра. 2. Замръзналия южень заливъ при стария кварталъ на гр. Василико съ часть отъ стария кварталъ. 3. Параходъ „Евдокия“ предъ замръзналото Василиковско пристанище на 6. III. 1929 г., когато не е можалъ да влѣзе въ пристанището поради ледоветѣ.

ВОЛГО-ДОНСКАТА КАНАЛНА СИСТЕМА

Въ книжка № 7 и 8 отъ руското военно-морско списание „Морски Сборникъ“ 1928 година е отпечатана обширната интересна статия на г-нъ Власьевъ, по въпроса за започнатата работа по съединяването рѣкитѣ Волга и Донъ съ каналъ и изобщо за значението и строежа на Волго-Донската канална система. Понеже тая канална система ще свърже съ воденъ пѫть отъ една страна Балтийското море съ Черното, а отъ друга — Каспийското море съ сѫщото Черно море, което мине и нашитѣ източни граници и което въ случая увеличава своето икономическо значение, ний правимъ слѣднитѣ извадки отъ посочената статия:

*) Власьевъ. — „Волго-Донская магистраль“ (Морской Сборникъ“, кн. № 7—8, Ленинградъ 1928 г., стр. 95 — 117).

Дължината на естественитѣ руски водни пѫтища е много голѣма. Въ Европейска Русия дължината на естественитѣ руски водни пѫтища се изчисляватъ 170.000 клм., а въ Азиатска Русия тѣ достигатъ до 500.000 клм., при това изследването на азиатскитѣ руски естествени водни пѫтища още не е завършено напълно и затова последнята цифра може да се разглежда само като единъ минимумъ. Въ цѣлата останала Европа и Северно-Американскитѣ Съединени Щати дължината на рѣчнитѣ пѫтища е по-малка, отколкото дължината на рѣчнитѣ пѫтища въ съвременна европейска Русия.

Главната водна артерия въ Русия е Волга, която има много голѣмо икономическо значение за страната. До свѣтовната война по рѣка Волга е плавалъ многочисленъ флотъ съ грамадна товароподемность. Ако сравнимъ този рѣченъ флотъ съ рѣчнитѣ флоти на други европейски държави ще получимъ следния паралелъ: Воложския рѣченъ флотъ въ 1914 г. е ималъ 2300 парни кораби и 7000 вѣтроводни съ обща товароподемность 8.5 милиона тона и обща стойность при тогавашнитѣ условия 165 милиона рубли. Въ сѫщото време цѣлия германски морски флотъ, заедно съ рѣчния е възлизалъ на 10.5 милиона тона, т. е. само съ 20% по-вече отъ рѣчния Воложския флотъ. Най-после Американскитѣ Съединени Щати въ 1916 година цѣлия морски и рѣченъ флотъ е ималъ товароподемность 12.2 милиона тона, т. е. само 30% по-вече отъ рѣчния Воложския флотъ. Най-после само руския рѣченъ флотъ отъ рѣка Волга се е равнявалъ на 45% отъ тонажа на цѣлия английски търговски флотъ.

Такава една отлична водна артерия, съ грамаденъ търговски флотъ и голѣмо икономическо значение, се е вливала въ затвореното Каспийско море. Съединението ѝ съ рѣка Донъ, за да влѣзе въ водна връзка съ Азовско и Черно море, а чрезъ тѣхъ съ Мраморно и Срѣдиземно морета и океанитѣ, е било наложително отдавна и човѣшката мисъль е работила по-вече отъ 350 години до като най-после дойде до реализирането на тая връзка.

Още Султанъ Сулеманъ Великолепни, поради съображения отъ воененъ характеръ, е заповѣдалъ въ 1568 година да прокопаятъ каналъ въ това мѣсто, кѫдето най-много се приближавали два притока на рѣкитѣ Донъ и Волга, а именно — каналъ между рѣкичкитѣ Камишинкьой и Иловлей. Работата е била започната, но въ последствие спрѣна поради липса на компетентни хора. Въ 1601 година, по заповѣдь на Петъръ Велики, работитѣ по изкопаването на канала били възобновени по сѫщата посока, само, че на около 2 километра южно отъ първоначалния проектъ. Преди това още, проекта на Петъръ Велики за съединението на Донъ съ Волга билъ представенъ и удобренъ отъ Парижката Академия. Следъ едногодишенъ упоритъ трудъ работата била изоставена, тъй като Петъръ Велики обърналъ всичкото си внимание къмъ отваряне изходъ презъ Балтийско море.

Мисъльта за съединението на Донъ съ Волга или съ други думи, нуждата отъ съединението на Волга съ Черно море е занимавала умоветѣ на интелигентнитѣ срѣди въ продължение на следующитѣ два вѣка. Въ съставянето на различни проекти сѫ вземали живо участие и видни чуждестранни инженери. Всички тия проекти могатъ да се раздѣлятъ на три главни групи: 1) Северна група, която е искала да реши задачата посрѣдствомъ съединение на горното течение на Донъ съ притока на рѣка Волга — рѣката Ока; 2) Срѣдня група, която е искала да съедини съ каналъ Донъ и Волга въ това мѣсто, кѫдето рѣкитѣ най-много се приближаватъ една къмъ друга и 3) Южна група, която е искала да прокара канала между долнитѣ течения на рѣкитѣ Донъ и Волга, близко около Азовско и Каспийско морета.

Отъ всичкитѣ тия три групи проекти, най-целесъобразни сѫ били признати проектитѣ отъ срѣднята група, които предвиждали съединението на Донъ и Волга съ каналъ въ мѣстото, кѫдето тия рѣки най-много се приближаватъ една до друга. Отъ тази група е проекта на руския инженеръ Пузиревски отъ 1911 година, който е издаденъ въ 1912 година подъ името „Водно съединение на рѣкитѣ Донъ и Волга“ и който е приетъ като основа за съвременното прокопаване на канала Донъ—Волга.

Въ м. май 1918 година е било взето решение въ Съветска Русия да се прокопае въпросния каналъ, като едно нетърпящо отлагане стопанско предприятие. Въ 1919 год. е било организирано „Управление на работитѣ по съставяне проекта и съоръжението на Волго-Донския каналъ“, което до 1921 година работило самостоятелно, а отъ следъ това — подъ патронажа и ржководството на „Комитета за Държавнитѣ Постройки“. Въ 1925 година, следъ като проекта билъ обработенъ отъ професоръ Аксамитний, билъ признатъ технически изпълнимъ, обаче, не е могло да се пристѫпи веднага къмъ изпълнението му, поради други нетложни стопански предприятия и липса на срѣдства. Въ 1927 година сѫ били отпуснати необходимитѣ срѣдства за подготвителнитѣ работи по направата на Волго-Донската каналиа система, а за председатель и ржководитель на постройката е билъ назначенъ инженеръ Г. М. Кржижановский. Каналната система се предвижда да бѫде окончателно готова въ 1935 година и ще костува всичко на руското правителство около 150 милиона рубли. Годишнитѣ кредити за цельта сѫ гласувани и по настоящемъ се работи усилено за реализирането на проекта.

Волго—Донската каналиа система споредъ техническото изпълнение, ще се състои отъ следнитѣ части:

1) Волго—Донски каналъ, съ дължина 100 клм.;

2) Шлезове по рѣка Донъ, на протяжение 500 клм.;

3) Преобръщане на морско пристанище — сегашното рѣчно пристанище Ростовъ, на р. Донъ и

4) Азовско—Донски морски каналъ, съ дължина 130 клм.

Основната идея, която обединява посоченитѣ по-горе съставни части въ едно общо понятие „система“, е стремлението да се даде на рѣка Волга изходъ въ открито море. Независимо отъ това, обаче, всѣка една часть отъ тази система има и свое собствено значение, независимо отъ общата идея. Съ осѫществяването на този проектъ, всичкитѣ стоки отъ басеинитѣ на рѣкитѣ Волга и Донъ, ще се превозватъ по воденъ пѫть до пристанището Ростовъ на Донъ, тукъ ще се претоварватъ на морски кораби и следъ това ще продължатъ пѫтя си къмъ Азовско и Черно морета.

А. Волго-Донски каналъ. Той започва отъ Красноармейскъ на рѣка Волга, повдига се по долината на р. Сарпа, минава презъ водораздѣлния гребенъ между 20 и 30 километра и следъ това се спуща по долинитѣ на рѣкитѣ Червленой и Карповка, къмъ рѣка Донъ. Общото количество на земеизкопната работа, възлиза на 34.3 милиона кубически метра.

Повдигането отъ страната на рѣка Донъ къмъ водораздѣлната височина, ще бѫде осѫществено съ помощьта на 4 шлюза, всѣки съ височина 9.3 метра — обща височина на изкачването 37.2 метра. Отъ къмъ страната на рѣка Волга издигането на 85.4 метра, става посрѣдствомъ 9 шлюза, всѣки съ височина сѫщо 9.3 метра, съ изключение само на най-близкия къмъ рѣка Волга, който ще издига корабитѣ на 11 метра. Окончателнитѣ размѣри на шлюзоветѣ още не сѫ установени; за сега сѫществуватъ два проекта — широчина 18 и 19.5 метра, а дължина 130 и 160 метра. Шлюзоветѣ сѫ еднокамеренъ типъ, бетонни, съ специално предпазително приспособление въ случай на авария или поправка на вратитѣ. Управлението за отварянето и затварянето на вратитѣ, както и предпазителнитѣ приспособления сѫ централизирани въ едно мѣсто. При едностранно движение на корабитѣ, продължителностьта на стоенето въ шлюза е 31 минута, а при двустранно движение — 57 минути за двата кораба, т. е. по 28.5 минути за всѣки корабъ. При скорость на движението въ канала по 4 километра въ часъ, той, който е дългъ 100 километра, ще може да се премине за 36 часа. Максималната пропускна способность на канала, като се използува предѣлната товароподемность на корабитѣ, ще достигне до 16,600,000 тона въ годината.

Б. Шлюзове по р. Донъ отъ Калачъ до Ростовъ. Въ връзка съ направата на Волго-Донския каналъ, се е указало необходимо да се приспособи р. Донъ, за да могатъ да плаватъ по нея корабитѣ, които ще идватъ отъ рѣка Волга и които газятъ до 2.80 метра. За цельта сѫ предвидени редъ шлюзове по рѣка Донъ въ посочения районъ между Калачъ и Ростовъ, тъй като безъ тѣхъ значителното колебание на равнището на рѣката не може да осигури непрекѫснато плаване презъ годината. Шлюзоветѣ по р. Донъ сѫ се проектирали и сѫ били започнати да се работятъ още преди свѣтовната война, независимо отъ осѫществяването на Волго-Донския каналъ, съ цель да се подобрятъ условията на корабоплаването само въ р. Донъ и притока му — Северенъ Донецъ. Въ настоящо време е използвана часть отъ завършената работа по направата на шлюзоветѣ до свѣтовната война, а сега се използва и останалата подготвителна работа, отъ преди войната, която не прѣчи за изпълнението на общия планъ на постройкитѣ. Работятъ се по рѣката 5 шлюза, бетонна постройка, съ колни основи. Стойностьта на работитѣ по пунктъ А и Б се оцениватъ на около 116 милиона рубли.

В. Преобръщане на морско пристанище — сегашното рѣчно пристанище Ростовъ на р. Донъ. Въ връзка съ изпълнението на проекта за осѫществяването на Волго-Донския каналъ се е указало необходимо да се преустрои рѣчното пристанище Ростовъ на Донъ въ морско. Тази работа е започната още въ 1914 година съвършенно самостоятелно, като необходимость за преуспѣването на Ростовското пристанище, но въ последствие е била спрѣна поради войната. Сега работата наново е продължена като сѫ направени нѣкои допълнения и подобрения въ първоначалния проектъ. Понастоящемъ се удълбочаватъ мѣстата за приставане на корабитѣ, правятъ се нови кееви стени, а старитѣ се преправятъ съ огледъ на новитѣ нужди. Работата по преустройството на Ростовското пристанище, ще струва около 6.7 милиона рубли.

Г. Азовско-Донски морски каналъ. Четвъртата часть отъ Волго-Донската канална система е 130 метра дългиятъ морски каналъ, който удълбоченъ до естественитѣ дълбочини въ морето прави Ростовското пристанище достѫпно за морскитѣ кораби. И тази работа е била започната още въ 1914 година,независимо отъ Волго-Донския каналъ, съ цель да се направи отъ Ростовъ на Донъ морско пристанище. Презъ войната, обаче, тя е била преустановена, а сега наново е подновена и влиза въ общия планъ на работитѣ по Волго-Донската канална система. Споредъ сега изпълняващия се проектъ Азовско-Донскиятъ морски каналъ започва отъ Ростовското пристанище, минава по най-долното течение на р. Донъ, следъ това навлиза въ Азовския рѫкавъ (стария Донъ) и излиза въ Азовското море при селото Кагалникъ, южно отъ гърлото Мериносъ. Разходитѣ по съорѫжението на този каналъ ще възлѣзатъ на 27.5 милиона рубли.

Като имаме предвидъ изнесенитѣ по-горе цифри за стойностьта на отдѣлнитѣ части на Волго-Донската канална система, то цѣлата работа по съорѫжението ѝ, както се изтъкна и по-горе, ще струва около 150 милиона рубли. Окончателно тя ще бѫде привършена въ 7 годишенъ срокъ, т. е. въ 1935 година.

Сава Н. Ивановъ

НАВОДНЕНИЕТО ВЪ ГР. ПЛОВДИВЪ

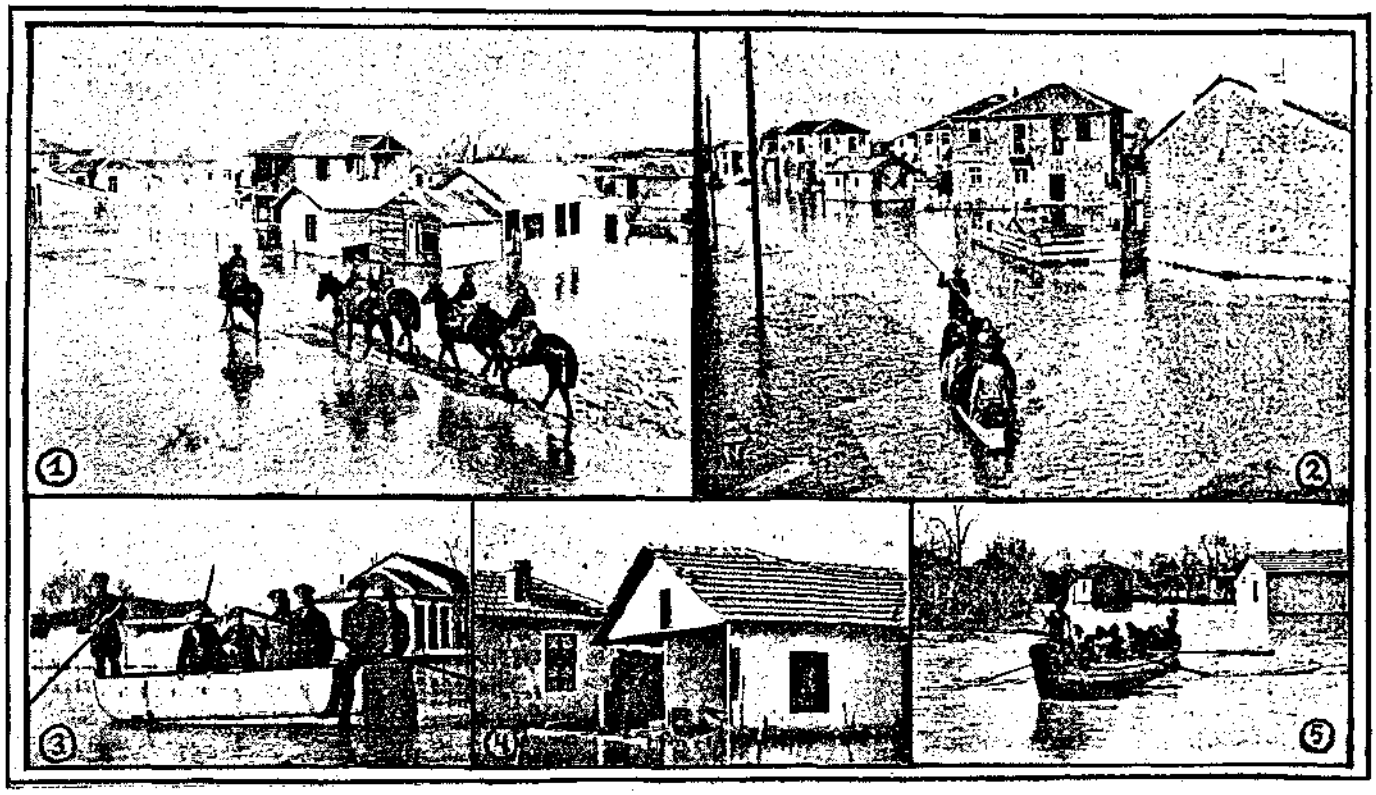
На 14 срещу 15 мартъ т. г. населението въ квартала Филипово отъ гр. Пловдивъ е било изненадано отъ наводнение, вследствие бързото топене на снѣговетѣ. Къмъ 3 часа следъ полунощь, стеклата се вода изпълнила улицитѣ и двороветѣ, което явление е изплашило населението. Едни сѫ се изкачили на покривитѣ на кѫщитѣ си (други газили въ водата, за да избѣгатъ на по-високитѣ мѣста, а трети, които сѫ имали двуетажни кѫщи, сѫ се прибрали въ горнитѣ си етажи, за да дочакатъ съ нетърпение и страхъ пукването на зората.

Призори дошлитѣ спасителни команди успѣли да пренесатъ всички жители на квартала, чиито кѫщи били застрашени и по този начинъ били избѣгнати много нещастия. Нѣколко кѫщички, слаби постройки, направени отъ неизпечени тухли (кирпичи) сѫ се срутили.

По покана на военнитѣ и административнитѣ власти, Рѣчниятъ спортенъ легионъ отъ Пловдивския клонъ на Българския народенъ морски сговоръ е взелъ деятелно участие при спасяването на хората и покѫщината въ наводнения кварталъ съ две гребни лодки и една лодка „русалка". Презъ цѣлия день Рѣчниятъ спортенъ легионъ отъ Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С., заедно съ лодкитѣ си, сѫ били заети съ спасителнитѣ работи. Тѣ, съвмѣстно съ войсковитѣ части, пожарната команда и скаутитѣ, спасили всички хора и голѣма часть отъ покѫщнината на изненаданото отъ наводнението население. Главната причина за наводнението е била буйно придошлата рѣка Рибница и потока Пѣсъчникъ, които на мѣста достигнали до 2 метра дълбочина.

Отпечатанитѣ снимки даватъ една добра представа за наводнението въ гр. Пловдивъ, неговитѣ разрушения и спасителнитѣ работи. **С. Ч.**

НАВОДНЕНИЕТО НА ГР. ПЛОВДИВЪ НА 15 МАРТЪ 1929 ГОДИНА.



1. Кавалерийски разездъ, движащъ се въ по-плитката вода за охрана на имуществото. 2. Наводнена улица по която се движи една частна лодка за пренасяне на пострадалитѣ. 3. Военни понтони, използвани за спасяване на населението. 4. Къща срутена отъ наводнението. 5. Лодката „Кап.-лейт. Славяновъ" отъ пловдивския клонъ на Б. Н. М. С. пренася хора и покъщнина отъ наводнения кварталъ.

ИЗЪ РАЗКАЗА „ИГРАЧИ" ОТЪ ВЛ. ПОЛЯНОВЪ

Заминахъ къмъ морето. — —

Лѣтото отдавна бѣ угаснало, но праздния шумъ на курортния сезонъ въ Варна, не бѣ стихналъ. Още първата вечерь чухъ военната музика и се вплетохъ въ блъсканицата на морската градина. Едва преспахъ. Сутриньта съ крайбрѣжния параходъ отпжтувахъ за Созополъ. Отъ всички страни тукъ шумѣше само морето. То биеше скалитѣ до кжщата, която наехъ и плискаше прозорцитѣ ми. Далече отъ полуострова, въ открито море, освѣтлени, като призрачни градове, нощемъ минаваха параходи.

Бѣше сезона за риба. Презъ деня изъ улицитѣ не се срѣщаше никой. Тоя градъ съ полусрутени и изгнили дървени кжщички, накацали по крайбрѣжнитѣ скали, съ криви, мрачни и тѣсни улички, послани съ стари плочи, изглеждаше мъртавъ. Като призракъ, отъ нѣкои прозорци, обковани съ ръждясали желѣза, понѣкога се явяваше жълтото лице на изоставена старица. Домоветѣ изглеждаха празни.

Още въ полунощь мжжетѣ излизаха съ лодкитѣ си въ открито море. Шествия отъ риби минаха по това време отъ крайбрѣжията къмъ вжтрешностьта. По мачтитѣ на всѣка лодка стои наблюдатель. Рибитѣ плуватъ плитко до повърхностьта и въ звездната нощь тѣхнитѣ гърбове изпущатъ едва забележима свѣтлина. Наблюдателя вижда блѣскавата следа отъ нѣколко километри, той дава знакъ на ловцитѣ. Тогава ескадритѣ лодки правятъ маневри, разтилатъ мрежи. Никой не издава звукъ, само морето диша уморено, а отъ къмъ Батумъ, духа прохладенъ вѣтъръ.

Презъ деня наловената риба се суши по пѣсъчния брѣгъ. Въздуха мирише на солено. Привечерь край кея излизатъ млади момичета. Тѣ се разхождатъ, или чакатъ рибаритѣ. Всѣко момиче е дъщеря на рибарь или търговецъ и има сто хиляди чирози зестра. На срещнитѣ хълмове, отъ дето почватъ лозята, морския вѣтъръ едва поклаща крилетѣ на вѣтърнитѣ воденици, които проскърцватъ тихо, задъхано, сякашъ пѣятъ стари жени.

Азъ преживявамъ странни дни. Искамъ да бжда забравенъ и всичко да залича отъ памятьта си. Почти достигамъ това, но нѣщо ме мжчи. Безпричинно въ душата ми се ражда скрьбь и копнежъ.

Взимамъ лодка и греба, докато кея се загуби отъ очитѣ ми. Азъ незнамъ да плувамъ, нито имамъ силни мищци, за да устоя съ лодката си на неочакваното вълнение. Но морето ме увлича, тая безкрайность отъ зеленикава, неспокойна вода, има скрита гибелна хубость, която ме притегля. Ако се счупи тънкото дъно, върху което се люлея и тръгна къмъ воднитѣ бездни, ще остана съ отворени очи. Тая безкрайна водна пустиня, крие въ недрата си, единъ свѣтъ неизвестенъ и подмамващъ.

Лѣгамъ по гърба, люлянъ отъ съблазнителната плътъ на морето и гледамъ тихото безоблачно небе. Градоветѣ сж изчезнали, хората сж изчезнали, азъ съмъ самъ между небе и вода.

*) Отъ сбирката „Крадецътъ" — разкази, отъ Вл. Поляновъ, София, 1927 г.; издателство Т. Ф. Чипевъ, 200 стр., цена 45 лева.

Но скръбьта не ме остава. Не знамъ отъ кѫде иде тя. Сѣщамъ цѣлото си сѫщество да моли и зове. Понѣкога едни очи, които съмъ виждалъ нѣкѫде, отварятъ клепки надъ менъ и чувамъ въ морето познатъ женски гласъ. Край лодката ми, за мигъ, се показватъ два делфини и изчезватъ въ водната бездна, прилепени единъ до другъ, сякашъ обезумѣли влюбени.

Излизамъ на брѣга и се люлея. Отъ морето полъхва парфюмъ. Затварямъ клепки и дишамъ дълбоко. Тоя парфюмъ ме е опивалъ нѣкѫде, отварямъ очи и въ тѣхъ блѣсти сълза.

Виждамъ пустия брѣгъ, посланъ съ изсъхнала риба, виждамъ обърнатитѣ лодки, намазани съ катранъ и дрипавитѣ деца, които играятъ наоколо. Пѫтеката отъ кея ме отвежда къмъ остарѣлия градъ, който стои, като голѣмо черно петно въ настѫпващата вечерь.

По главната улица, въ нѣколко кръчми и дюкяни, мъждеятъ газови лампи. Черни, отрудени хора минаватъ плахо край мене. Азъ спирамъ и се вслушвамъ. Въ една кръчма свири латерна, когато тя спира, нѣколко рибари запѣватъ непозната, чудна пѣсень. Тѣ пиятъ малки шишета ракия и пѣятъ, сѣкашъ оплакватъ нѣкой удавенъ.

Прибирамъ се бързо въ кѫщи. Черно ми е, тежко, тѫжно. Нѣщо ми липсва, което нѣма да намѣря тука. Въ ушитѣ ми звучи пѣсеньта на рибаритѣ и азъ искамъ да плача. Нѣкѫде лежи потъналъ мой милъ скѫпъ, непрежалимъ човѣкъ. До кѫщата ми, въ скалитѣ, на които е кацнала, бушува морето. То е сърдито, иска да разбие скалата, да събори кѫщата. Вълнитѣ оплискватъ прозорцитѣ и се връщатъ съ писъкъ. Поглеждамъ навънъ. Морето е черно. То стои, като широкъ гръбъ на голѣмъ, силенъ мѫжъ, който е сърдитъ, който ще бие, ще убие.

Азъ се хвърлямъ въ леглото си. Живота е мраченъ, свѣта е черна бездна, нѣма небе, нѣма радости. Извръщамъ се съ лице къмъ вратата и виждамъ въ тъмнината, ония очи, предишнитѣ познати очи. Искамъ, да плача отъ радость. Протѣгамъ рѫце. Това е тя.

Неочаквано въ душата ми просвѣтва. Знамъ какво ми липсва, знамъ защо скърбя. Нейния образъ израства предъ очитѣ ми, тя помърдва устнитѣ си и азъ изтърпвамъ отъ жажда за нейната цѣлувка.

Сутриньта бурята утихна, небето гледаше засмѣно, морскитѣ талази нежно галѣха крайбрѣжнитѣ скали, сякашъ молѣха извинение. Есенното слънце запари и дървенитѣ кѫщи заскърцаха. До моята кѫща, на върлината на военния постъ тържествено се вѣеше трицвѣтното знаме, а предъ него единъ морякъ предаваше сигнали на срещния фаровъ островъ. На хоризонта се подава бѣло облаче, познавамъ крайбрѣжния параходъ, който иде.

Джозефъ Конрадъ

Превела Б. Бошнакова

МЛАДОСТЬ

(Продължение отъ кн. № 4)

Старецътъ ни предупреди меко и непреклонно, какъвто бѣше неговия маниеръ, че нашъ дългъ е сѫщо да спасимъ за застрахователитѣ, колкото се може повече отъ корабнитѣ принадлежности.

Съобразно съ това ние отидохме да работимъ на заднята часть на кораба, докато той блестѣше ослѣпително отпредъ и ни освѣтляваше богато. Ние натоварихме цѣлъ купъ разни боклуци. Какво ли не взехме? Единъ старъ барометъръ, закачепъ съ маса бурми, едва ли не ми костува живота: внезапно нахлу потокъ отъ димъ върху менъ, и азъ едва успѣхъ да изѣгамъ на време! Имаше различни стоки, бали съ платове, кълбета вѫжа; горниятъ подъ приличаше на морски пазаръ и лодкитѣ бѣха претрупани съ товаръ. Човѣкъ би помислилъ, че старецътъ желаеше да вземе колкото е възможно повече отъ своя първи корабъ съ себе си. Той бѣше много, много тихъ, но очевидно бѣше загубилъ равновесие. Можете ли да повѣрвате това? Той искаше да вземе единъ дългъ старъ кабелъ и една малка котва съ себе си въ дългата лодка. Ние казахме: „Тъй вѣрно, сѫръ“, но почтително и мълчешката хлъзнахме нѣщата въ морето. Тежкия медицински сандъкъ отиде по сѫщия пѫть, две торби зелено кафе, тенекии съ боя — представете си, боя! — цѣлъ купъ нѣща. Тогава бѣхъ изпратенъ съ двама моряци въ лодкитѣ, да разпредѣля и наредя нѣщата и да приготвя всичко до времето, въ което би трѣбвало да напуснемъ кораба.

Ние нагласихме всичко, както трѣбва, настанихме стожера на дългата лодка за нашия капитанъ, който щѣше да поеме нейното командуване и азъ нѣмахъ нищо противъ, да седна за единъ моментъ. Лицето ми бѣше ожулено, всѣка става ме вертѣше като счупена, чувствувахъ всичкитѣ си ребра и бихъ се заклелъ, че гръбнака ми е изкривенъ. Лодкитѣ, точно до кърмилото, лежаха въ дълбока сѣнка, а вредъ наоколо се виждаше озарения отъ огъня кръгъ отъ морето. Гигантски пламъкъ, правъ и ясенъ, се издигна отпредъ. Той блѣскаше ослѣпително страшно, съ звукове, подобни на бръмченето на крила и съ гръмотевично бумтене. Имаше трѣсъци, експлозии и отъ конусовидния пламъкъ хвърчаха искри нагоре; наистина, човѣкъ е роденъ само за тревоги — да гледа, какъ корабитѣ ту текатъ, ту горятъ.

Смущаваше ме това, че кораба лежеше напрѣко срѣщу вълнитѣ и при вѣтъра, който имахме — единъ лъхъ само — лодкитѣ нѣмаше да се задържатъ при кърмилото, кѫдето бѣха на сигурно мѣсто. Тѣ упорствуваха по единъ глупаавъ начинъ, свойственъ на лодкитѣ, да отидатъ подъ щита на кърмилото и тогава да се залюлѣятъ надлъжъ. Тѣ се клатушкаха страшно и се доближаваха къмъ пламъка, когато кораба се наклоняваше къмъ тѣхъ и, разбира се, сѫществуваше и опасностьта, стожеиртѣ да рухнатъ на страна всѣки моментъ. Азъ и моитѣ двама пазачи на лодки ги задържахме, доколкото можехме, съ гребла и куки; но да се върши това непрекѫснато ставаше тежко и отегчително, още повече, че нѣмаше причини, защо да не напуснемъ кораба отведнъжъ. Ние не можехме да видимъ тѣзи на горния подъ, нито можехме да си представимъ защо се бавятъ. Пазачитѣ на лодкитѣ псуваха тихо и азъ не само имахъ моя пай отъ работата, но трѣбваше да задържамъ двамата души, които непрекѫснато се стремѣха да си легнатъ долу и да оставятъ лодкитѣ да се изплъзнатъ.

Най-после азъ извикахъ: „Хей, вие тамъ на горния подъ!“ и нѣкой погледна отгоре. „Тука е всичко готово“, казахъ азъ. Главата изчезна и много скоро се появи отново. „Капитанътъ каза,

добре, сръ, и да държатъ лодкитѣ настрана отъ кораба".

Измина се половинъ часъ. Внезапно се чу страшенъ шумъ, трѣсъкъ, дръпкане на вериги, шипене на вода и милионъ искри изхвръкнаха нагоре въ трептящата колона пушекъ, която стоеше облегната леко на кораба. Подпоритѣ, на които се държаха котвитѣ, бѣха изгорѣли и дветѣ нажежени до червено котви бѣха паднали на дъното, като повлѣкли съ себе си и четиристотинъ метра нажежени до червено синджири. Кораба треперѣше, масата отъ пламъци се люлѣеше, готова да се сгромоляса, падна и предния горенъ стожеръ. Той се устреми надолу, като огнена стрела, спусна се подъ водата и въ минутата отскочи нагоре, на разстояние едно гребло отъ лодкитѣ и заплува спокойно съвсемъ черъ върху озареното море. Азъ повикахъ отново къмъ горния подъ. Следъ известно време единъ човѣкъ, съ необикновено веселъ и същевременно фъфлещъ тонъ, като че ли се опитваше да говори съ затворена уста, ме осведоми: „Ей сега идваме, сръ" и изченза. Доста дълго време не чувахъ нищо, освенъ пръщенето и бумтенето на огъня. Чуваха се сѫщо и нѣкакви звукове, като подсвирване. Лодкитѣ подскачаха, дърпаха се отъ вѫжетата, тичаха една следъ друга игриво, чукаха се взаимно отъ странитѣ, или пъкъ, това, което ние желаехме — струпваха се накупъ срещу едната страна на кораба. Азъ не можехъ да устоя по-дълго, и като метнахъ нагоре едно вѫже, изкатерихъ се на горния подъ надъ кърмилото.

Бѣше свѣтло, като день. Като се качихъ горе, бѣхъ ужасенъ отъ гледката на огнената стена срещу менъ, а горещината изглеждаше първоначално непоносима. На една възглавница отъ софа, измъкната отъ кабината спѣше капитанъ Бийрдъ, съ протегнати крака и рѫка подъ главата, а свѣтлината играеше върху него. Знаете ли, съ какво бѣха заняти другитѣ? Тѣ бѣха седнали на горния подъ, на задната часть, около единъ отворенъ сандъкъ, ядѣха хлѣбъ и сирене и пиеха бира отъ бутилки.

На фона отъ пламъци, които се виеха въ страшни езици надъ главитѣ имъ, тѣ изглеждаше, че се чувствуватъ като у дома си, като саламандри*) и приличаха на банда отчаяни пирати. Огъньтъ искрѣше въ бѣлото на очитѣ имъ и блестѣше върху петната бѣла кожа, които се виждаха презъ разкѫсанитѣ ризи. Всѣки имаше белегъ, като че ли отъ нѣкаква битка, върху себе си — омотани глави, превързани рѫце, ивица мръсенъ парцалъ около колѣното — и всѣки имаше по една бутилка между краката си и буца сирене въ рѫката си. Махонъ стана, съ своята хубава и безочлива глава, своя гърбавъ носъ, дълга бѣла брада и една отпушена бутилка въ рѫка, той приличаше на нѣкой отъ ония безстрашни едновремешни морски разбойници, които се веселѣха всрѣдъ буйства и катастрофи. „Последното ядене на кораба", обяви той тържествено. „Не бѣхме яли презъ цѣлия день и нѣма защо да оставяме всичко това". Той замаха съ бутилката и посочи спящия капитанъ. „Той каза, че не може да преглътне нищо и затова азъ го сложихъ да легне", — продължи той; и тъй като азъ гледахъ опулено: „Не зная, дали ви е известно, млади приятелю, човѣкътъ не е спалъ, може да се каже, отъ дни, а не ще има никакъвъ сънь въ лодкитѣ". „Не ще има и никакви лодки следъ малко, ако вие глупѣете още тука", казахъ азъ възмутено. Азъ отидохъ при капитана и го разтърсихъ за рамото. Най-после, той отвори очитѣ си, но не се мръдна. „Време е да напущаме, сръ", казахъ азъ спокойно.

Той се издигна съ мѫка, погледна пламъцитѣ, морето — блеснало около кораба, а по-надалечъ черно, черно като мастило, той погледна звездитѣ, които свѣтѣха мѫтно презъ тънкия воалъ отъ пушекъ на черното небе, черно като Еребусъ.

„Най-напредъ по-младитѣ", каза той.

И моряцитѣ, единъ по единъ, следъ като изтриваха уста съ опакито на рѫката си, ставаха, изкатерваха се надъ перилата и изчезваха. Единъ, тъкмо преди да перскочи, се спрѣ малко, за да си доизпие бутилката и съ широкъ размахъ на рѫката си я запрати въ огъня. „На ти това", извика той.

Капитанътъ неутешимъ, все не тръгваше и ние го оставихме още малко на саме, съ своя корабъ. Тогава азъ пакъ се качихъ и го снехъ долу, най-после. Време бѣше. Желѣзнитѣ части на задния горенъ подъ бѣха така сгорещени, че не можеха да се докоснатъ.

Тогава вѫжето на дългата лодка бѣше прерѣзано и тритѣ лодки, свързани заедно, отплуваха настрана отъ кораба. Бѣха се изминали тъкмо шестнадесеть часа отъ експлозията, когато го напуснахме. Махонъ бѣше поелъ командуването на втората лодка, а азъ имахъ най-малката — дълга 14 стѫпки. Голѣмата лодка би могла да побере всички ни, но капитанътъ каза, че ние трѣбва да спасимъ колкото се може повече имущество — за застрахователното дружество — и така, азъ получихъ моя първи капитански постъ. Азъ имахъ съ себе си двама души, една кутия бисквити, нѣколко кутии консервирано месо и една бъчвичка съ вода. Бѣше ми заповѣдано да вървя непосрѣдствено до голѣмата лодка, така че въ случай на лошо време ние можехме да бѫдемъ взети въ нея.

А знаете ли, какво мислѣхъ азъ? Азъ мислѣхъ да се отдѣля отъ компанията, колкото се може по-скоро. Азъ желаехъ да бѫда съвсемъ независимъ при моето първо командуване. Нѣмахъ намѣрение да плувамъ въ скадра, когато имахъ шансъ за независимо кръстосване. Азъ искахъ да стигна сушата самичекъ, за да изпреваря другитѣ лодки. Младость! Само младость! Глупава, очарователна, прекрасна младость!

Но ние не тръгнахме веднага. Ние трѣбваше да изгледаме кораба до последния моментъ. И така лодкитѣ плуваха тази нощь безцелно наоколо, като се издигаха и спущаха надъ вълнитѣ. Хората дремѣха, събуждах се, въздишха, роптаеха. Азъ гледахъ горящия корабъ.

Всрѣдъ тъмнината на земята и небето, той горѣше страшно върху единъ кръгъ пурпурно море, хвърленъ отъ кърваво червената игра на пламъцитѣ — върху единъ кръгъ трептяща и зловеща вода. Високъ свѣтълъ пламъкъ, единъ безкраенъ и самотенъ пламъкъ се издигаше отъ океана и отъ неговия върхъ черъ пушекъ се стелѣше неспирно по небето. Той горѣше яростно; печаленъ и величественъ, като прогребална клада, запалена въ нощьта, обкръжена отъ морето, наблюдавана отгоре отъ звездитѣ. Прекрасна смърть, като милость, като даръ, като възнаграждение, бѣ полетѣла този старъ корабъ, на края на неговитѣ усилни дни. Той предаваше своя уморенъ духъ на съхранение на звездитѣ и морето, и съзерцанието на тази гледка бѣ трогателно, като това на нѣкой блестящъ триумфъ. Стожеритѣ паднаха тъкмо предъ зори и за единъ моментъ настѫпи такова

*) Бел. на прев.: Митологически сѫщества, които живѣли въ огъня.

избухване и бъркотия отъ искри, че изглеждаше, като че ли търпеливата и наблюдателна нощь, обширната нощь, лежаща мълчеливо върху морето, се изпълва съ летящъ огънь. На дневна свѣтлина корабътъ представляваше само една овѫглена черупка, която плуваше още подъ облакъ пушекъ и носѣше нажежената маса вѫглища вѫтре въ себе си.

Тогава греблата заработиха и лодкитѣ, като се наредиха въ една линия, тръгнаха край неговитѣ остатъци въ процесия — начело съ голѣмата лодка. Когато минахме край кърмилото му, тънка струйка огънь се стрелна злобно върху насъ и изведнъжъ той потъна съ главата надолу — пара шпиеше страшно. Изгорѣлата задня часть на кораба потъна последна, о боята й бѣше напукана и обѣлена и нѣмаше букви, нѣмаше думи. Не можа упорития девизъ — като душата му — да блесне срещу изгрѣващето слънце съ думитѣ, които изразяваха неговия символъ и име.

Ние се отправихме на северъ. Духна вѣтрецъ и къмъ пладне всичкитѣ лодки се събраха заедно за последенъ пѫть. Азъ нѣмахъ нито стожеръ, нито платно въ моята, но си направихъ стожеръ отъ едно запасно гребло и издигнаха една покривка отъ лодката за платно съ корабна кука.

Безъ съмнение, това платно не бѣше за нея, но мене ме удовлетворяваше съзнанието, че съ вѣтъра откъмъ кърмилото азъ ще изперваря другитѣ две. Азъ трѣбваше да ги чакамъ. Тогава всички гледахме картата на капитана и следъ единъ дружески обѣдъ отъ коравъ хлѣбъ и вода, той даде последнитѣ си инструкции. Тѣ бѣха прости: да се кара на северъ и да се държимъ, доколкото е възможно, заедно. „Бѫдете внимателни съ това корито, Марловъ", каза капитана; и Махонъ, като плувахъ гордо край неговата лодка, набръчка гърбавия си носъ и извика: „Вие ще закарато този вашъ корабъ подъ водата, ако не внимавате, млади приятелю". Той бѣше лукавъ старецъ — и нека дълбокото море, кѫдето той спи сега, да го люлѣе леко, да го люлѣе нѣжно до свършека на днитѣ.

(Следва края въ кн. № 7)



Морския спортъ въ Югославия. Морскиятъ спортъ въ Югославия започва своето развитие отъ 1886 година въ Зара, когато тамошното соколско (юнашко) д-во открива едно гребно отдѣление. Попосле отъ 1890 г. започватъ да изникватъ самостоятелни гребни, плавателни и вѣтроходни спортни клубове и дружества. Тѣхното развитие върви съ промѣнливъ успѣхъ до войната, съ твърде колебливъ — презъ време на сѫщата, за да се засили и затвърди следъ нея.

Гребния спортъ днесъ брои въ цѣла Югославия 14 клуба, обединени въ 1922 г. въ съюзъ съ централа въ Бѣлградъ, а отъ 1925 г. въ Сплитъ. Седемъ отъ тия клубове сѫ на морето: „Ядранъ" въ Сушакъ, „Крка" въ Шибеникъ, „Гусаръ" и „Адрия" въ Сплитъ, „Гребенъ" въ Висъ, „Виоково" въ Макарска и „Нептунъ" въ Дубровникъ, а седемъ — сѫ въ вѫтрешностьта на страната. Най-стария клубъ въ страната е „Адрия" въ Сплитъ, основанъ въ 1890 г., а най-младиятъ — „Гребенъ" въ Висъ, основанъ въ 1924 г. Освенъ „Адрия" и „Гусаръ", които сѫ основани преди войната, всички останали сѫ основани следъ войната. По брой на членоветѣ най-силни сѫ били клубоветѣ въ 1923 г., а по спортна дейность въ 1926 г.

„Адрия" сега брои 73 членове и членки; подготвени гребци има 34, отъ които 6 дами. Има 5 лодки, отъ които 2 двойки и 3 четворки. Освенъ това клуба има 3 вѣтроходни яхти, отъ които едната 2 тонна, а другитѣ по четири тона; последнитѣ две сѫ собственость на отдѣлни членове, предоставени, обаче, на разположение на клуба.

„Гусаръ" има 13 лодки, отъ които една четиринайсеторки, 3 осморки, 6 четворки и 2 двойки. Членоветѣ му сѫ около 700 души, а броя на гребцитѣ надъ 60 души.

„Ядранъ" въ Сушакъ има 9 лодки, отъ които една осморка, 3 четворки и 3 двойки. Членоветѣ му сѫ надъ 100 души, а гребцитѣ надъ 40 души.

Броя на членоветѣ, както и количеството на лодкитѣ въ всички клубове постоянно расте. Трѣбва да се отбележи, че по-голѣмата часть отъ лодкитѣ на всички клубове сѫ чисто спортенъ типъ, т. е. много тѣсни и дълги, съ подвижни седалища и изнесени навънъ ключове. Спортната дейность на повечето отъ тѣхъ е силно развита; участието и победитѣ имъ въ международнитѣ и олимпийски състезания е нѣщо обикновенно.

Плавателни клубове на морето има 8, отъ които 4 въ Сплитъ, 3 въ Дубруовникъ и 1 въ Сушакъ, а именно „Виктория" въ Сушакъ, „Ядранъ", „Фируле", „Гусаръ" и „Тритонъ" въ Сплитъ и „Югъ", „Гружки омладински спортъ клубъ" и „Граджански" въ Дубровникъ.

„Виктория" има 550 членове, а плавателното му отдѣление брои 78 плувци и 17 плувачки.

„Ядранъ" се занимава само съ плавателенъ спортъ и има около 400 членове, отъ които близо 70 плувци и плувачки. Сѫщо така само плавателенъ спортъ упражняватъ клубоветѣ „Фируле" и „Тритонъ", отъ които първиятъ има около 20 плувци., а втория около 60 плувци и плувачки.

Всички отбелязани плувци и плувачки сѫ спортисти въ цѣлния смисъль на думата и отбелязватъ голѣми постижения, не само въ мѣстнитѣ, а и въ международнитѣ състезания. Често пѫти състезанията въ плаване се произвеждатъ на 6,000 и повече метри.

Наредъ съ плаването и скачването, въ всички клубове широко се упражнява и играта въ „водна топка" (воденъ футболъ или „уотъръ-поло").

На морето има само единъ клубъ — „Лабудъ" въ Сплитъ, който упражнява изключително вѣтроходенъ спортъ.

По-старитѣ и по-силни клубове иматъ построени собствени клубни сгради, пристанища и хангари за лодкитѣ си.

Г. С.

Вѣтроходни състезания въ Югославия. Отъ 25 до 30 юлий 1928 година отъ името на спортния клубъ „Лобудъ“ отъ организацията „Ядранска стража“ сж били устроени вѣтроходни надбѣгвания. Първитѣ два дена състезанията се състояли въ Сплитъ, въ специалното отредено мѣсто за вѣтроходенъ спортъ подъ името „Юрай Бианкини“. На първото състезание вѣтроходната лодка „Славица“ е взела разстоянието 3 мили за 47 минути и 54 секунди. На второто състезание вѣтроходната лодка „Леда“ е взела разстоянието 8 мили за 1 часъ 41 минута и 15 секунди. Тя е получила наградата „Ядранска стража“ — една сребърна купа. На втория день — третото по редъ състезание — първа е дошла вѣтроходната лодка „Ласта“, която е взела разстоянието 9 мили за 2 часа и 45 секунди. Получила награда една сребърна купа, подарена отъ г-нъ Иво Кугли.

Най-интересни сж били състезанията станали покрай брѣга на срѣдня Далмация. Въ тия състезания е получила наградата (сребърна дъска съ надписъ отъ „Ядранска стража“) вѣтроходната лодка „Леда“. Тя е везла разстоянието 150 мили за 38 часа 26 минути и 55 секунди.

(Изъ „Ядранска стража“ — **П. Вангеловъ**)

Развитието на водния спортъ въ Съветска Русия върви доста успѣшно. По примѣра на бившата „Лига за обновяване на флота“ отъ царско време, която устройваше много спортни пѫтувания по рускитѣ рѣки и канали, миналото лѣто е било уредено едно голѣмо спортно плаване съ лодка-шесторка, подъ гребла и вѣтрила, отъ Балтийското въ Каспийско море. Лодката, съ четирима моряци-спортисти, е тръгнала отъ Ленинградъ, по р. Нева, презъ Ладожкото и Онежкото езера, чрезъ Мариинската канална система и по течението на Волга се е спуснала до Астраханъ. Цѣлия походъ е траялъ 58 денонощия, отъ които 29 — движение, като сж проплавани кржгло 5,000 клм.; на мѣста, въ денонощие било преминавано по 150—170 клм.

Това спортно плаване е било организирано отъ Ленинградския областенъ съветъ на професионалнитѣ съюзи и Съвета на физическата култура въ сѫщия градъ, съ цель за пропагандиране на водния спортъ и за агитация на преднаборното морско обучение за целитѣ на военно-морската подготовка на руската младежь. Лодката е била дадена отъ Балтийския воененъ флотъ; въ Астраханъ тя е била подарена на мѣстния Съветъ на физическата култура за нуждитѣ на тамошнитѣ спортни организации.

Г. С.



СЪОБЩЕНИЯ
ИЗЪ ДЕЙНОСТЬТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

София. Клонътъ завърши на 15. мартъ своя цикълъ отъ систематически урежданитѣ сказки всѣки петъкъ, съ последна сказка отъ д-ръ Шумановъ, на тема: „Морски детски лѣтовища“. Всички изнесени сказки сж били много добре посещавани и сж дали отлични резултати за дѣлото на Б. Н. М. С.

—На 17. III. клонътъ е ималъ общо годишно събрание, на което е преизбрано сѫщото настоятелство, като сж влѣзли и още двама члена: д-ръ Шумановъ и г. Ангелъ Думевъ, пом. глав. инспекторъ по физическо възпитание при министерството на народното просвѣщение.

— Клонътъ урежда по Великдень десетдневна екскурзия до Цариградъ и околноститѣ му.

Варна. Клонътъ е ималъ общо годишно събрание на 24. III. т. г. Преизбрани членове на настоятелство сж: д-ръ Пашевъ, П. Белберовъ, П. Недѣлчевъ, П. Вангеловъ и г-ца Мара Попова; новоизбрани: Т. Тодоровъ, В. Горановъ, М. Ивановъ, Б. Георгиевъ и Рашеевъ.

Пловдивъ. На 15. мартъ т. г. цѣлиятъ кварталъ „Филипово“ е билъ наводненъ. По покана на военнитѣ и административни власти, рѣчния легионъ при клона взелъ активно участие съ две гребни лодки и една русалка, по спасяването на хора и покѫщнина отъ кѫщитѣ въ наводнения кварталъ.

— Клонътъ е ималъ общо годишно събрание на 24. III. т. м., а на 27. се е конституирало новото настоятелство, съ съставъ: председатель — Димитъръ Куртевъ; подпредседатель: Йовко Л. Обрейковъ; секретарь — Иванъ Антоновъ; касиеръ — Иванъ Алековъ; домакинъ — Христо Станчевъ; членове: Лазаръ Т. Лазаровъ и кап. Анг. Ангеловъ. Завед. спорта — кап. М. Райчевъ и Кирилъ Петровъ. Контролна комисия: председатель — Емилъ Николаевъ; секретарь — Никола Хр. Николовъ; членъ — Захари Стефановъ.

Ямболъ. Дадения на 23. II. т. г. традиционенъ балъ въ салонитѣ на Военния клубъ, е билъ отлично уреденъ и задоволилъ голѣмия броя посетители. Приходътъ отъ бала е 16,840 лева, а разхода 9,100 лева.

— Председателътъ на клона г. инж. Бл. Бочковъ се е вѣнчалъ на 17. мартъ т. г. съ симпатичната г-ца Катя Петрова отъ Пловдивъ. Честито!

Дейния членъ на клона г. Ат. Кехайовъ се е сгодилъ за г-ца Марийка х. Янчева отъ Русе. Честито!

— На 14. III. т. г. клонътъ е ималъ общо годишно събрание, на което се е конституаирало ново настоятелство, въ съставъ: председатель — инж. Бл. Бочковъ; секретарь-касиеръ — Ив. Д. Ивановъ и членове: В. Бончевъ, Никола Бояджиевъ, Ротмистъръ Пешевъ, Т. Тодоровъ и Г. Султановъ.

Ломъ. На 3. и 4. мартъ клонътъ е уредилъ две беседи, на които г. Д. Илковъ отъ София, е говорилъ на теми: „Животътъ на Дунава“ и „Животътъ на Тракия“. Беседитѣ сж били отлично посетени.

— Общото годишно събрание на клона, състояло се на 3. мартъ т. г., е избрало ново настоятелство, въ съставъ: председатель — д-ръ Н. Недковъ, лѣкарь-хирургъ; подпредседатели: капитанъ Сѫбевъ Сѫби, н-къ пограничния подучастъкъ и Кирилъ Ст. Добруджалиевъ, секретарь на митницата; касиеръ — Славчо Н. Тодоровъ, чиновникъ въ параходната агенция „Баварски Лойдъ". Домакинъ — Йорданъ В. Новаковъ, подсекретарь въ митницата. Запасни членове: д-ръ П. Жейковъ, зѫболѣкарь и Величко Д. Димитровъ, представитель на машини, автомобили и др.

Провѣрителенъ съветъ: Георги Н. Нановъ, директоръ Търговската банка; Йорданъ Василевъ, управитель митницата; Петъръ Захариевъ, митнически посрѣдникъ. Запасни членове: Георги Стояновъ, агентъ въ пар. агенция „Баварски Ллойдъ", Димитъръ Замфировъ, началникъ на паспартното бюро.

Василико. На 3. мартъ общото годишно събрание на клона е избрало управително тѣло, въ съставъ: председатель — Йорданъ Бѣлчевъ, учитель; подпредседатель Георги Калояновъ; секретарь-касиеръ — Михаилъ Панайотовъ; съветници: Панайотъ Трифоновъ и Стаматъ Желѣзковъ; контролна комисия: Иванъ Ст. Премяновъ, Иванъ Калудовъ и Никола Едревъ.

Село Бѣла. Клонътъ проявява голѣма дейность. Благодарение на енергичния председатель, идитѣ на Б. Н. М. С. бързо се популяризиратъ и клонътъ се радва на голѣмъ брой членове. Систематически се уреждатъ вечеринки, които иматъ голѣмъ успѣхъ и приходътъ спомага за постигане целитѣ на Б. Н. М. С.



Изложение по измѣнението на закона за рибарството е изработило и отпечатило главното управително тѣло на Българския народенъ морски сговоръ съ цель да се разпрати на заинтересованитѣ фактори и главно на министра на земледѣлието и държавнитѣ имоти, председателя на Народното събрание и на народнитѣ представители. Изложението изтъква нѣкои лоши страни и несъобразности въ сега сѫществуващия законъ за рибарството и предлага мѣркитѣ, които отъ гледището на Българския народенъ морски сговоръ сѫ необходими, за да се създаде въ бѫдеще единъ подходящъ законъ за рибарството, който да усигури бързото и правилно развитие на нашето риболовство. Развитието на нашето морско риболовство налага особенни грижи отъ страна на държавата. Днесъ то е незначителна клонка отъ народното стопанство, обаче при упорита и планомѣрна дейность, то би могло да стане богата стопанска область, източникъ на блага не само за крайбрѣжното население, а и значителенъ факторъ за повдигане изобщо благосъстоянието на населението въ страната.

Въпросното изложение е отпечатано на 5. IV. т. г. и своевременно разпратено на заинтересованитѣ лица, учреждения и организации. **С. Ч.**

Новъ рибарски корабъ. Една комисия назначена отъ министра на земледѣлието, е заминала за Генуа, а отъ тамъ ще иде въ Марсилия, за да закупи рибарски корабъ за нуждитѣ на рибарското училище.

Предпазителна дига край Видинъ. Наскоро отдѣлението за водитѣ при министерството на земледѣлието ще обяви търгъ, за отдаване на предприемачъ направената на предпазителната дига на Дунава отъ с. Кошава до гр. Видинъ. Всички книжа и подготвителни работи по отдаването на това предприятие сѫ приготвени. Направата на тази предпазителна дига, споредъ направенитѣ пресмѣтания, ще струва около 21 милиона лева.

Варненско индустриално пристанище. Внесенъ е въ Народното събрание законопроектъ за благоустрояване на мѣстата въ района на Варненското индустриално пристанище. Последното ще се включва въ границитѣ: морския каналъ, варненското езеро, гарата, насипното равнище на житния кей и района на пристанищнитѣ домакински постройки. Разрешава се на министерството на желѣзницитѣ, да отстѫпва за индустриални предприятия мѣстата въ района на Варненското индустриално пристанище. Мѣстата се отстѫпватъ за индустриални предприятия, на които сѫ признати облаги по закона за насърдчение на мѣстната индустрия. Мѣстата, отстѫпени по силата на този законъ за индустриални предприятия, сѫ собственость на преобретателитѣ имъ, до когато тѣхнитѣ предприятия действатъ. Законопроекта предвижда и преустрояване на мѣстата на предприятията, които сѫ се установили вече. **Ст. Цаневъ**

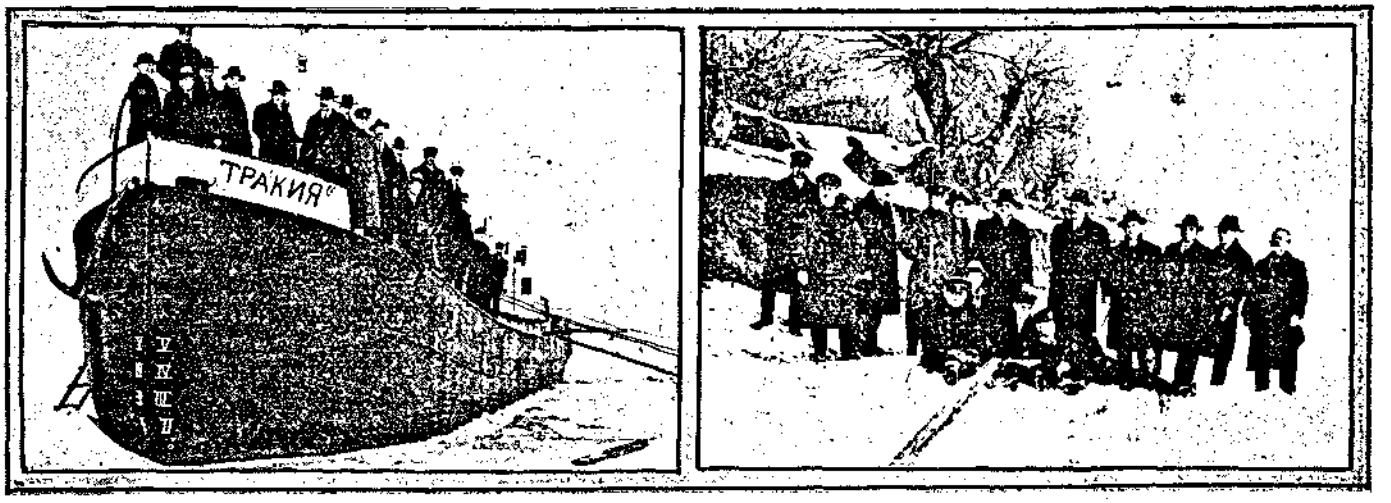
Моторенъ шлепъ „Тракия". Четирма души български моряци сѫ образували събирателно д-во „Тракия" и сѫ закупили моторния шлепъ „Волонте", като сѫ го преименували на името на дружеството си „Тракия".

Въпросния моторенъ шлепъ е строенъ презъ 1917 г. въ английското военно адмиралтейство въ военното пристанище Ливерпулъ съ извънредно здрава конструкция — обслужвалъ е между английския и френски брѣгове презъ канала Ламаншъ, а въ последствие е почналъ да обслужва по срѣдното течение на Дунавъ — българския и ромънския брѣгове.

Шлепа е съ водоизмѣстимость 251 тона и съ 220 тона товароспособность, съ бързина 9 километра въ часъ срещу течението и 15 километра на на часъ по течението.

Моторния шлепъ „Тракия" ще обслужва българското карйбрѣжие, като пренася отъ едно мѣстно пристанище до друго разни стоки и предмети — при навла конкурентни. Шлепа е записанъ въ списъка на корабитѣ при Ломското пристанище. Моторния шлепъ „Тракия" се явява първъ български търговски морски шлепъ по рѣка Дунавъ. Стопанитѣ на шлепа трѣбва да се насърдчаватъ и да имъ се даде съдействие. Нека и ние си създадемъ собственъ български търговски флотъ по Дунава,

НА БРѢГА НА ЗАМРЪЗНАЛИЯ ДУНАВЪ



Записания къмъ Ломското пристанище моторенъ шлепъ „Тракия". Членове отъ Ломския клонъ на Б. Н. М. С., заедно съ гостенина си — г-нъ Дим. Илковъ, дошелъ отъ София да имъ държи сказка. Ломъ, 2. III. 929 г.

Членове отъ Ломския клонъ на Б. Н. М. С. заедно съ г. Дим. Илковъ на ромънския брѣгъ срещу Ломското пристанище. 4. III. 1929 год.
Фото „Рембрандъ" на Л. Станевъ — Ломъ

който да обслужва не само нашитѣ крайбрѣжия, но и цѣлия Дунавъ отъ Регенсбургъ до Сулина, — за да се развѣе знамето ни по чуждестраннитѣ пристанища и да се види, че и България е крайдунавска държава и има свой собственъ търговски флотъ за обслужване на износната и вносната й търговия.

Секр. на Ломския клонъ на Б. Н. М. С.

Чехословашки детски морски лѣтовища на Далматинския брѣгъ (Югославия). Най-голѣмото, полудържавно чохословашко детско лѣтовище или по-право санаториумъ е въ Купари-Сребрено (Лопудъ), близо до Дубровникъ, кѫдето „Болничната каса на чехословашкитѣ желѣзничари", съ помощьта на чехословашкото министерство на народното здраве, е купила великолепния „Мариинъ дворецъ" и го е преустроила въ модеренъ детски санаториумъ. Всѣка година тамъ се изпращатъ болнитѣ деца на желѣзничаритѣ отъ цѣло чехословашко, нуждаещи се отъ морелѣчение, като пѫтуването имъ до тамъ е безплатно и става за смѣтка на болничната каса на чехословашкото министерство на желѣзницитѣ.

Друго и най-старо чехословашко детско морско лѣтовище, датиращо отъ 1910 г., е въ Цриквеница, кѫдето първата сграда и землищенъ имотъ сѫ купени отъ една благодетелка отъ Бърно. Въ продължение на 15 години, съ помощьта на частната благотворителность и на единъ мѣстенъ лѣкарь, това лѣтовище се е разрасло въ голѣмъ, модеренъ детски санаториумъ, съ множество постройки и снабденъ съ всичко необходимо за лѣкуване на болнитѣ чехски деца отъ хирургическа туберкулоза, рахитизъмъ, анемия и пр.

Пакъ въ Цриквеница е и „Първата чехска приморска младежка лѣчебница", уредена отъ адриатическото д-во за морски бани, съ седалище въ Прага. Дружеството е купило тамъ голѣмата вила „Мой миръ", заедно съ нейния прекрасенъ старъ паркъ, като я е преустроило и нагодило за детско лѣтовище и здравница за чехскитѣ деца.

Въ съседното лѣтовно мѣсто Селце — край Цриквеница — всѣка година дружеството „Свепомочь" въ Прага изпраща чехски деца въ своята детска колония, уредена въ хотела „Роканъ".

Въ Башка, на островъ Кркъ, мѣстната община отпуща училищната сграда на д-во „Празднини" отъ Прага, което урежда тамъ своето детско морско лѣтовище. Общинската лѣкарка на градчето безплатно се грижи за чехскитѣ деца, настанявани въ лѣтовището.

Въ Рабъ, на едноименния островъ, всѣка година урежда свое детско морско лѣтовище д-вото „Чехско сърце" отъ Оломуца. Децата се настаняватъ въ хотелъ „Прага", чийто собственикъ храни малкитѣ лѣтовници.

Най-младото чехско детско морско лѣтовище, подъ името „Масарикова лѣчебница", се урежда отъ дружеството Социална защита на държавнитѣ чиновници. Лѣтовището се настанява въ градска сграда съ хубавъ пакъръ въ полуострова Св. Юрай, край гр. Висъ на едноименния далматински островъ.

Въ Съветска Русия, съгласно държавната строителна програма, въ последнитѣ години сѫ построени: 4 пощенски-пътнически топлоходи (кораби съ турбинни двигатели), обслужващи Кримско-Кавказката линия; 6 рефрижираторни (охладителни) топлохода, за превозъ на бързоразвалящи се продукти, всѣки съ по 2,600 тона товароподемность; 6 влѣкачи-топлоходи, всѣки съ по 1,500 к. сили мощность; 1 плаващъ вдигателъ съ товароподемность 2,400 тона; 1 желѣзобетоненъ плаващъ докъ съ подемность 6,000 тона и 12 лѣсовози, т. е. кораби, нагодени за превозъ на дърва.

Съветскитѣ лѣсовози преставлявали последната дума на техниката: цѣлото товарно устройство било електрифицирано; поставени имъ били най-модерни навигационни уреди; снабдени били съ подводни послушвачи за улесняване плаването въ мъгла и за отбѣгване подводницитѣ въ военно време; имали силни радиостанции съ радиозасѣчници; жилищнитѣ удобства за обслугата били твърде голѣми и пр. **Г. С.**

Субсидирането на корабоплаването въ Швеция става чрезъ отпускане на кредити отъ специално за тази цель създаденъ държавенъ фондъ, основанъ въ 1903 г. съ 5,000,000 шведски крони, увеличенъ преди войната на 17, а въ 1923 г. — на 23,000,000 шв. крони (850,000,000 лв.). Заемитѣ се отпускатъ за срокъ отъ 8 години, срещу лихва отъ 4%, при това първитѣ две години се внасятъ само лихвитѣ, а последнитѣ 6 години се внасятъ и погашенията. Сега министерството на търговията е на-

правило предложение за ново чувствително увеличение на кредитния фондъ за мореплаването **Г. С.**

Персия създава новъ флотъ. Още миналата година персийския парламентъ е взелъ решение за това, а сега е разрешилъ необходимитѣ разходи за доставката на първия военъ корабъ и за купуването на докъ.

Военния персийски флотъ вече се организира отъ италиянски морски офицери, а военния корабъ — единъ кръстосвачъ — и нуждитѣ военно-морски материали, изглежда, ще се доставятъ отъ Италия, чието влияние въ близкия изтокъ все по-вече расте. **Г. С.**

Италия и Албания. Италия бързо модернизира Албания. Въ началото на 1927 г. италиянцитѣ сж започнали голѣми технически преобразувания въ Дурацо, съ което се цѣли този градъ да стане едно голѣмо и удобно, пристанище съ всички съвременни технически помагала и магазии.

Старата чаршия е разрушена и отъ двѣтѣ страни още съ почването на първитѣ работи, като е отворена улица 21 м. широка водяща за пристанището, за да улесни силното камионно движение Кея въ пристанището е удължень съ 150 м., съ което се дава възможность на голѣми параходи да се развързватъ на него. Залива е очистенъ отъ наноси и пристанището става достжпно и за най-голѣмитѣ морски параходи. Пристжпено е къмъ уреждане пристанищата Санти кваранта, Валона Дивякъ, Патокъ и Санъ-Джовани, за да могатъ да приематъ най-разнообразната стока идваща отъ Италия.

Усилено се работи за поправката на старитѣ шосета и пжтища и направа на нови за втомобилни движения.

Само на пжтя Кавая—Бератъ сж работили около 1,000 души. Много бързе се работятъ пжтищата Шкодра—Тула къмъ Призренъ, СанъДжовани—Дебъръ, Валона—Корча, Дурацо—Елбасанъ къмъ сръбската граница и Охридското езеро.

(Изъ Ядр. стража — превелъ **Вангеловъ**)

Лѣтуването по далматинския брѣгъ въ Югославия. Прилива на лѣтовници по далматинския брѣгъ отъ година на година расте. Само по северното (хърватското) крайбрѣжие на Далмация презъ 1925 год. е имало 20,257 лѣтовници, чийто брой презъ 1927 година достига до 50,428 души, отъ които 20,693 югославяни и 29,735 чужденци, докато презъ 1925 год. броя на чужденцитѣ е билъ само 6,888 души. Бързиятъ растежъ въ броя на чужденцитѣ се дължи на голѣмитѣ удобства, които предлагатъ далматинскитѣ лѣтовища, сравнително евтиниятъ животъ тамъ, голѣмата реклама и относително много дългиятъ лѣтовенъ сезонъ, който обема почти цѣлата година; по крайбрѣжието има лѣтовища, които презъ зимата, съ своя мекъ и топълъ климатъ, привличатъ много гости отъ чужбина. Срѣдното число дни, прекарани отъ единъ лѣтовникъ на брѣга е порасnало отъ 13.8 на 16 дена.

За първитѣ 9 месеца отъ 1928 година броя на лѣтовницитѣ е билъ 40,668, отъ които 23,952 чужденци. Предполага се, че до края на годината броя на лѣтовницитѣ ще достигне миналогодишната цифра. Презъ 1927 година наплива на лѣтовници е билъ толкова голѣмъ, че е било невъзможно размѣстването на всички по сжществуващитѣ хотели, пансиони и частни кжщи, голѣмъ брой лѣтовници е трѣбвало да прекаратъ нощьта открито, подъ палатки или въ леки бараки. Това е предизвикало отъ една страна въздържане отъ посещенията, а отъ друга — бързо нарастване въ строежа на хотели, пансиони и квартири презъ тази година. Намалението на лѣтовищата се дължи още на политическитѣ събития въ Югославия, настжпили следъ убийствата въ Скупщината.

Броятъ на лѣтовници, обаче, по централния (Сплитъ) и особено по южния брѣгъ (Дубровникъ, Катаро) на Далмация е значително порасълъ.

По всички лѣтовища се забелязва едно намаление въ броя на чехитѣ, което се обяснява съ известни недоразумения и намаление удобствата за тѣхнитѣ пжтувания, а сжщо така и слабата организация на югославянскитѣ бюра и реклама въ Чехословашко. Срещу това намаление, отбелязва се увеличение въ броя на гоститѣ отъ Унгария и Полша, а особено отъ Германия и Австрия.

Въ Сплитъ броятъ на лѣтовницитѣ за първитѣ 9 месеца отъ тази година е билъ 24,267 души, отъ които 8,240 чужденци. За сжщото време миналата (1927) година сж дошли 6,806 чужденци, а общо 22,408 души, презъ 1926 година — 4,640 чужденци а общо 23,346 души, т. е. докато броятъ на югославянитѣ намалява или бавно расте, тоя на чужденцитѣ бързо се увеличава.

Въ Сплитъ най-усилено е посещението презъ месецъ юлий, сетне септемврий, августъ, май, юний, мартъ, февруарий, а най-слабо презъ януарий. По отношение само на чужденцитѣ, тоя редъ е: септемврий, май, юлий, априлъ, августъ, юний, мартъ, февруарий и януарий.

(Изъ „Югославянски Туризамъ"). **Г. С.**

ИЗЪ ЧУЖДИТѢ ВОЕННИ ФЛОТИ

Англия. Встжпващата въ строя понастоящемъ серия английски кръстосвачи типъ „Лондонъ" се отличава отъ предидущитѣ серии по следното: 1) въ новитѣ кръстосвачи отсжтствуватъ противоминнитѣ удебелявания, 2) проектираната имъ скорость е по-голѣма (вмѣсто 31.5 мили — 32 мили), 3) по-стройни обводи и 4) установяване на катапулти и стрели за нуждитѣ на носимитѣ хвърчила, още при самата постройка. Последнитѣ два кръстосвача отъ тази серия (Дорсетширъ и Норфолкъ) сж снабдени съ дизелъ-мотори за икономиченъ ходъ.

— Хвърчилносача „Албатросъ", който се строи за нуждитѣ на австралийския флотъ има следнитѣ данни: водоизмѣстване 6500 тона, дължина 134 метра, широчина 20.7 метра, газене 5 метра, скорость 20 мили въ часъ и въоржжение: четири 12 см. и две 4 см. противоаеропланни орждия. Той ще носи съ себе си 10 водохвърчила.

— Споредъ последнитѣ съобщения надводната скорость на подводнитѣ лодки „X 1" е само 19.5 мили въ часъ (а не 22 мили, както се знаеше по-рано). Подводнитѣ лодки типъ „О" и „Р" сж снабдени съ 8 торпедни апарата.

—На 14. I. 1929 г. английскиятъ атлантически флотъ подъ началството на адмиралъ Брендъ е отпжтувалъ въ обичното пролѣтно плаване за посещаване испанскитѣ пристанища, Гибралтаръ и Срѣдиземно море. Плаването се е завършило съ съвмѣстни маневри между Атлантическия и Срѣдиземноморския английски флотове, състояли се отъ 13 до 25 мартъ, въ района на залива Поленсъ (Балеарскитѣ острови), подъ ржководството на адмиралъ Филдъ — командващъ Срѣдиземноморския английски флотъ.

Северо-Американски Съединени Щати. По настоящемъ се модернизиратъ линейнитѣ кораби „Оклахама" и „Невада", подобно на модернизирантѣ вече 6 линейни кораби отъ по-стари типове.

Следъ новата преправка тѣзи два линейни кораба съвършено ще измѣнятъ външкашния си видъ и значително ще увеличатъ боевата си ценность. Вмѣсто по-раншнитѣ решетъчни стожери, ще бѫдатъ поставени триноги стожери; единствената димова тржба ще бѫде премѣстена по къмъ носа; ще се направятъ надстройки за размѣстване на осемь 12.7 см. противоаеропланни орждия; всичката противоминна артилерия ще се вдигне на единъ подъ по-горе и най-после върху третата артилерийска кула ще бѫде поставенъ единъ катапултъ. Модернизацията на всѣки линеенъ корабъ ще струва 7 милиона долара.

— На 15. II. 1929 г. сената на С. А. С. Щ. е одобрилъ законопроекта за постройка на 15 кръстосвача „Вашингтонски типъ“ и 1 хвърчилоносачъ въ продължение на тритѣ най-близки години. Споредъ този законопоректъ въ 1929, 1930 и 1931 година ще бѫдатъ въ строежъ по 5 кръстосвача, съ водоизмѣстване по 10,000 тона. Всѣки кръстосвачъ ще струва около 17 милиона долара. Хвърчилоносача ще бѫде заржчанъ да се строи въ 1930 година и ще има 13,800 тона водоизмѣстване. Той ще струва около 19 милиона долара.

— По корабостроителната програма отъ 1916 година, отпуснати сж суми за поржчването на 4 водача на флотилни ескадрени миноносци и 3 подводни лодки.

Япония. Новиятъ японски хвърчилоносачъ „Акаги“ (построенъ отъ останкитѣ на единъ недостроенъ линеенъ кръстосвачъ) има следнитѣ данни: водоизмѣстване 28,100 тона, скорость 28.5 мили въ часъ, газене 5.2 метра. Въоржението му се състои отъ: десеть 20.3 см. орждия, четири 12 см. орждия и дванадесеть 12 см. противаеропланни орждия. Той носи съ себе си 50 хвърчила. Вториятъ голѣмъ японски корабъ-хвърчило-носачъ, нареченъ „Кага“, престроенъ сжщо отъ недостроенъ линеенъ корабъ, има сжщото артилерийско въоржжение.

— Въ края на 1928 година встжпили въ строя първитѣ два японски кръстосвача „Вашингтонтипъ“ — „Нахи“ и „Миоко“ (сега се строятъ още 6 такива). Тѣ иматъ водоизмѣстване 10,000 тона, скорость 33 мили въ часъ и артилерия: десеть 20.3 см. орждия и четире 12 см. противаеропланни орждия. Торпедното имъ въоржжение се състои отъ дванадесеть 53 см. надводни торпедни тржби. Бронирани сж съ броня отъ 70 до 150 мм. Носятъ съ себе си 4 водохвърчила. Районъ на действие (при ходъ 14—15 мили въ часъ) 14 мили.

— Отъ най-новитѣ японски ескадрени миноносци, споредъ тактическитѣ си преимущества, най-добри сж тия отъ типа „Фубуки“. Тѣ иматъ водоизмѣстване 1850 тона, скорость 34 мили, шесть 12 см. орждия, 2 противовъздушни картечници и деветь 53 см. торпедни тржби.

— Общото число на готовитѣ и сега строящитѣ се японски подводни лодки е 70. Освенъ това, въ проектъ сж да се построятъ още 5 подводни лодки.

Франция. На 28. XII. 1928 г. въ Французкия сенатъ се е разгледалъ „Закона за флота“, който опредѣля състава на французския флотъ въ връзка съ задачитѣ, които му дава политиката. Законътъ е билъ изработенъ още въ 1925 година, отъ французския генераленъ щабъ; презъ лѣтото 1928 година той е билъ утвърденъ отъ палатата на депутатитѣ и едва сега е одобренъ отъ сената. Тоя законъ установява следнитѣ цифри за сумираното водоизмѣстване на различнитѣ класове кораби: 1) линейни кораби и линейни кръстосвачи 175,000 тона (Вашингтонска норма); 2) кръстосвачи, водачи и ескадрени миноносци 390.000 тона; 3) подводни лодки 96,000 тона*): 4) хвърчилоносачи 60,000 тона: освенъ това предвижда се построяването на спомагателни кораби, минозаградители и корабищерни за течно гориво. Тази строителна програма се предвижда да бѫде окончателно привършена въ 1943 година. Законътъ опредѣля следнитѣ срокове за продължителностьта на службата за отдѣлнитѣ класове кораби: линеенъ корабъ 20 години, кръстосвачъ 17 години, ескадренъ миноносецъ 15 години и подводна лодка 12 години. Съ този законъ се установява и организацията на флота, а сжщо така и разпредѣлението на корабитѣ между действуващия и резервенъ флотъ. Той предвижда наличието на три ескадри, всѣка една командувана отъ единъ вице-адмиралъ и двама контръ-адмирали, 2 дивизии леки кръстосвачи и 2 дивизии ескадрени миноносци (всѣки подъ командата на контръ-адмиралъ).

Часть отъ тази корабостроителна програма ще бѫде завършена къмъ 1932 г. и тогава състава на французкия флотъ ще се увеличи съ следнитѣ новопостроени кораби: 9 кръстосвача, 28 водача, 26 ескадрени миноносеца, 47 мореходни подвод. лодки лодки и 26 подвод. лодки за брѣгова отбрана. Ако и втората часть отъ „Закона на флота“ бѫде въ точность изпълнена, то къмъ 1943 г. въ състава на французския флотъ ще влѣзатъ общо 223 нови кораба, а именно: 18 кръстосвача, 64 водача, 26 ескадрени миноносеца, 67 мореходни подвони лодки и 48 подводни лодки за брѣгова отбрана. (Трѣбва да се прибави къмъ това и проектитѣ за постройка на нови линейни кораби и хвърчилоносачи).

Германия. Германския военно-морски бюджетъ за финансовата 1929—1930 г. възлиза на 210 милиона златни марки, т. е. на 8.8 милиона марки помалко отъ миналогодишниятъ.

— Новостроящия се кръстосвачъ „Кьонигсбергъ“ ще влѣзе въ строя тази пролѣть, кръстосвача „Карлсруе“ — въ течение на лѣтото, а кръстосвача „Кьолнъ“ — презъ есеньта.

— Презъ течение на 1929 г. ще влѣзатъ въ строя всичкитѣ нови ескадрени миноносци отъ типа „Илтисъ“. Втората серия германски нови ескадрени миноносци се отличаватъ отъ първата по чо-добритѣ обводи на подводната имъ часть благодарение на което сж по-устойчиви и по-бързоходни. Артилерийското имъ въоржжение ще се състои отъ три 10.5 см. орждия.

Ромъния. Въ Италия, въ корабостроителницата на Патисонъ въ Неаполъ, се строятъ заржчанитѣ отъ ромънското правителство презъ 1927 г. два ескадрени миноносеца „Режеле Фердинандъ I“ и „Режина Мария“. Тѣ иматъ следнитѣ данни: водоизмѣстване 1,850 тона, скорость 35 мили въ часъ, мощность на механизмитѣ 75,000 конски сили, дължина 102 метра, широчина 9.6 метра, газене 3.5 м. и артилерийско въоржжение: петь 12 см. орждия*), едно 7.5 и две 4 см. противоаеропланни орждия. Орждията ще бѫдатъ снабдени съ централно прицелване, система Сименсъ. Минно въоржжение — две 53 см. тритржбни торпедни тржби и запасъ

*) Освенъ тѣзи, корабостроителната програма за брѣговата отбрана предвижда да се построятъ подводни лодки още общо 30,000 тона водоизмѣстване.

**) Вѣроятно италиянски образецъ, дължина 45 калибра, жгълъ на възвишение 30 градуса, далечина на стрелбата 16 километра, а скоростьта на стрелбата 16 изстрела въ една минута.

отъ торпеда 50 парчета. За двигатели ще служатъ — турбини на Парсонса съ зѫбчато предаване, построени въ Триестката фабрика „Стабилименто Технико".

Проекта за новитѣ ромънски ескадрени миноносци е разработенъ отъ английската фирма „Торникрофтъ". Всѣки единъ, безъ въоръжението, ще струва по 205,000 фунта стерлинги. Тѣ ще приличатъ много на английскитѣ водачи типъ „Брусъ" и ще се отличаватъ отъ тѣхъ главно съ по-голѣмата мощность на двигателитѣ си. Изобщо може да се каже, че новостроящитѣ се ромънски ескадрени миноносци ще бѫдатъ едни отъ най-силнитѣ съвременни ескадрени миноносци.

— Строящата се въ Фиуме подводна лодка „Делфинъ" за нуждитѣ на ромънския флотъ (започната въ августъ 1927 г.) има следнитѣ данни: водоизмѣстване 680 тона надъ водата и 900 това подъ водата; скорость 14 мили въ часъ надъ водата и 9 мили подъ водата; дължина 66.6 м.; газене 3.4 м.; артилерийско въоръжение — едно 10 см. оръдие; минно въоръжение — осемъ торпедни тржби. Втората подобна подводна лодка, която се предполагаше да се строи, изглежда, че още не е започната.

— Въ италианската корабостроителница „Карнаро" въ Фиуме, лакъ за нуждитѣ на ромънския флотъ, се строи корабъ-матка за подводни лодки „Костанта". Този корабъ е заржчанъ на 15. VIII. 1927 г. и е вече почти привършенъ. Той има 2,300 тона водоизмѣстване, дължина 77.3 м., широчина 11.3 м., газене 4 м.

Турция. Новитѣ турски подводни лодки „Биринджи-инъ-уни" и „Икинджи-ин-уни", които влѣзоха въ строя миналата година*), иматъ следнитѣ данни: водоизмѣстване 505 тона надъ водата и 8.5 мили подъ водата; дължина 58.6 м.; широчина 5.8 м.; газене 3.5 м.; артилерийско въоръжение — едно 8.8 см. противоаеропланно оръдие; минно въоръжение — шесть 45 см. торпедни тржби (две кърмови и четире носови).

(Изъ „Морски сборникъ" № 1, 1929 г. **С. Н. И.**)

*) Тия подводни лодки сѫ построени въ построени въ Холандия.



Ахтополъ — Превлае г-жа Ж. Г. Ватева (в. „Странджански гласъ, год. III, бр. 52 и 53, Василко 1929 г.).

Азмановъ, д-ръ инж. Асенъ — „Върху измѣрването на радиоактивностьта на минералнитѣ води и тази на извора „Момина баня" — „Солу-Дервентъ" (Списание на Българското инженерно-архитектно д-во, год. XXIX, брой 6, София 20. III. 1929 г., стр. 104—113).

Американската морска политика. — Какъ се готвятъ Съединенитѣ щати, (в. „Варненски новини", год. XVIII, брой 1693, Варна, 30. III. 1929 г., стр. 2).

Борбитѣ на параходъ „Бургазъ" съ стихиитѣ и ледоветѣ, (в. Черно море, год. I, брой 7, Варна 11. III. 1924 г., стр. 1).

Брѫчковъ, Г. — „Мостъ на Дунава" (в. Знаме, год. VI, брой 51, София 6. III. 1929 г., стр. 1).

Branekow T. — „Longosa". (La Bulgarie, VII-ème annèe, № 1700, Sofia 20. III. 1929, p. 1 et 2).

Bruno. — C. „Storie marinare di Napoli. Con prefazione di Paolo Bosselli — Naooli 1927 (Oficina Tipografica „La Vitoria", 300 стр.).

Брѫчковъ, Г. — „Мостъ на Дунава", (в. Знаме, год. VI, брой 72, София 30. III. 1929 г., стр. 1).

Г. С. — „Новитѣ английски линейни кораби", преводъ отъ руски (сп. Морски сговоръ, год. VI, брой 4, Варна IV. 1929 г., стр. 10—12).

Герсцвѣтъ — „Въдичарство или ловене на риба съ ржчна въдица" (сп. Природа и ловъ, год. IV, бро. 2, София 1929 г., стр. 40—42).

Гиневъ, д-ръ Д. — „Защо българина не обича морето" (в. Варненски коренякъ, год. II, брой 12, Варна 20. III. 1929 г., стр. 3).

Доброполски, Б. — „Кооперативно корабоплаване" (в-къ Пладне, год. I, брой 160, София 6. III. 1929 г., стр. 2).

Домусчиевъ, К. П. — „Наши и чужди стремежи къмъ Бѣломорския брѣгъ" (в. Тракия, год. VIII, брой 330, София 7. III. 1929 г., стр. 2—4).

Die deutsche — atlantische expedition auf dem Vermessung, und Forschungsschif Meteor, 1925—1927. Berlin 1928 (Inst. für Meereskunde, 350 s).

Значение на Варненския куортъ (в. Варненски коренякъ, год. II, брой 12, Варна 20. III. 1929 г., стр. 4).

Ивановъ, Сава Н. — „Голѣмитѣ студове и замръзванията по нашето черноморско крайбрѣжие презъ 1929 година" (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 4, Варна IV 1929 г., стр. 1—8).

Изложение отъ българскитѣ моряци до г-нъ министъръ-председателя, министра на финанситѣ и председателя на Народното събрание, (сп. Морски Сговоръ, сѫщата книжка, стр. 20 и 21).

Изложение по измѣнение на закона за рибарството (Отдѣленъ отпечатъкъ, издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, Варна 5. IV. 1929 г.).

Конрадъ, Джозефъ — „Младость", разказъ, продължение отъ кн. № 3. Превела отъ английски Б. Бошнякова, (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 4, Варна IV. 1929 г., стр. 16—18).

Краевъ, Ст. — „Изкуствено оплодяване хайверитѣ яйца на рибитѣ отъ групата пъстърви (Салмоадесъ), споредъ най-новата метода и отглеждането имъ до тѣхното излюпване" (сп. Природа и ловъ, год. IV, брой 2, София, 1929 г., стр. 42—44).

Кировъ, К. Т. — „Студоветѣ презъ настоящата зима 1928—1929 г." (сп. „Природа", год. XXIX, кн 6, февруарий 1929 г., стр. 82 и 83).

К. Г. Б. — „Изъ отчета на детската морска колония, устроена отъ Ямболския клонъ на Б. Н. М. С. въ гр. Ахтополъ" (в. Тракиецъ, год. VI, брой 239, Ямболъ 5. III. 1929 г., стр. 1).

Калфовъ, Дамянъ — „Преди години въ Деде-Агачъ", (в. Тракия, год. VIII, брой 331, София 14. III 1929 г., стр. 1 и 2).

Кога е замръзвало Черно море, (в. Странджански гласъ, год. III, брой 52, Василико 15. III. 1929 г., стр. 1).

Cagli, Coen — „Lezioni di Costruzioni Maritime" Vol. I. Milan 1928. (Casa Editrice Dott Aotonio Milani, — 90 lires).

Commission Internationale pour l'exploration scientifique de la Méditeranée. Raports et Proces-Verbaux. Vol. III. — Paris 1928. (Institut Océanographique, 184 p.).

Ловъ на китове (сп. Природа и ловъ, год. IV, брой 2, София 1929 г., стр. 37—39).

Lesmarines, A. — „La fortune de Jean Bart". Dunkerque 1927. (Imprimerie du Commerce, 38 p.).

Lockhart, J. G. — „Peril of the Sea, a Book of Shipwerhs and escarper" Londres 1928. (Ph. Allan, 254 p.; The Nantilus Library, 3 s. 6 d.).

Lemaire, D-r T. — „Historie de Dunkerque des origines à 1900". — Dunkerque 1927 (Le Nord Maritime, 447 p.).

Ligeoix de la Combe, J. — „Notes sur le calcul des marées en fonction des constantes donnécs par les cartes. — Paris 1927. (Berger-Levrault, 16 p.).

Le Havre port autonome — Paris 1928 (Draeger, 39 p.).

Михаиловъ, кап. I р. о. з. — „Значението на Дунава за насъ", (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 4, Варна IV. 1929 г., стр. 8 и 9).

Марковъ, Д. — „Морското съперничество" (в. Отечество, год. X, брой 417, София 16. III. 1[illegible]

Маръ, Михаилъ де — „Четвороногиятъ отъ̀ститель" — разказъ, (сп. Ловецъ, год. XXIX, брой № 6, София, февруарий 1929 г. стр. 133—136).

Новиковъ, Ал. — Прибой — „Подводници", разказъ. Превелъ отъ руски Д. Василевъ, (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 4, Варна IV. 1929 г., стр. 15 и 16).

Nos ports danubiens en 1928 (La Bulgarie, VII-ème annee, № 1702, Sofia 22. III. 1929, p. 4).

Нашитѣ лѣтовища — (в. Подофицерска защита, год. XIX, брой 546, София 28. III 1929 г., стр. 3).

Нови страници за откривателя на Америка. Писмата на Колумбъ. Неговитѣ биографи и клеветници. Мистерията около изгубения адмиралъ. (Сп. Нива, год. I, брой 23, София, 5. IV. 1929 г., стр. 6).

Подвизитѣ на българскитѣ моряци — Последниятъ опасенъ рейсъ на параходъ „аЦрь Фердинандъ". Борба съ Стихиитѣ и съ леденитѣ блокове. Рейситѣ на параходъ „Евдокия", (в. Черно море, год. I, брой 6., Варна 4. III. 1929 г., стр. 1).

Поповъ, Ст. Г. — „Хвъркати риби" (сп. Природа, г. XXX, кн. 6., II. 1929 г., стр. 89 и 90).

Поповъ, Гер. М. — „Вицеадмиралъ графъ фонъ Шпее" (в. Отечество, год. X, брой 415, София 2. III. 1929 г., стр. 3 и 4).

Pousson, A. et Vert, L. — „La Rochelle, ses industries, ses ports" — La Rochelle 1928 (Imprimerie de l'Ouest, 143 p.).

Reuter, Vice-amiral L. von — Scapa Flow, tombeau de la Flotte allemande". — Traduit par le lieutenant de vaiseau R. Jouan — Paris 1928 (Payot, 160 p. — 15 fr.).

С. Н. И. — „Изъ чуждитѣ военни флоти" (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 4, Варна, IV. 1929 г., стр. 21—23).

Тежката зима за корабоплаването — Борбата на парахода „Варна" съ стихиитѣ. Смоотвереностьта на българския моракъ, (в. Черно море, год. I, брой 5, Варна 25. II. 1929 г., стр. 1).

Торосъ — „Тягата на моряка", разказъ, (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 4, Варна IV. 1929 г., стр. 12—14).

Тайната на мъртвото езеро (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 885, София 26. II. 1929 г., стр. 4).

Уулфъ, Б. С. — „Ловътъ на бисери и миди", (сп. Природа, год. XXIX, кн. 6, II. 1929 г., стр. 84—87).

Fournier, V. A. — „Formation et entretien de la houle satellite des navires de formes usuelles par leur translations à mer calme" — Paris 1928 (Gauthier-Villars).

ПОЛУЧИХА СЕВЪ РЕДАКЦИЯТА НИ:

Българско овощарство, год. IX, кн. 8—10, София 1928.
Нашето дете, год. I, кн. 8—10, София 1928.
Звено, год. I, кн. 35—50, София 1928
Юридически прегледъ, год. XXIX, кн. 7—10, София 1928.
Читалище, год. VII, кн. 5—10, София 1928.
Общинска автономия, год. II, кн. 5—8, София 1928.
Кооперативно дѣло, год. V, кн. 7—10, София 1928.
Учителска мисъль, год. X, кн. 1—5, София 1928—29 г.
Народно стопанство, год. XXIV, кн. 7—10, София 1928.
Земледѣлие, год. XXXII, кн. 7—12, София 1928.
Известия на Бургаската Търг.-индустр. камара, год. XII, бр. 28—44, Бургазъ 1928—29 г.
Техникъ, год. VI, № 5—8, Варна 1928.
Природа, год. XXIX, кн. 1—4, София 1928.
Списание на Българското Инженерно-Архитектно д-во, год. XXVIII, бр. 19—24, София 1928.
Славянски гласъ, год. XXII, кн. 3—4, София 1928
Отецъ Паисий, год. I, брой 10—16, София 1928.
Известия и стопански архивъ на Министерството на търговията, промишл. и труда, год. VIII, бр. 7—12, София 1928.
Автомобилистъ, год. II брой 20—24, София 1928.
Месечни статистически известия на Главната дирекция на статистиката въ Българското Царство, год. XVII, кн. № 9—12, София 1928.
Ловецъ, год. XXIX, брой 1—4, София 1928.
Нашата конница, год. X, брой 7, София 1928.
Здраве и сила, год. XXV, брой 1—7, София 1928.
Български туристъ, год. XX, брой 8—10, София 1928.
Училищенъ прегледъ, год. XXVII, кн. 7—10 София 1928.
Природа и ловъ, год. IV, кн. 1—2, София 1928.
Младъ туристъ, год. XIII, кн. 1—6, София1928—29.
Витлеемъ, год. VII, кн. 1—3, Варна 1928—1929.
Македонски прегледъ, год. IV кн. 3, София 1928—1929.
Духовна култура, год. XXIX, кн. 37, София 1928.
Нашето семейство, год. III, брой 1—14, Русе 1928.
Църковенъ архивъ, год. III—V кн. III—V, София 1928—1929.
в. Спортъ, год. VI, брой 240—259, София 1928.
в. Македония год. III, брой 606—692, София 1928.
в. Слово, год. VII,брой 1905—1990, София 1928—29.
в. Варненски новини, год. XIII брой 1533—1600, Варна 1928.
в. Знаме, год. V, брой 238—315, София 1928.
в. Тракиецъ, год. V, брой 226—236, Ямболъ 1928—29.
в. Бургазски фаръ, год. XI, брой 1942—2005, Бургазъ 1928.
в. Търговско-промишленъ гласъ, год. V, брой 779—865, София 1928—29.
Варненски окржженъ вестникъ, год. IX, брой 27—37, Варна 2928—29.
в. Прѣпорецъ, год. XXX, брой 1—50, София 1928.
в. Дума, год. II, брой 126—158, Стара-Загора 1928—29.
Църковенъ вестникъ, год. XXIX, брой 36—52, София 1928.
в. Книжарска дума, год. II, брой 5, София 1928.
в. Индустриална България, год. IV брой 16, София 1928.
в. Кубратъ, год. III, брой 41—52, София 1928.
в. Тунджа, год. XI, брой 484—498, Ямболъ 1928.
в. Съзнание, год. XXXI, брой 4—27, София 1928—29.
Вестникъ на жената, год. VIII, бр. 339—356, София 1928—29.
в. Технически гласъ, год. III, брой 47—55, София 1928.
в. Камбана, год. XVII брой 43—52, София 1928.
в. Тетевенски вести, год. IV, брой 12, Тетевенъ 1928 г.
Шуменски окржженъ вестникъ, год. X, брой 17—24, Шуменъ 1928.
в. Подофицерска защита, год. XIV, брой 528—538, София 1928—29.
в. Странджански гласъ, год. II, бр. 42—50, Василико 1928—29.
в. Наше слово, год. IV, брой 202—214, Фердинандъ 1928—29.
в. Вечерна Бургазска поща, год. I, брой 170—252, Бургазъ 1928.
в. Трибуна, год. XI, брой 516—520, Нова-Загора, 1928.
в. Отечество, год. VIII, брой 396—412, София 1928—29.
Статистика на образованието въ Царство България учебна 1923—1924 година. София 1928 г. (Издание на Главната дирекция на статистиката).
Домакински бюджети — Анкета върху семейнитѣ приходи и разходи на чиновнически, занаятчийски и работнически домакинства презъ мартъ 1925 г. — Кн. II — За Царството — София 1928 г. (Сжщото издание).
Криминална статистика — Престжпни деяния и лица, осждени презъ 1923 година — София 1928 г. (Издание на Главната дирекция на статистиката, цена 415 лв.).
Една храна на бждещето — Соята — отъ Д. Калчева. София 1928 г. (Четиво наука и животъ № 39 — Кооперативно книгоиздателство „Акация". Цена 20 лв.).
Гьоте като природопроницатель отъ Х. С. Чемберленъ — Преводъ отъ Д-ръ Гора Иванова. София 1929 г. (Натурфилософско четиво, № 38 — Коопер. книгоиздателство „Акация". Цена 35 лв.).
Сидъ — Трагедия въ петь действия — отъ Корней. София 1929 г. (Библиотека Ралица, № 26 — Кооперат. книгоиздателство „Акация". Цена 12 лв.).
Перси отъ Хр. Янковъ. София 1929 г. (Кооперт. книгоиздателство „Акация").
Една вечерь у Перикла отъ Николай Райновъ. София 1929. (Четиво Родна книга № 2 — Кооперат. книгоиздателство „Акация").
Данте, животъ и литературна дейность отъ М. В. Ватсонъ. София 1929 г. (Сжщото книгоиздателство).
Резултати отъ преброяване на населението въ Царство България на 31. XII. 1920 г. I окржгъ Бургазъ. II окржгъ Варна. София 1928 г. (Издание на Главната дирекция на статистиката).
Славянски календаръ за 1929 г. София. (Издание на Славянското д-во въ България, цена 20 лева).
Скрѣбьта и нейното лѣкуване отъ д-ръ М. Фльори. София 1929 г. (Четиво „Наука и животъ" № 43 — Кооперативно книгоиздателство „Акация").
Хигиена на брака отъ Д-ръ М. Волкова. София 1929 год. (Четиво „Наука и животъ" № 45 — Кооперативно книгоиздателство „Акация", цена 15 лв.).
Двата полюса на човѣшката душа отъ Ат. Илиевъ, София 1929 г. (Натурфилософско четиво № 39 — сжщото книгоиздателство, цена 15 лева).
На чужбина — Впечатления и поуки — отъ Вл. Такевъ. София 1929 г. — Издание на в. „Прѣпорецъ").
Туберкулозата у децата отъ проф. Д-ръ А. Киселъ — Превелъ Д-ръ В. Геровъ — (Четиво „Наука и животъ" № 41. Издание на кооперат. книгоиздателство „Акация", София 1929 г., цена 10 лв.).
Мнемоника — рефератъ отъ Г. Орѣшаковъ. Бургазъ 1929 г. (Библиотека на Културно-просвѣтния комитетъ „Григорий Петровъ" въ Бургазъ, кн. I, 56 стр. малъкъ форматъ, цена 10 лв.).
Отчетъ за дейностьта на управителния съветъ на съюза на бълг. индустриалци презъ 1928 г. София 1929 г.
La Bulgarie, VI-ème annee, № 1674 — 1660, Sofia 1928-29.
Informations Sociales, Vol. XXVIII, № 1 — 13, Genève 1928.
Forschungen und Fortschritte, 4 Jahrs, № 28 — Berlin 1928.
Bulletin de la chambre de commerce frauçaise en Bulgarie, 8-e annee, № 81 — Sofia 1928.
L'arient et la Tchécoslowaquie, № 1 — 6, Prague 1928.
La jeunesse bulgare, III-ème annee, № 1 — 2, Varna 1928.
Ядранска стража год. VI, брой 10—12 Сплит 1928 г.
Морской журналъ, № 8—12, Прага 1928 г.

Сабетай Л. Бениешъ

Русе

ФАБРИКА

ЗА ТАХАНЪ, ХАЛВИ, ЗАХАРНИ ИЗДѢЛИЯ И РАСТИТЕЛНИ МАСЛА.

Телегр. адресъ: БЕНИЕШЪ

Телефонъ:

ФАБРИКА № 373

5—5

Воененъ шапкарь

НЕНКО СЛАВЧЕВЪ

ул. Преславска 19

ВАРНА

ГОЛѢМЪ СКЛАДЪ:

на каскети, всички видове формени и ученически фуражки * Винаги въ депозитъ материали за сжщитѣ.

ГОЛѢМЪ ИЗБОРЪ

отъ меки шапки отъ най-реномираните италиянски фабрики и пр. и пр.

10—4

„SITMAR"

SOCIETA ITALIANA di SERVIZI MARITTIMI

Itinéraires, Horaires et tarifs

DES SERVICES 5—5

Grand express, rapides, postaux et commerciaux

pour l'Egypte, la Palestine, la Syrie, la Grèce, la Turquie, Bulgarie, la Mer Noire et le Danube

Agence Bourgas et Varna pour la Bulgarie



Agents for: Furness, withy & Co Ltd.
Royal meil steam packet Co.

ВАТСОНЪ & ЮЛЪ

Параходна агенция Л-тдъ

Бургаски клонъ Телефонъ № 255

ТЕЛЕГРАМИ: **Шипингъ** — БУРГАСЪ

10—5

Искович & Леви

Русе

ФАБРИКА

за химически произведения и тенекени издѣлия

5—5

Бр. Маринъ & Алекси Д. Маринкьови

ФАБРИКА за чисто вълнени платове, сукна, шаяци, аби, навуща и одеала въ СЛИВЕНЪ

Телеграфически адресъ: МАРИНКЬОВИ Телефонъ № 6

Marin & Alexy D. Marinkeff Frères

Fondée en 1886

BOURGAS et SLIVEN (Bulgarie)

A BOURGAS

commerce en gros: céréales, laine, peaux brutes, charbons de bois, vins et spiptueux.

A SLIVEN

fabrique de draps et étoffes de laine;

A JAMBOLY

fabrique „TOUNJA" — production de Briques et tuiles (type de Marseille).

Champs labourables á Djoumaly (Arrondissement de Carnobat).

BIENS IMMEUBLES A SOPHIA ET VIENNE

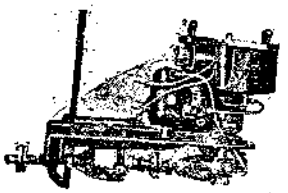
5—5

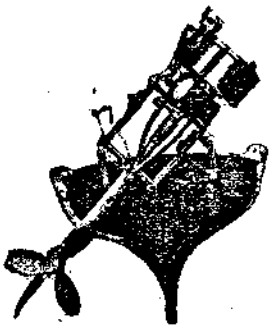
ШВЕДСКИ МОТОРИ ЗА ЛОДКИ

Петролни „PENTA“ отъ 2 и пол. до 45 к. с.

Нафтови „SKANDIA“ отъ 4 до 400 к. с.

СЪ ОСИ, ВИНТОВЕ (ВИТЛА), ДЕЙДВУДНИ ТРЪБИ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ







СЪВЕТИ И СКИЦИ ЗА ПОСТРОЙКА НА РАЗНИ ВИДОВЕ МОТОРНИ ЛОДКИ * ТЪРСЯТЪ СЕ ДЕЯТЕЛНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ

Представитель ПОЛИТЕХНИЧЕСКО БЮРО ГАНЧЕВЪ, Бургасъ. Собственикъ зап. капитанъ втори рангъ ГАНЧЕВЪ БОГДАНЪ

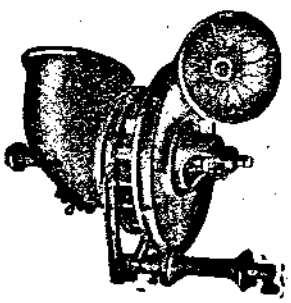
10—4

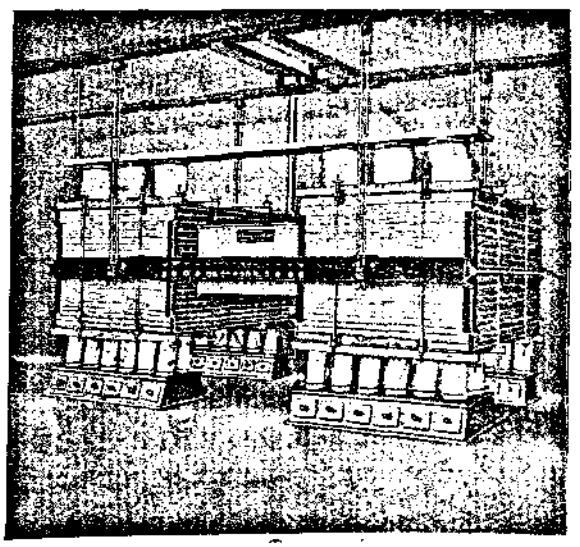
Машинна фабрика

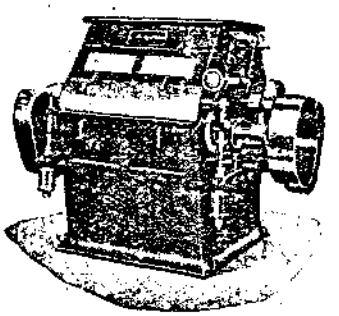
Е. Мюлхауптъ & С-ие А. Д. Русе

Телегр. адресъ:
МЮЛХАУПТЪ

Телефони:
Дирекция 331
Бюро 198







НАЙ-ГОЛѢМОТО ПРЕДПРИЯТИЕ НА БАЛКАНСКИЯ ПОЛУОСТРОВЪ
ЗА ВСИЧКИ ВИДОВЕ МЕЛНИЧНИ МАШИНИ И ВОДНИ ТУРБИНИ
система „ФРАНЦИСЪ“ и „ПЕЛТОНЪ“

10—4



Телеграфич. адресъ: „ИНДУСТРИАЛБАНКЪ“

Капиталъ 10,000,000 лева. * Фондове 1,200,000 лева

Членъ акционеръ на Централната Банка на Българскитѣ Провинциални банки — София.

Кореспонденти въ всички градове на Царството.

Извършва всички банкови операции.

Доставя на комисионни начала за смѣтка на членоветѣ си разни кожарски и текстилни сурови материали, химикали и др.

10—6

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА „АЛЕКСАНДЪРЪ" - ГАБРОВО

ПРОИЗВОДСТВО НА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПРЕЖДИ И ПЛАТОВЕ

Почетенъ дипломъ, златни и сребърни медали отъ изложенията въ парижъ 1900, Чикаго 1893, Пловдивъ 1892, Антверсъ 1894, Русе 1892, Лондонъ 1907

Телеграфически адресъ.
ФАБРИКА АЛЕКСАНДЪРЪ — ГАБРОВО

Adresse télégraphique:
FABRIQUE ALEXANDRES — GABROVO (Bulgarie)

S-té laine-textile anonyme par actions

FABRIQUE ALEXANDRES

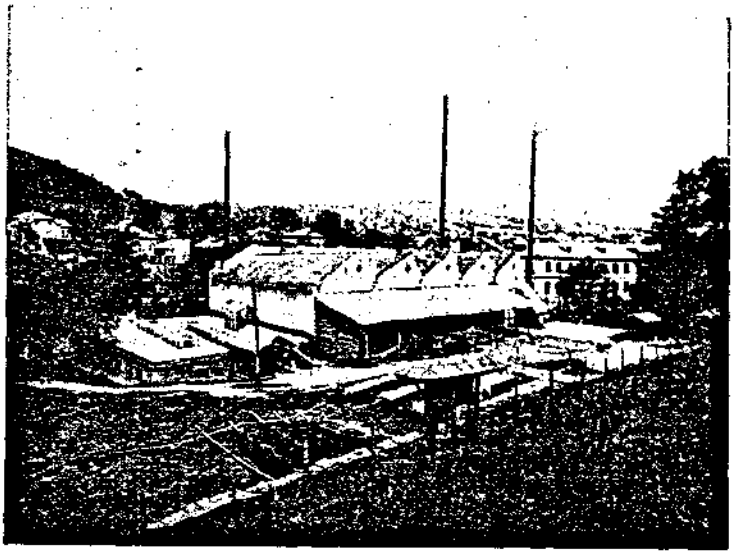
GABROVO (Bulgarie)

FABRICATION DES DIVERS TISSUS ET FILS EN LAINE

10—6

ХРИСТО Р. БОБЧЕВЪ & СИНОВЕ - ГАБРОВО

Основана 1859 г.
Телефонъ № 4



ТЕЛЕГРАФ. АДРЕСЪ:
БОБЧЕВИ

Предачна фабрика за финни прежди
отъ мѣстни и европейски вълни
Постояненъ депозитъ отъ първокачественъ гайтанъ

10—6



Произвежда първокачествени памучни прежди

Най-голѣма издържливость, еднакво равни жици, най-износни цени — ето какво отличава българскитѣ прежди отъ чуждитѣ

Предпочитайте българското производство!

ТЪСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ"

Продажби чрезъ генералнитѣ представители: Сузинъ и С-ие А. Д., София - Варна

10—6

БРАТЯ ТЕНЕВИ
ВАРНА

СКЛАДЪ
КОЛОНИАЛЪ * ЖЕЛѢЗАРИЯ
ДЖАМОВЕ * БЕЗИРЪ И ДР.
НА ЕДРО

Телеграф. адресъ: ТЕНЕВИ
10—7 Телефонъ № 71

МАГАЗИНЪ
„ЖЕЛѢЗНА РЖКА“
подъ Окржжния сждъ гр. Русе, ул. Николаевска № 12

Желѣзо, ламарина на едро и дребно, тржби галванизирани, черни и частитѣ имъ. Сита разни марки, каиши, елеватори, мелничарски чукове, разни видове масла, азбестъ, клингеритъ, графитъ и всички други мелничарски и технически артикули.
8-5

ПОДЪ ПЕЧАТЪ Е
„ЧЕРНО МОРЕ“
ОБЩОДОСТЖПНИ СТУДИИ
отъ САВА Н. ИВАНОВЪ
КНИГА II. ЦЕНА 30 ЛВ.
за поржчки обръщайте се къмъ автора (ул. Македонска 98 Варна) или къмъ Главното Управително тѣло на Българ. Народенъ Морски Сговоръ (ул. Царь Борисъ № 6, Варна)

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) **Ние и другитѣ на Дунава** отъ кап. I р. о. з. Михаиловъ; 2) **Кооперативно корабоплаване** отъ Дим. Куртевъ; 3) **Потъването на Жакъ Фресине** отъ Г. Славяновъ; 4) **Замръзването на Черно море при гр. Василико** отъ Йорданъ Бѣлчевъ; 5) **Волго-Донската канална система** — преводъ — отъ Сава Н. Ивановъ; 6) **Наводнението въ гр. Пловдивъ** отъ С. Ч.; 7) **Изъ разказа „Играчи“** отъ Вл. Поляновъ; 8) **Младость** — Разказъ отъ Дж. Конрадъ, продължение отъ брой № 4 — превела Б. Бошнакова; 9) **Морски спортъ**; 10) **Официаленъ отдѣлъ**; 11) **Морски новини**; 12) **Морски книгописъ**.

С. М. КИТРИНОПУЛО
А. Д. * ВАРНА
ТЕЛЕФОНЪ № 270

ПОСТОЯНЕНЪ СКЛАДЪ НА:
СТРОИТЕЛНО - ДЕКОРАТИВНИ МАТЕРИЯЛИ

безиръ, терпентинъ, лакове, растителни и индустриални масла, рибени, минерални, цилиндрови

Богатъ изборъ отъ разни бои за караби и здания, лакове за лодки и други

Четки всѣкакъвъ видъ

Бензинъ, парафинъ, блакъ, смола, колофонъ, химикали

ВЖЖА, КАНАПИ

Главни представители на гумени царвули отъ фабрика „КАУЧУКЪ“
10—7



КОЖАРСКО АКЦИОНЕРНО Д-ВО
„ПЕНЧО К. БОНЕВЪ“
ГАБРОВО
Телеграми: ПЕНЧО БОНЕВЪ. Телефонъ 119
S-TÉ DE TANNEUR PAR ACTION
„PENTCHO K. BONEFF“
GABROVO (Bulgarie)
Pour télégrammes: PENTCHO BONEFF
10—6

МЕТАЛОЛѢЯРНА
и
СТРУГАРСКА РАБОТИЛНИЦА
„СТРУГЪ“
В. ЕНГИБАРОВЪ — ВАРНА
ул. Мария Луиза № 20

Фабрикува чугунови вагони
ТИПЪ „ПЕРНИКЪ“ МАРКА Е

отъ 1925 г. въведени въ България като най-икономични, практични и евтини, приспособени съ обратно горене.

Изработва и извършва

всѣкакви ремонти на разни индустриални и земледѣлчески машини * Всички видове лагери, шайби и трансмисии, готови и по поржчка винаги при
НАЙ-НИЗКИ ЦЕНИ
10—4

СТЕФАНЪ КИРЧЕВЪ
ГР. БУРГАЗЪ

Представитель на всички видове минерални масла
10—1 **„Метеоръ“**

ВАСИЛЪ ХР. ПОПОВЪ & СИНЪ
ВАРНА, УЛ. „ПРЕСЛАВСКА“ № 33
СКЛАДЪ НА ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ
ДЪРЖАВНИ ДОСТАВЧИЦИ

Винаги на складъ най-добъръ изборъ отъ английски и български платове за костюми, манта, пардесюта, балтони, офицерски трика, кастори и други.

ЦЕНИ КОНКУРЕНТНИ
10—7