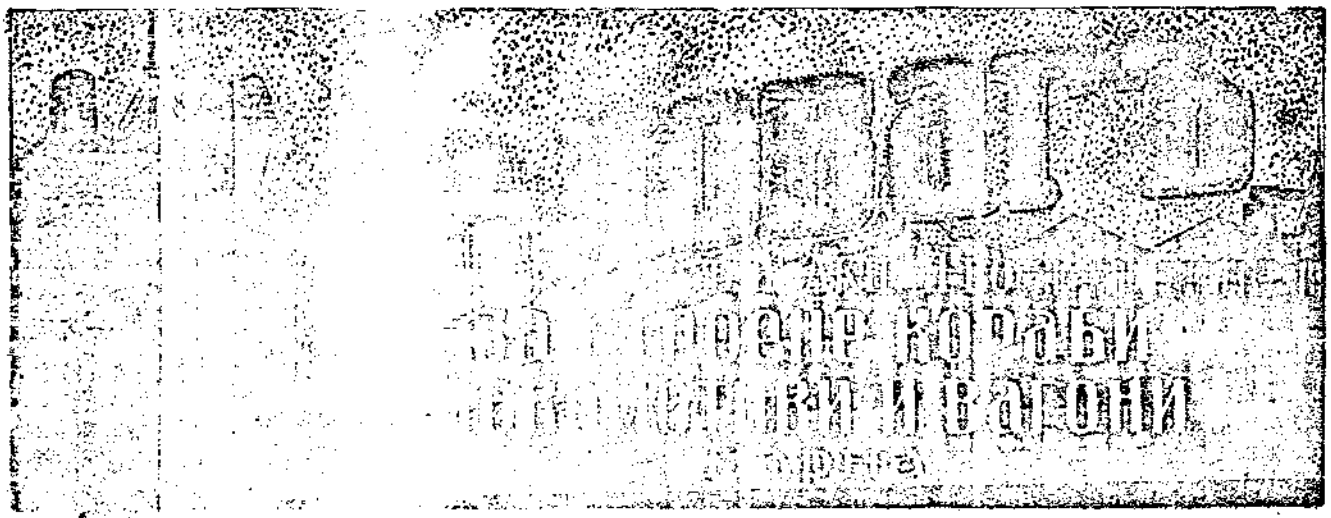
МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА IX
КНИЖКА 8
В А Р Н А
ОКТОМВРИЙ 1932 год.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ



ТЕЛЕФОНЪ 326

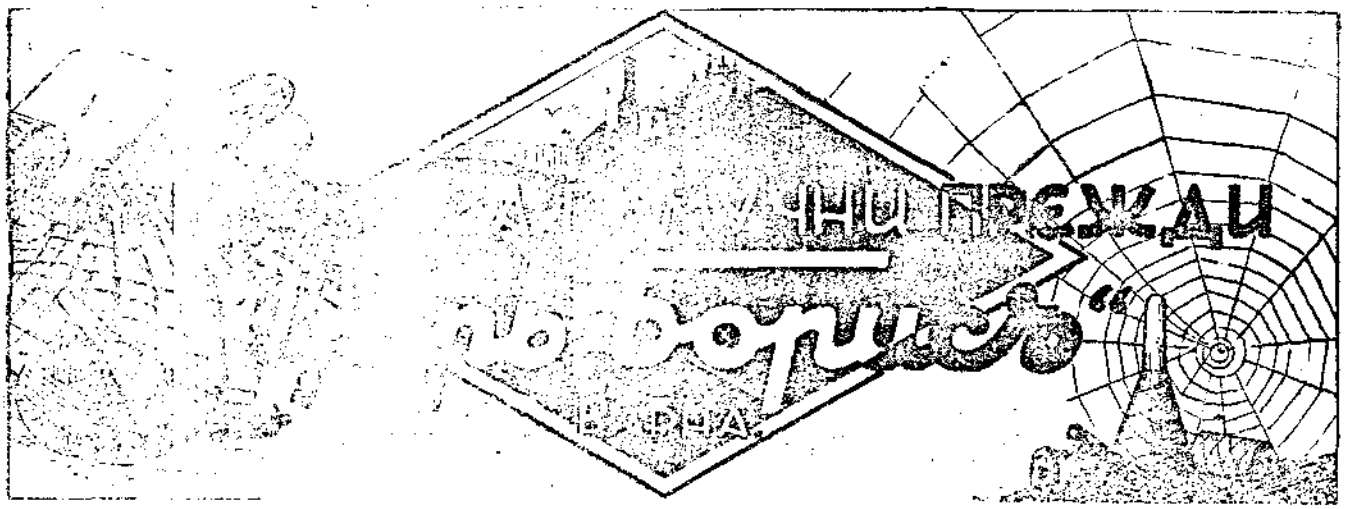
Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

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

Строежъ, монтажъ и поправка на всѣкакви видове машини и инсталации.

СПЕЦИАЛЕН ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана акуратна и прецизна работа при най-конкурентни цени. 10—9



Произвежда първокачественни памучни прежди

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

Предпочитайте българското производство! ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЪ БОРИСЪ"

Продажби чрезъ генералнитѣ представители:

СУЗИНЪ и С-ие А. Д., СОФИЯ — ВАРНА.

10—7

Чиновническо Коопер. Сп. Застрахователно Д-во

ИЗВЛѢЧЕНИЕ ОТЪ БАЛАНСА НА ДРУЖЕСТВОТО НА 31.XII.1931 ГОД.

ФОНДОВЕ И РЕЗЕРВИ

Запасни фондове Ж. П. З.	16,800,082
Благотворителенъ фондъ	6,280,234
Фондъ предвидливвсть	6,193,339
Пенсионенъ фондъ на деятели, чиновници и фондъ несъбираеми вземания	13,179,518

ТЕХНИЧЕСКИ РЕЗЕРВИ

Математически резерви Животъ	320,338,748
Премийни резерви пожаръ	7,998,126
Премийни резерви злополука.	240,550
Фондъ дивидендъ пожаръ и злополука	2,530,983
Дивидендъ за раздаване животъ и пожаръ.	8,800,000

ИМУЩЕСТВЕНИ СМѢТКИ

Ценни книжа	17,500,000
Ипотечни заеми	175,000,000
Заеми срещу застрахователни полици	61,000,000
Движими и недвижими имоти	50,000,000
Застрахованъ капиталъ животъ	1,432,215,000
Застрахованъ капиталъ пожаръ	8,800,000,000

1—1

ДОМАКИНИ!

Желаете ли да имате винаги здрава, вкусна и питателна храна, за да запазите и подобрите здравето си, употрѣбявайте винаги

ЗЕЛЕНЧУКОВИТѢ и ФРУКТОВИ КОНСЕРВИ

отъ реномираната фабрика на

ИВАНЪ ЮР. ГЕРГИЦОВЪ & С-ИЕ

О. О. ДРУЖЕСТВО — РУСЕ.

Само единъ опитъ ще ви увѣри, че

КОНСЕРВИТѢ ГЕРГИЦОВЪ — РУСЕ,

сж недостигаеми по качество, вкусъ и обработка.

Търсете ги по всички добре уредени магазини изъ царството.

ТЕЛЕФОНЪ — РУСЕ № 246.

4—1

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Доставчици на двора на Н. В. ЦАРЯ

РУСЕ — СОФИЯ

ФАБРИКИ ЗА ХИМИЧЕСКИ ПРОИЗВЕДЕНИЯ И ТЕНЕКЕНИ ИЗДЕЛИЯ

Производство на всякакви блажни и постни земни бои на прахъ.

Лакове: блажни, спиртни, емайлни, за пещь и целулозни.

СПЕЦИЯЛНИ ЛАКОВЕ:

1. Изолационни за електротехнически цели.
2. Цапонни и таухлакове за металнa индустрия.
3. Водоупорни, за лодки, кораби и параходи, отговарящи изискванията на морскитѣ власти.

Специални бои противъ водорасли и морска фауна.

4—1

В. БАЧЕВАРОВЪ

ПАРНА ФАБРИКА ЗА САПУНИ

ЗА ПРАНЕ „БУРМА“, ТОАЛЕТНИ „ВЕНУСЪ“ И ДРУГИ МАРСИЛСКИ, ТУРСКИ И АНГЛИЙСКИ ВИДОВЕ.

ПРИДВОРЕНЪ ДОСТАВЧИКЪ

Телеграфически адресъ:
Фабрика В. Бачеваровъ
Телефонъ № 430.
РУСЕ.

2—1

„БЪЛГАРИЯ“

I-ВО БЪЛГАРСКО ЗАСТРАХОВАТЕЛНО ДРУЖЕСТВО
(Основано презъ 1891 г. въ гр. Русе)

ЗАСТРАХОВА и ПРЕЗАСТРАХОВА:
ПОЖАРЪ, ЖИВОТЪ, ТРАНСПОРТЪ НЕЩАСТНИ СЛУЧАИ, Гражданска отговорность, Кражба чрезъ взломъ, Автомобили, Счупване (на витрини, джамове) и др.

„БЪЛГАРИЯ“ е най-старото и първостепено Застрахователно Дружество въ Царството
—съ всесвѣтска известность—

ГАРАНЦИИ на ДРУЖЕСТВОТО, на 31 дек. 1931 год.
КАПИТАЛЪ, РЕЗЕРВИ и др. лв. 156,775,395·73
ИЗПЛАТЕНИ ЗАГУБИ отъ учредяването на Д-вото 1,039,052,245·62

Представителства въ: Мадридъ, Лондонъ, Парижъ, Берлинъ.
Агенции: въ всички градове и по-важни селски центрове на Царството.

Главенъ Директоръ на Дружеството:
Г. ТЕОДОРОВЪ.

4—1

АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО „КАЙЛЪШКА ДОЛИНА“

Текстилна фабрика за ленени, конопени и ютени платове.

Фабрика — телефонъ № 61

ФАБРИЧЕНЪ СКЛАДЪ въ ПЛѢВЕНЪ

Телефонъ № 228.

4—1

МАЗЛЖМЯНЪ & ГУРБЕТЯНЪ

РУСЕ — ПЛОВДИВЪ

ПРЕДАЧНИЦА ЗА КОПРИНА, ТЖКАЧНИЦА ЗА КОПРИНЕНИ ПЛАТОВЕ И БАРЕШИ

ФАБРИКАЦИЯ ЗА ЯЗМИ

Телегр. адресъ: МАЗЛЖМЯНЪ
Телефонъ кантора № 54

1—1

БРАТЯ СТАЙНОВИ А. Д-ВО

ОСНОВАНА 1848 ГОДИНА.

КАМГАРНА ПРЕДАЧНА ФАБРИКА И МОДЕРНА ПАРНА БОЯДЖИЙНИЦА
Централа СОФИЯ (фабрика КАЗАНЛЪКЪ).
Клонове: ПЛОВДИВЪ и РУСЕ.

Собствено производство на вълнени прежди за трикотажъ, бродерия, тжкачество и пр.

4—1

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!

МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:
За България 150 лв., за чужбина — 200 лева.

ГОДИНА IX. БРОЙ 8.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ.

Отдѣленъ брой 20 лв.

ВАРНА, октомврий 1932 год.

Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

Т. Цицелковъ.

† ЛЕЙТЕНАНТЪ ПРЕСЛАВЪ ЛЯПЧЕВЪ.

Преди 16 години, когато българското войнство разрешаваше нашитѣ вѣковни национални задачи, когато се чертаеха истинскитѣ граници на българскитѣ земи, младиятъ, енергиченъ и пъленъ съ ценни заложби лейтенантъ *Преславъ Георгиевъ Ляпчевъ*, отъ Флота на Негово Величество тогава, бива изпратенъ въ германската водохвърчилна станция въ гр. Нордернай, да се подготви за авиаторъ, та съ завръщането си въ България, да сложи началото на Морското въздухоплаване у насъ!

Младиятъ лейтенантъ започна да мечтае, че ще завладѣе въздуха, че ще може да бѫде достоенъ другарь на бойцитѣ по роднитѣ полета и балкани и вѣренъ стражъ на роднитѣ ни брѣгове, наредъ съ нашия малъкъ, но героиченъ флотъ!

Жаденъ за успѣхи и бойна прослава, неуморимъ въ желанието си да бѫде полезенъ на своето отечество, той мечтаеше вече да литне като орелъ надъ морския ширъ, носенъ отъ крилетѣ на българския духъ!

Сѫдбата, обаче, друго бѣ отредила! — Смъртьта дебнеше своята жертва, тя простираше своитѣ костеливи ржце къмъ младия воинъ и когато на 10. VI.1916 год., волния морякъ се понесе къмъ небесния лазуръ, тя съ единъ замахъ пречупи крилетѣ на гордия орелъ и тури край на неговитѣ мечти, като отне на България още единъ вѣренъ синъ, прибави още една скѫпа жертва предъ олтаря на Отечеството!



† Лейтенантъ Преславъ Ляпчевъ.

Лейтенантъ *Ляпчевъ* намѣри смъртьта си въ водитѣ на Нѣмското море, прегърнатъ отъ останкитѣ на съвършенно разрушеното хвърчило.

Погребанъ въ Нордернай, заобиколенъ отъ неговитѣ бойни другари и последнитѣ грижи на божия служитель пасторъ Фишеръ, цѣли 16 години неговитѣ тленни останки бѣха далечъ отъ роденъ край, като сълзитѣ на близкитѣ бѣха замѣстени отъ сутренната роса на цвѣтята що украсяваха гроба му, благодарение нежнитѣ грижи на сжщия пасторъ. Пръстьта покриваше тленнитѣ останки на покойника и ги скриваше отъ погледа, но неговия духъ бѣ неспокоенъ, той търсѣше покой, търсѣше духоветѣ на другитѣ български витязи— покойници тукъ, надъ родната земя.

Другари на покойника, подтикнати отъ братска обичь и желание на родна земя да намѣри вѣченъ покой, пренесоха останкитѣ му тукъ.

Неговитѣ бойни другари, съюзнитѣ намъ тогава германци,

въ лицето на Въздухоплавателното дружество „Луфтъ Ханза", дадоха възможность тленнитѣ останки на младиятъ български авиаторъ Ляпчевъ да бѫдатъ безплатно пренесени по въздуха отъ Нордернай до Берлинъ и отъ Берлинъ до София, прекланяйки се предъ скѫпата памятъна покойника.

Лейтенантъ Ляпчевъ се върна въ своя роденъ край по въздуха, люлеянъ отъ небесния зефиръ, украсенъ вмѣсто съ лавровъ венецъ, съ цвѣтята що оросяваха неговия гробъ далечъ отъ родината!

Надгробенъ венецъ и вѣренъ другаръ го придружаваха!

Духътъ му вече е спокоенъ. Той не блуждае! Той вижда че дѣлото на Ляпчева крепне и въ България има нови сили, които достойно ще го продължатъ.

Лейтенантъ *Преславъ Георгиевъ Ляпчевъ* е роденъ въ гр. Ресенъ — Македония на 26.IX.1886 г. Свършилъ Морското училище въ гр. Брестъ — Франция презъ 1910 г., той сѫщата година бива произведенъ въ първи офицерски чинъ и веднага започва службата си въ нашия флотъ на учебния кръстосвачъ „Надежда".

Презъ Балканската война взема участие въ всички действия на миноносцитѣ, кѫдето носи службата си съ голѣма ревность и старание.

На 21.XII.1912 г. бива повишенъ въ чинъ мичманъ I. рангъ и награденъ съ орденъ за заслуга на военна лента, а по-късно съ ордена „Св. Александъръ" V ст.

Голѣмата война го сварва пакъ на служба въ миноносцитѣ, пъленъ съ енергия и готовъ на всички жертви!

На 1.I.1916 год. бива повишенъ въ чинъ лейтенантъ и скоро, презъ м. май с. г., заминава на специализация за авиаторъ. Съ завръщането си, той трѣбваше да стане пръвъ началникъ на Морската въздухоплавателна служба у насъ.

Но уви! Не изминало и месецъ отъ заминаването му, при едно учебно летение, той пада съ хвърчилото и намира смъртьта си!

Погребението на тленнитѣ останки се извърши тържественно на 21. августъ въ гр. Варна. При погребението взеха участие неговитѣ близко, г. г. офицеритѣ отъ гарнизона, много запасни офицери негови бивши другари и голѣма часть отъ Варненското гражданство.

Тукъ на родна земя, близко до другитѣ наши авиатори и покойници, при грохота на родното море и този мълчаливъ герой намѣри своя вѣченъ покой!

Вѣчна му памятъ!

гр. Варна 25. августъ 1932 год.

Т. Цицелковъ.

ЕДНО ЧУЖДО МНЕНИЕ ЗА НАШЕТО СПИСАНИЕ „МОРСКИ СГОВОРЪ".

Редакторътъ на морския отдѣлъ отъ издаването въ Парижъ руско военно списание „Часовой" — лейтенанта отъ бившия руски царски флотъ Сергей Терещенко — е далъ въ № 87 отъ списанието „Часовой" (1.IX.1932 г., стр. 13) следнята рецензия за нашето списание „Морски Сговоръ":

„Вече девета година подъ редъ въ България излиза отличното популярно морско списание „Морски Сговоръ" — Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ — редактирано отъ капитанъ II. рангъ Сава Н. Ивановъ, на което и по съдържание и по външенъ видъ биха могли да позавидятъ морскитѣ органи на нѣкои отъ великитѣ морски държави. На насъ руситѣ това списание ни е особенно симпатично тъй като то ни напомня за стремежа къмъ морето на единъ народъ, чийто интереси отъ столѣтия насамъ сѫ много близки намъ, даже и въ моментитѣ, когато не сме се разбирали.... Списанието се списва на единъ родственъ намъ езикъ, който всѣки единъ отъ насъ би могълъ лесно да разбере. Българскиятъ народъ живѣе на брѣговетѣ на родното наше Черно море и неговиятъ стремежъ къмъ сѫщото може да послужи въ бѫдеще само като факторъ на още по тѣсно сближение. Най-после, главниятъ редакторъ на списанието „Морски Сговоръ" — капитанъ II. рангъ Сава Н. Ивановъ — е възпитаникъ на нашето Военно-Морско училище въ Петроградъ. И това обстоятелство го прави до известна степень нашъ. Той неотдавна издаде на български езикъ една отлична книга за руския флотъ — „Изъ дневника на единъ морски юнкеръ", — за която вече дадохме рецензия въ единъ отъ предидущитѣ броеве на сп. „Часовой".

Списанието „Морски Сговоръ" се издава съ разнообразно увлекателно съдържание, разчитайки на вниманието не само на моряцитѣ, но и на широката публика, която се зове да обърне погледъ къмъ морето. Въ него ний срещаме: статии, стихове, научни изследвания за Черно море, разглеждане на морски въпроси, оригинални и преводни морски разкази между които наредъ съ българскитѣ автори ний срещаме имената на Клодъ Фареръ и К. М. Станюковичъ, преводни статии отъ чуждестраннитѣ морски списания и въ частность отъ списанието „Часовой", морски спортъ въ България и въ другитѣ страни, отлична морска хроника и морска библиография отъ всички страни и най-после специаленъ отдѣлъ за живота и дейностьта на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Последниятъ отдѣлъ е много интересенъ и поученъ. Въ юнския номеръ напримѣръ сѫ напечатани резултатитѣ отъ третиятъ конкурсъ между учащата се младежь — съчинение на тема: „Значението на Черно море за България". И ний се удивляваме не само поради това че между имената на участвуващитѣ въ конкурса срещаме такива благозвучни женски славянски имена като Злата, Любомирка, Богдана, Мара, но и че на *първитѣ две мѣста* стоятъ имената Евдокия Ангелова и Донка Попова. Това е единъ многообещаващъ фактъ за стремежа на България къмъ морето. Сѫщо така многообещаващо е и цѣлото списание „Морски Сговоръ". Не трѣбва да отминемъ съ мълчание и отличнитѣ илюстрации — фотографии и винетки — , които много допринасятъ за това извънредно живо и приятно впечатление, което остава въ четеца на списанието „Морски Сговоръ".

МОРСКИЯ МУЗЕЙ
при Българския Народенъ Морски Сговоръ се помѣщава въ девическата гимназия „МАРИЯ ЛУИЗА" — ВАРНА.
Музея е отворенъ ежедневно отъ 9—13 и отъ 15—19 часа.

Сава Н. Ивановъ.

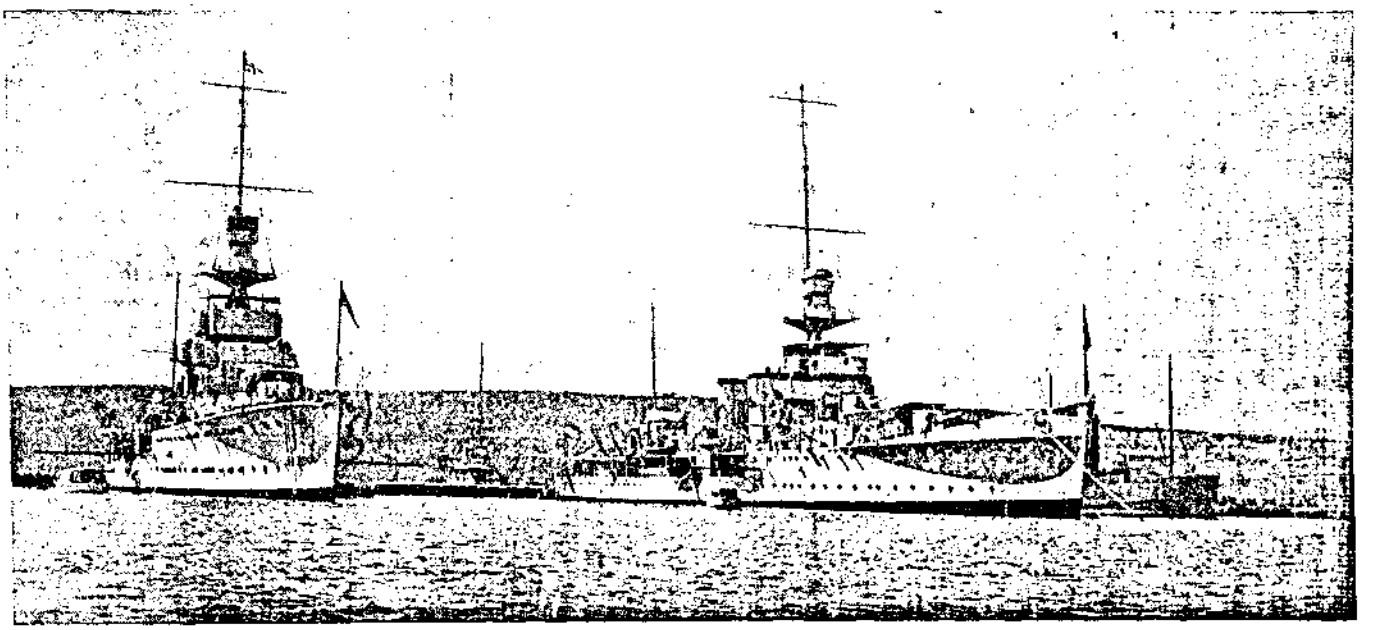
ПОСЕЩЕНИЕТО НА АНГЛИЙСКИТѢ ВОЕННИ КОРАБИ.

Следъ посещението на французския учебенъ кръстосвачъ „Жана Д'Аркъ" и италианската ескадра, къмъ края на м. септемврий т. г. Варненското пристанище бѣше посетено за една седмица отъ една английска ескадра, състояща се отъ 4 кръстосвача („Curacoa", „Colombo", „Ceres" и „Curlew") и единъ подводникъ („Rover"). Ескадрата бѣше подъ командата на енергичния и симпатиченъ контъръ-адмиралъ Тотенхамъ. За обслужване на корабитѣ той разполагаше съ 100 офицера и 1800 подофицера и моряци. Отъ шесть години насамъ въ български води не бѣше идвалъ ни единъ английски воененъ корабъ и затова това посещение се очакваше съ голѣмъ интересъ.

Английската ескадра пристигна въ водитѣ на Варненския заливъ на 17. септемврий (сжбота) сутриньта къмъ 9 часа. Минавайки покрай двореца Евксиноградъ тя поздрави българскитѣ владетели съ 21 топовни гърмежа, а следъ това — съ сжщото число топовни гърмежи — поздрави българския народъ. На поздрава отговори 10 см. брѣгова батарея пакъ съ 21 топовни гърмежа. Ескадрата застана на котва въ залива близко и източно отъ вълнолома на пристанището. Следъ размѣната на обичайнитѣ за случая визити, които се привършиха къмъ обѣдъ, английскитѣ кораби влѣзоха въ пристанището и се завързаха съ кърмитѣ си отъ двѣтѣ страни на южниятъ вълноломъ въ пристанището (Вижъ помѣстена снимка по-долу). Въ 13½ часа адмиралъ Тотенхамъ и щаба му се разписаха въ дворцовата книга на Евксиноградъ. Въ 15 часа адмиралътъ прие българскитѣ журналисти, а въ 17 часа той бѣ приетъ на ауденция отъ Негово Величество Царя.

***

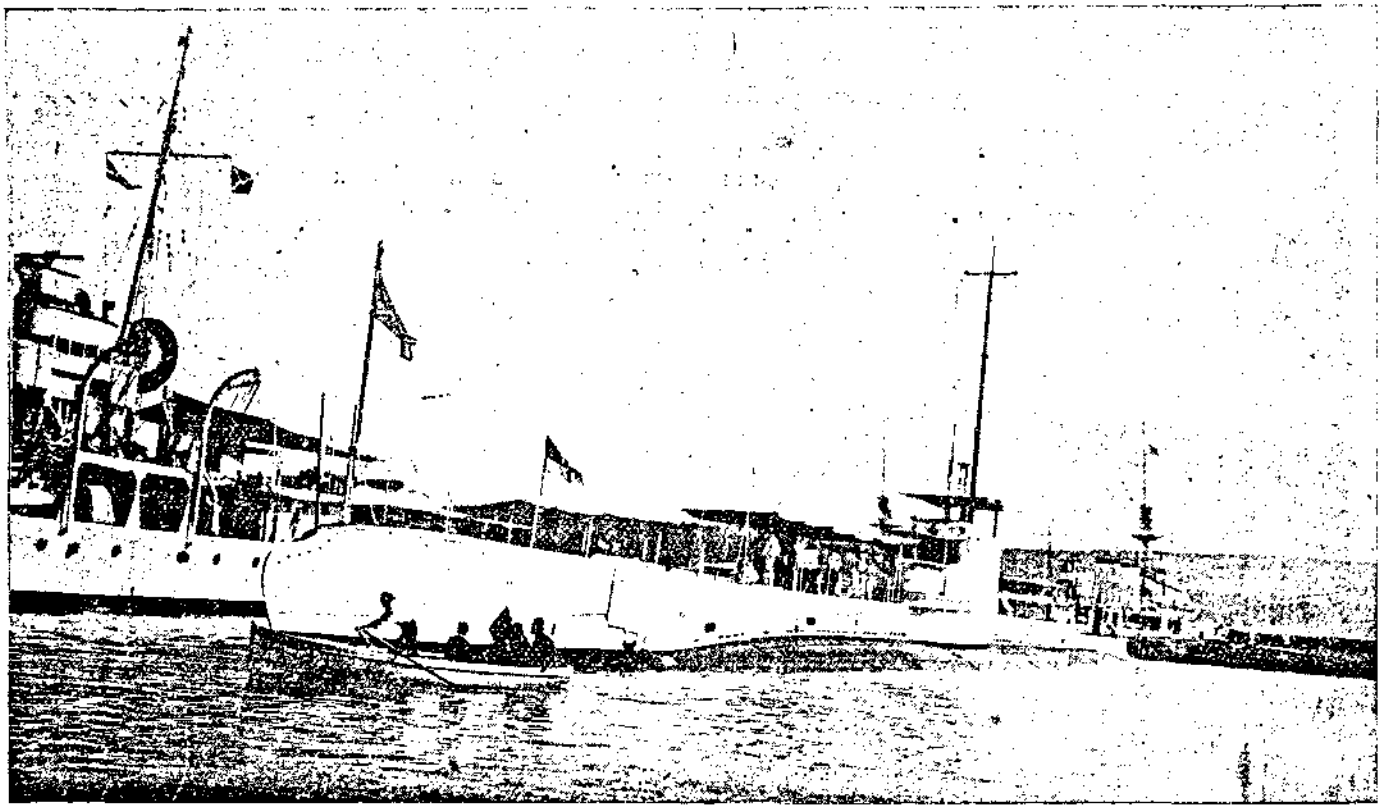
Английскитѣ кораби имаха внушителенъ видъ и образцова чистота. Адмиралски корабъ бѣше лекиятъ кръстосвачъ „Curacoa". По интереснитѣ данни за корабитѣ отъ ескадрата сж следнитѣ:



Английскитѣ кръстосвачи въ Варненското пристанище. Фото „Изгрѣвъ" — Варна.

Лекитѣ кръстосвачи: „Ceres" (командиръ Scott), „Curacoa" (командиръ Roylink), „Curlew" (командиръ Wetson) и „Colombo" (командиръ Poland) сж построени въ частни английски корабостроителници презъ времето 1917—1919 година и сж спуснати на вода както следва: първиятъ — на 24.III.1917 год.; вториятъ — на 5.V.1917 г.; третиятъ — 5.VII.1917 г. и четвъртиятъ на 18.XII.1919 г. Всички сж модернизирани презъ 1928 година. Първитѣ три отъ тѣхъ иматъ водоизмѣстване по 4290 тона всѣки, и четвъртиятъ — 4200 тона. Всѣки единъ отъ тѣхъ има дължина 130 метра, широчина 13 метра и газене 4·3 метра и следното въоржжение: петь 15·2 см., две 7·6 см., четире 4·7 см., две 3·7 см. орждия; десеть картечници и осемь 53 см. торпедни тржби за изхвърляне на торпеда (самодвижущи се мини), разпредѣлени въ четири двойки. Кръстосвачитѣ сж бронирани съ лека броня, а именно: горнята палуба — съ броня 25 мм., бойната кула — съ броня 76—152 мм., а водолинията — съ броня 38—76 мм. Всѣки единъ отъ тѣхъ се движи посрѣдствомъ две парни тюрбини система „Парнсонсъ" съ обща мощность 40,000 конски сили, които въртятъ две витла и развиватъ максимална скорость отъ 29 морски мили въ часъ. Котлитѣ на кръстосвачитѣ сж система „Яроу", 8 на брой за всѣки корабъ, и се отоплявать съ нефтъ. Всѣки единъ отъ тѣхъ има горивенъ запасъ отъ 300 до 450 тона нефтъ. Районътъ на действието имъ, при скорость 28 мили въ часъ, е 2000 морски мили. Отъ тия данни се вижда, че английскитѣ кръстосвачи, сж доста остарѣли, обаче, по възрасть сж по-млади отъ италианскиятъ кръстосвачъ „Куарто" (спуснатъ на вода презъ 1911 г.), който неотдавна посети нашитѣ води. Всѣки единъ отъ английскитѣ кръстосвачи има обслуга отъ 400 до 440 души.

Подводникътъ „Rover" (командиръ Allen), който придружава английскитѣ кръстосвачи, е единъ отъ най-новитѣ и най-модерни английски подводници. Той е спуснатъ на вода презъ 1930 година. Дъ-



Английския подводникъ „Rover" въ Варненското пристанище. Фото „Идеалъ" Варна

лъгъ е 88 метра. Въ надводно състояние има водоизмѣстване 1475 тона, а въ подводно състояние — 2105 тона; движи се надъ водата съ скорость 17·5 морски мили въ часъ, а подъ водата — съ скорость 9 мили. Въоръжението му се състои отъ: едно 10·2 см. орждие, двѣ картечници и осемъ 53·3 см. торпедни тржби. Мощностьта на двигателитѣ му е: 4400 конски сили (за движение надъ водата) и 1320 конски сили (за движение подъ водата). Обслугата му се състои отъ 55 души.

***

На 18.IX. (недѣля) къмъ обѣдъ адмиралскиятъ корабъ „Curacoa" бѣше посетенъ отъ Негово Величество Царя, придруженъ отъ Негово Царско Височество князъ Кирилъ и свитата му. Тукъ — при особенъ церемониалъ — предъ Негово Величество, застаналъ на специална естрада, дефилира поединично цѣлата обслуга на кораба. Следъ разглеждането на кораба и подводникътъ „Rover" Негово Величество Царя благоволи да остане на обѣдъ въ адмиралскиятъ корабъ. Той остана тамъ до 15 часа. Напущайки адмиралскиятъ корабъ на пжть за двореца Евксиноградъ Негово Величество Царя обиколи съ моторната си лодка и останалитѣ английски кораби.

Къмъ 17 часа английскитѣ офицери бѣха поканени отъ Негово Величество въ двореца Евксиноградъ, кждето отидоха съ единъ отъ нашитѣ полицейски кораби — „Строги", придружени отъ нѣкои отъ нашитѣ морски офицери. Приема въ двореца Евксиноградъ трая до къмъ 19 часа.

Вечерьта адмирала, една часть отъ офицернтѣ и моряцитѣ, съ специаленъ влакъ, заминаха за София, кждето престояха до 21.IX (срѣда) вечерьта, като официални гости на столицата. Тукъ бѣха устроени футболни мачове и състезания въ плаване (въ бсеина „Диана"), въ които любезнитѣ гости отстжпиха първенството на хазяитѣ. Гоститѣ бѣха разведени и изъ околноститѣ на София.

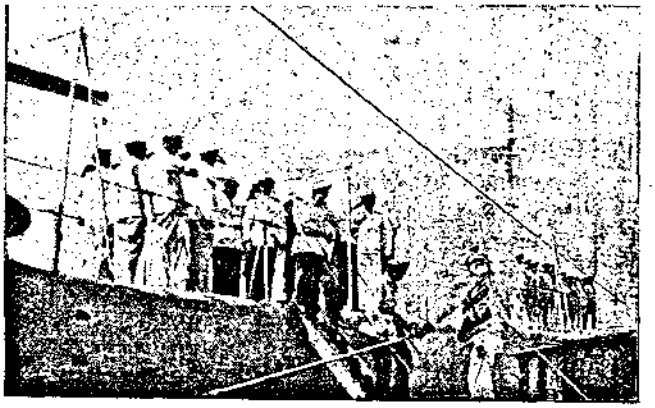
На 19, 20. и 21. септемврий (понедѣлникъ до срѣда включително) бѣше разрешено английскитѣ кораби да бждатъ посетени отъ гражданството и войската. Така напримѣръ, всѣки день следъ обѣдъ до спущането на знамето (до залѣзването на слънцето) английскитѣ кораби биваха посещавани и разглеждани отъ Варненци и дошлитѣ специално за случая отъ близкитѣ околности. Въ вторникъ следъ обѣдъ посетиха английскитѣ кораби нашитѣ морски офицери и войницитѣ отъ пограничния секторъ. Въ срѣда следъ обѣдъ посетиха английскитѣ кораби офицеритѣ отъ армията и подофицеритѣ и моряцитѣ отъ флота.

Въ четвъртъкъ на 22. септемврий въ 10 часа сутриньта пристигнаха въ Варна английскитѣ гости, които посетиха столицата. Следъ обѣдъ отъ 16 до 18 часа имаше приемъ на адмиралския кръстосвачъ „Curacoa" и прилепения при него кръстосвачъ „Colombo", кждето бѣха поканени множество Варненски семейства. На гоститѣ се сервира чай и закуски, бѣха устроени танци, направи се демонстрация съ единъ водолазъ и се показаха нѣкои атлетически игри.

Вечерьта въ морското казино бѣше дадена вечеря въ честь на английскитѣ гости отъ началника на Варненския гарнизонъ. Следъ размѣненитѣ възторжени приятелски речи и наздравици, къмъ края на вечерята, английскитѣ морски офицери, трогнати отъ сърдечния приемъ, проявиха единъ неочакванъ жестъ на благодарность и побратимяване. Споредъ писаното въ вестникъ „Зора" (брой 3964 отъ 25.IX. 1932 г.) дори самъ и английскиятъ консулъ въ Варна г-нъ Бейкъръ, е останалъ изненаданъ отъ проявения отъ неговитѣ съотечественици жестъ.

Въ петъкъ сутриньта (23.IX.1932 г.) въ 8 часа

английската ескадра напустна Варненското пристанище на пжть за Кюстенджа. Корабитѣ излѣзоха единъ следъ другъ начело съ подводника „Rover" Вънъ отъ пристанището адмиралскиятъ кръстосвачъ „Curaçoa" се отдѣли отъ ескадрата и хвърли котва въ залива, кждето остана до 13½ часа. На кораба



Негово Величество Царя на излизане отъ подводника „Rover". Фото „Идеалъ" Варна.

адмиралъ Тотенхамъ даде прощаленъ обѣдъ на военния министъръ. На тоя обѣдъ присжтствуваха още окржжния управитель г-нъ Даскаловъ, кмета на града г-нъ Брусевъ, Началника на гарнизона генералъ Жечевъ, Началника на Морската и рѣчна полицейска служба капитанъ I рангъ Стефановъ и Началника на Морската полицейска служба капитанъ I рангъ Фичевъ. Следъ като обѣдъ привърши и гоститѣ напустнаха кораба, последниятъ веднага вдигна котва (13½ часа) и отпжтува съ пъленъ ходъ, за да догони пжтуващата вече за Кюстенджа ескадра.

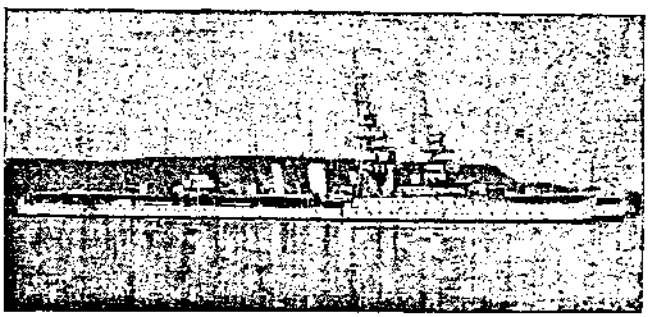
Преди раздѣлата си адмиралъ Тотенхамъ е вржчилъ на окржжния управитель г-нъ Даскаловъ следното писмо:

„Преди да напустна Варна позволявамъ си отъ моя страна и отъ страна на моитѣ офицери и моряци да Ви благодаря за любезностьта и сърдечностьта, указани намъ отъ всички. Нашето престояване тукъ наистина бѣше много приятно и ще ни бжде много приятно и за напредъ пакъ да посетимъ Варна".

***

Свързвайки това ново посещение на Варненското пристанище отъ чужди военни кораби съ посещенията на французскиятъ учебенъ кръстосвачъ „Жана Д'Аркъ" и италианската ескадра презъ лѣтото, не можемъ да не извадимъ заключението, че нашитѣ черноморски води и България сж предметъ на едно особено внимание отъ страна на Великитѣ сили и арена на едно мълчаливо съревнование за приятелство и показъ на своята военно-морска мощь и индустрия.

Въ потвърждение на това заключение ние ще отбележимъ, че английскиятъ вестникъ „Морнингъ постъ", давайки подробности върху посещението на българскитѣ води отъ английската ескадра, съобщава, че тази година има едно приятелско съперничество между Великитѣ сили въ тѣхното желание да направятъ честь на България съ присжтствието на единици отъ тѣхнитѣ флоти въ нейнитѣ води и че английската ескадра, която е посетила Варненското пристанище, е най-голѣма група военни ко-



Английскитѣ кръстосвачи въ Варненското пристанище. Фото „Изгрѣвъ" — Варна.

раби, която е посетила България, откакто Босфора е отворенъ за военни кораби следъ войната.

Варна, 25.IX.1932 год. **Сава Н. Ивановъ.**

Сергей Терещенко — Лозана.

СЪЕДИНЕНИТѢ ЩАТИ И МОРСКОТО РАЗОРЖЕНИЕ.

Неотдавна въ Жéневския „Пилори" бѣше помѣстена една карикатура, която направи такова впечатление, че веднага бѣше възпроизведена въ много европейски вестници. Делегатитѣ отъ конференцията по разоржжението стоятъ дълбокомислено предъ една пушка и се питатъ съ тревога: „За защита ли служи или за нападение". Този въпросъ, но безъ хуморъ, си поставятъ сжщитѣ делегати отъ нѣколко месеца въ пленарнитѣ заседания и въ комисиитѣ на конференцията по разоржжението въ Женева.

Настжпателно или отбранително оржжие сж, напримѣръ, линейнитѣ кораби? Тѣ опасни ли сж за мирното население или служатъ само за защита на брѣга отъ империалистически настроения неприятель? Забрави се, като че ли, че въ Ютландския бой адмиралъ Хипперъ съ нѣколко удачни залпа отъ такива кораби можа да потопи 3 грамадни английски линейни кръстосвачи съ 3,000 човѣшки живота. Англия, а следъ нея Съединенитѣ Щати и Япония, възпрѣки мнението на останалитѣ държави, твърдятъ безъ колебание, че линейнитѣ кораби сж строго отбранително оржжие, съ което на времето предизвикаха остроумния въпросъ на покойния Бриянъ: Американцитѣ наистина ли мислятъ, че тѣхнитѣ дреднаути отъ 34,000 тона сж построени само за ловъ на сардели при Панамския каналъ? — Нека не се забравя, че Англия, Съединенитѣ Щати и Япония иматъ 4 пжти повече най-мощни дреднаути, отколкото всички останали държави взети заедно.

Сжщиятъ въпросъ съ още по-голѣма сила бѣше поставенъ за подводнитѣ лодки. До като Съединенитѣ Щати и Англия (а съ тѣхъ и Италия) ги считатъ като активно срѣдство за борба срещу мирнитѣ жители (нека добавимъ и срещу тѣхнитѣ линейни флоти), Франция и Япония, разчитащи на своитѣ подводни лодки за да изравнятъ по-слабитѣ си надводни сили, категорично настояватъ, че тѣ сж оржжие на по-слабитѣ, пригодими за защита на крайбрѣжието. По този въпросъ ги поддържатъ и всички малки държави.

Споровете можеха да продължатъ до безкрайность, ако не бъше измислена и поставена предъ всѣки параграфъ, мждрата, но вѣрна формула, която всички обедини, но никого не задоволи: „споредъ цельта за която ще се употрѣбятъ". По този начинъ най-простата въ живота мисъль, че и камъка може да служи за защита и нападение, най-после бъше призната отъ конференцията по разоржжението и направи невъзможно общото съгласие. Започнаха разрешението отъ другия край — отъ следствието (въоржжението), а не отъ причинитѣ (политическитѣ недоразумения, които го предизвикватъ). „Какъвъ смисълъ има, пише напълно справедливо адмиралъ Ричмондъ въ „Фортенайтъ Ревю", да се говори за унищожението на линейния корабъ, ако едновременно не бждатъ унищожени причинитѣ, които ще накаратъ следващия по сила типъ корабъ да заеме мѣстото му и съ сжщия успѣхъ да води настжпателната война въ негово отсжтствие?"

Като се говори за морското разоржжение не е необходимо да се връщаме къмъ известнитѣ вече постижения и недостатъци на Вашингтонската, Женевската и Лондонска морски конференции. Тѣ ограничиха както размѣритѣ, така и количеството на главнитѣ типове кораби, обаче не всички и не за всички държави. Не може да се говори за сериозно морско разоржжение, когато въ състава на флотитѣ на Англия, Съединенитѣ Щати и даже Япония, влизатъ стотици военни кораби, а отъ тѣхъ десятки стигатъ надъ 30,000, а нѣкога и надъ 40,000 тона водоизмѣстване. Независимо отъ всички конференции, по стжпкитѣ на тѣзи държави, вървятъ споредъ силитѣ си и други и не само Германия, С. С. С. Р. и Испания, но и малкитѣ флоти като Турския, Ромънския, Гръцкия и пр. Сжщо така нѣма никаква гаранция, че въ време на война една или друга държава, подготвена предварително въ най-голѣма тайна, нѣма да пристжпи къмъ постройка на забранените кораби. Нека не се забравя, че нѣкои дреднаути се построиха за около една година, а миноносци и подводни лодки за нѣколко месеца. Въ това отношение на международната дипломация предстои още много (ако това е възможно), толкова по-вече, че всички предложения на великитѣ морски държави съдържатъ въ скрита форма стремлението да ограничатъ предимно силнитѣ страни на противницитѣ си и да запазятъ за себе си максимумъ преимущества. Блестяще потвърждение на това е и последното предложение на президента Хуверъ, да се съкратятъ съ една трета (а понѣкога, *когато е изгодно за Съединенитѣ Щати*, съ една четвърть) всички флоти *споредъ категориитѣ на корабитѣ*. Да не говоримъ че такова съкращение ще бжде по-тежко бреме за малкитѣ флоти, отколкото за голѣмитѣ и че отъ него ще спечелятъ флотитѣ на нѣкои активни държави като Германия и С. С. С. Р., които като че ли не се засѣгатъ отъ тѣзи съкращения. Американското предложение крие въ себе си и други „несправедливости" за нѣкои държави (разбира се не за Съединенитѣ Щати), които несправедливости, го правятъ явно неприемливо, като го превръщатъ въ ловъкъ пасифистски маневръ за вжтрешна политика.

Преди всичко нека обърнемъ внимание на стратегическото положение на Съединенитѣ Щати. Брѣговетѣ имъ сж на 3,000 мили отъ Европа и на 4,800 мили отъ Япония. Ако нѣмаше опасность отъ внезапно вмѣшателство отъ мексиканцитѣ или канадцитѣ, американцитѣ могатъ да се считатъ обезпечени отъ каквото и да е нападение на територията си. Но тѣ сж много предвидливи и предпазливи. Нѣма въ свѣта крайбрѣжие така защитено съ тежка артилерия, фортове, съ армия, флотъ и авиация, като крайбрѣжието на Съединенитѣ Щати. Споредъ военния справочникъ на обществото на народитѣ презъ 1925 год. разходитѣ за тѣзи военни срѣдства сж били 585 милиона долара, а въ 1931 г. още по-вече — 709·9 милиона, т. е. бюджета на много европейски държави заедно съ разходитѣ за просвѣта, народно здраве, социални грижи, пжтища и съобщения и т. н. Тѣзи усилия и жертви се увеличаватъ, толкова по-вече, колкото Съединенитѣ Щати не желаятъ да вематъ въ внимание справедливитѣ военно-морски нужди на Англия, отъ които зависи сжществуването на разхвърлянитѣ по цѣлия свѣтъ владения, а даже и на Франция, за която връзката съ задокеанскитѣ ѝ колонии е въпросъ за животъ и смъртъ.

За да схванемъ точно за кого е важно предложението на президента Хуверъ нека се обърнемъ къмъ езика на цифритѣ. Въ Англия и въ Съединенитѣ Щати биха останали споредъ предложението по 350,000 тона линейни кораби, по 101,000 кораби хвърчилоносачи (въ интересъ на Съединенитѣ Щати президента Хуверъ ограничава тази категория кораби както и кръстосвачитѣ и миноносцитѣ, които сж малко въ Америка, не съ $^1/_3$, а съ $^1/_4$!), леки кораби 366,500 (Англия) и 350,000 (С. Щ.) и по 35,000 тона (количество еднакво за всички държави) подводни лодки, т. е. всичко 892,500 тона (Англия) и 841,000 тона (С. Щ.) Въ Япония биха останали 210,000 т. линейни кораби, 61,000 т. хвърчилоносачи, 235,775 т. леки сили и 35,000 т подводни лодки — всичко 541,775 т.

Въ Франция и Италия биха останали всичко по 117,000 т. линейни кораби, (по 3 за всѣка по отдѣлно), 45,000 т. хвърчилоносачи (даже не и по 2!), 35,000 т. подводни лодки; леки кораби: въ Франция — 201,175 т., въ Италия 106,022, т. е. всичко въ Франция 398,175 т., а въ Италия 363,022 т. Ако сравнимъ водоизмѣстването въ французския флотъ презъ 1932 г. (628,603 т.) съ проекта, получава се съкращение отъ 36·6%, а за Италия (397,642 т. въ 1932 г.) — 8·7%.

Въ сжщото това време флотитѣ на Англия и Япония биха се съкратили по тонажъ на 27—28%, а Съединенитѣ Щати на 25%. Тази разлика ще бжде още по-голѣма, защото Англия и Япония ще трѣбва да бракуватъ сжществуващитѣ прекрасни кораби, а Съединенитѣ Щати ще се ограничатъ съ спиране строежа на своитѣ 10,000 тонни кръстосвачи, още далечъ не готови и първитѣ представители на които се оказаха толкова лоши, че е нуждно да се престроятъ, а за тѣзи, които се строятъ, се говори, че и безъ ограниченията за флотитѣ надали има смисъль да се довършватъ. Нѣкои отъ влизащитѣ сега въ строя американски подводни лодки сж отъ програмата за 1916 год.! Съ тѣхъ не ще бжде много жалко да се раздѣлятъ, особно ако сжщевременно англичанитѣ и японцитѣ изключатъ отъ списъцитѣ на флотитѣ си своитѣ по-нови и вѣроятно по-доброкачественни лодки. Да не говоримъ, че нито кръстосвачитѣ, нито подводнитѣ лодки на Съединенитѣ Щати не сж толкова нуждни за отбраната на изолираното имъ крайбрѣжие, колкото за Англия, чието адми-

ралтейство справедливо счита, че за защита на многочисленнитѣ търговски пжтища и интереси сж малко и 50 кръстосвача, така както за Япония, защитата на островитѣ й отъ мощнитѣ противници въ голѣма степень се основава на съгласувгнитѣ усилия на надводния флотъ съ подводния, опрѣни заедно съ кръстосвачитѣ на изнесенитѣ далечъ въ Тихия Океанъ архипелази-острови. Досежно съкращението на максималното водоизмѣстване на линейнитѣ кораби отъ 35,000 до 25,000 т., на което охотно сж съгласни всички държави и което най-добре ще характеризира намалението на бойната сила на флотитѣ, Съединенитѣ Щати решително сж несъгласни, защото преди всичко би се намалилъ района на плаването на собствения имъ флотъ, построенъ далечъ не само за отбрана на брѣга.

Предложението на президента Хуверъ е изгодно само за Съединенитѣ Щати и, разбира се, никой не ще се излъже съ него. Това, обаче, не ще попрѣчи щото президента Хуверъ, ако не на външния, то поне на вжтрешния политически фронтъ да достигне своето, като увеличи съ пасифистския си миражъ собственитѣ си шансове за преизбиране презъ тази есень.

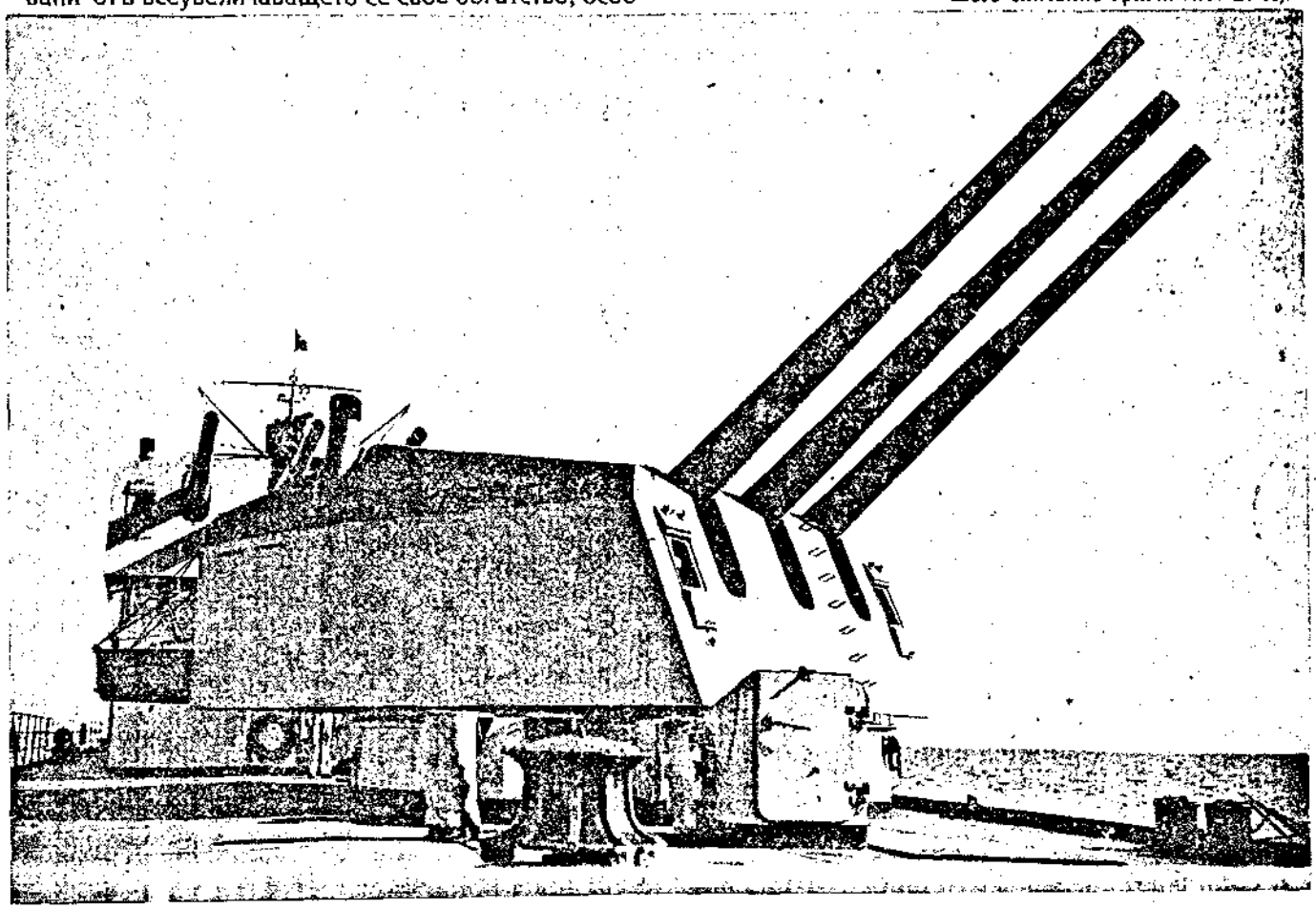
Въ отговоръ на това предложение английскитѣ и французски вестници не закъснѣха да посочатъ, че въ сжщность цѣлия въпросъ за морското разоржжение отдавна се намира преимуществено въ ржцетѣ на Съединенитѣ Щати, които създадоха борбата за морско въоржжение въ сегашнитѣ й размѣри. Безъ да иматъ нѣкаква нужда, отъ свѣтовенъ флотъ, поради стратегическото си положение, прекарали безъ такъвъ, до началото на този вѣкъ, Съединенитѣ Щати, поощрявани отъ всеувеличаващето се свое богатство, особено отъ 1910 год. насамъ, започнаха да строятъ огромнияси днесъ флотъ, достигналъ английския. Приложената таблица е красноречива въ това отношение:

Морски разходи на главнитѣ държави за 1914 г. и 1930 година въ милиона франка.

	1914 г.	1930 г.	увеличение
Англия	6405	6980	+ 575
Съед. Щати	3760	9250	+ 5490
Франция	3205	2618	— 587
Италия	1545	1610	+ 65
Япония	1240	3230	+ 1990

Ако, безъ да чакатъ решението на разни конференции, Съед. Щати се решатъ да съкратятъ флота си и да се ограничатъ съ морски сили, действително нуждни за осигуряване на крайбрѣжието си (Филипинскитѣ острови на такова разстояние съ силата на оржжието не могатъ да се защищаватъ), то това ще предизвика автоматически намалението на флотитѣ на Англия и Япония, на които такова състезание съ богата Америка е явно непоносимо, а следъ тѣхъ ще тръгнатъ срѣднитѣ и малки морски държави и въ всѣки случай, главния центъръ за възможната бждеща морска война въ Тихия океанъ ще бжде разреденъ. Но ако се сжди по недавнашната предизборна речь на президента Хуверъ, главната цель на неговата политика не е морско умиротворение, а намаление на европейскитѣ въоржжения за да се изплатятъ военнитѣ дългове на Америка и въ всѣки случай да се запази за Съединенитѣ Щати достигнатото отъ тѣхъ презъ годинитѣ на напредъка имъ морско господство. При тѣзи условия ролята на всички конференции е съвършенно безплодна.

(Превелъ отъ изпратения за нашето списание оригиналъ: **В. И.**).



Изъ германския воененъ флотъ. Заднитѣ оржия на кръстосвача „Кьолнъ", поставени въ две бойни кули.

БЪДЕЩАТА МОРСКО-СТОПАНСКА ПОЛИТИКА НА ВЕЛИКОБРИТАНИЯ.

На 28. януари 1932 г. Корабоплавателната камара въ Съединеното Кралство назначи една комисия да проучи въпроса за морско-стопанската политика, която би трѣбвало да се препоржча на съответнитѣ органи въ Британската Империя. Ето нѣкои отъ по-важнитѣ заключения извлѣчени отъ публикувания докладъ на тази комисия.

На първо мѣсто комисията намира, че възстановяването и развитието на една преуспѣваща свѣтовна търговия е най-върховната нужда за морско-транспортната индустрия и че Британската Империя трѣбва да поеме инициативата за едно сътрудничество целящо премахването или намалението на пречкитѣ въ международната търговия и възвръщането на нормалния стоко-обмѣнъ. Освенъ това установява се, че безъ огледъ на следваната до сега морско-стопанска политика, британското корабоплаване не може да запази по-вече положението си на свѣтовенъ морски превозвачъ, нито пъкъ е възможно да се подържа въ страната, нѣкакъвъ сносенъ „standard of living", докато нацията е неспособна да произвежда и пласира, на свѣтовнитѣ пазари индустриялнитѣ си стоки въ такова качество, отъ каквото се нуждае свѣта и на цени, каквито свѣта може да плаща. Производственитѣ цени, ценитѣ на едро и на дребно, както и ценитѣ на транспорта трѣбва да се поставятъ на една конкурентна основа.

Относно принципа за равенството на всички кораби се казва, какво свободниятъ достжпъ на едно навлово тържище т. е. свободата за търговцитѣ да употрѣбяватъ най-целесъобразната и най-износната разполагаема транспортна услуга, е отъ сжществено значение за преуспѣването на международната търговия. Британското корабоплаване трѣбва да се присъедини къмъ политиката за свобода на моретата, поставена върху равенството на всички кораби, подъ всички знамена, въ всички пристанища, въ всичкиятъ международенъ и междуимперски трафикъ. Комисията се изказва неблагосклонно за националния монополъ на крайбрѣжното плаване въ Съед. Щати: „Всичко казано за необходимостьта да се установи и приложи пълното равенство на корабитѣ подъ всички знамена засѣга съ особена сила крайбрѣжното плаване въ Съед. Щати".

Досежно държавната подкрепа и дискриминацията комисията е склонна да вѣрва, че настоящето положение на морско-транспортната индустрия се дължи до голѣма степень, на прѣкото и непрѣко действие на правителствата; последствие отъ което сж: създаването на излишенъ тонажъ и експлоатиране на сжция съ загуби. Отъ друга страна сжщитѣ правителства сж налагали все по-голѣми и по-голѣми ограничения въ обема на товаритѣ минаващи презъ тѣхнитѣ пристанища. Комисията е удобрила резолюцията приета на Имперската Конференция въ 1923 г. Тази резолюция споменава, че имперскитѣ правителства, сж усвоили практиката да не третиратъ различно знамената, които посещаватъ тѣхнитѣ пристанища, и че тѣзи правителства нѣматъ намѣрение да изоставятъ тази практика, по отношение на странитѣ третиращи британскитѣ плавателни сждове на равна нога съ националнитѣ си кораби. Сжщата резолюция постановява, че при всѣки опитъ за дискриминиране на британския флагъ, отъ нѣкоя чужда страна, правителствата на Империята ще избератъ съвмѣстно най-ефикасното срѣдство за справяне съ положението. По-нататъкъ комисията намира за добре, щото състоянието на морско-транспортната индустрия да се обсжди предъ Имперската Конференция въ Отава. Съ това се представя случай да се усвои най-ефикасната възможна мѣрка за провеждане препоржкитѣ на горната резолюция. Освенъ това комисията е на мнение, че даването на прѣки и непрѣки облаги на корабоплаването е една форма на дискриминацията.

Комисията изказва пожелание да се установятъ международни мѣрки за сигурностьта на плаването и за отговорностьта на стъкмителитѣ и препоржчва всички народи да приематъ и приложатъ следнитѣ конвенции: за сигурностьта на живота по море отъ 1929 г., за Товарната линия отъ 1930 г., за Коносаментитѣ (Хагскитѣ Правила) отъ 1923 г., за Ипотекитѣ и привилегиитѣ отъ 1922 г., за Неприкосновеностьта на притежаванитѣ отъ държавата кораби отъ 1923 г. Ако не се приложатъ тѣзи международни конвенции, правителството трѣбва да подържа принципа легналъ въ британския морско-търговски законъ отъ 1906 г., а именно къмъ всички чужди кораби въ британскитѣ пристанища да се прилагатъ правилницитѣ, които засѣгатъ британскитѣ кораби.

По въпроса за разстъкмяване и разваляне на кораби доклада съдържа една препоржка: въ смисъль Корабоплавателната камара да назначи специална комисия, която да проучи и представи заключенията си подъ формата на конкретенъ планъ, като има предвидъ тежкото положение на морско-транспортната индустрия и необходимостьта да се освободи тя отъ тежестьта на излишния тонажъ. Изработването на този планъ да стане не само съ сътрудничеството на стъкмителитѣ отъ други страни, но и съ това на банковитѣ кржгове и съ представителитѣ на всички засѣгнати интереси. Доказано е, че морскитѣ транспорти играятъ важна роля въ икономиката, както и кредита, и разстройството на тия служби засѣга, колкото интереситѣ на търговията, толкова и интереситѣ на корабоплаването. Препоржчва се сжщо назначението на една друга комисия, която съ сътрудничеството на всички заинтересовани стопански слоеве да проучи отъ близо отношението на тонажа „tramping" къмъ нуждитѣ на разнитѣ трафици и да посочи начинитѣ за най-износното употрѣбление на този тонажъ.

При все че доклада е билъ приетъ отъ комисията, като цѣлостенъ документъ, нѣкои членове сж отбелязали известни резерви.

Първата резерва засѣга субекта на дискриминациитѣ и субсидиитѣ. Когато нѣкоя страна преследва „unfair advantages" за своето корабоплаване, посрѣдствомъ прѣка дискриминация на чуждитѣ знамена или посрѣдствомъ националенъ монополъ на известни линии и пр., тя нарушава международнитѣ конвенции. Ако ли пъкъ това поощрение става чрезъ други срѣдства — нарушава се принципа за свободата на моретата. Съ съжаление трѣбва да се признае, че и за единия и за другия случай, като последно срѣдство, остава да се противопостави на такива страни политиката на репресалии и покровителство на собственото корабоплаване; времето за това — продължава уговорката — е настжпило.

Друга резерва е направена по заключението за американския монополъ на крайбрѣжното плаване. Нейния смисълъ е, че ако е възможно чуждестраннитѣ кораби да се задължаватъ въ съблюдението на разни административни правила и правилници, за това плаване, не е възможно да се налага на сжщитѣ кораби съблюдаването на общитѣ условия за работенъ часъ, заплати и пр. сжществуващи въ британскитѣ кораби.

(Изъ „Commerce Reports"; Съобщава: Д-ръ Д. В. Г.)

Василъ Бахаровъ.

ВЪНШНАТА ТЪРГОВИЯ НА БЪЛГАРИЯ ПО ДУНАВА ПРЕЗЪ 1931 ГОДИНА.

Голѣмата свѣтовна криза, намалението на ценитѣ на зърнените храни, които сж едни отъ главнитѣ износни артикули на България, както и нарушеното равновесие между производствената и консумативна способность на по-голѣмата часть отъ народитѣ на Европа, се отразиха твърде силно върху развитието на българската външна търговия презъ изминалитѣ нѣколко години. Това влияние на неблагоприятната свѣтовна конюнктура въ днешно време се прояви преди всичко въ едно голѣмо несъответствие между стойностьта на внесенитѣ и изнесени отъ България различни стоки. Така споредъ предварителнитѣ сведения на дирекцията на статистиката презъ миналата 1931 година сж внесени въ България 294,734 тона различни чуждестранни стоки на стойность 4 милиарда и 660 милиона лева. срещу внесенитѣ презъ 1930 година сжщо такива стоки въ размѣръ на 316,880 тона на стойность 4 милиарда и 590 милиона лева. Това показва, че при едно намаление на количеството на внесенитѣ отъ странство стоки въ България презъ миналата година въ размѣръ на 22,146 тона, ние имаме едно увеличение на общата стойность на тия стоки, възлизаще приблизително на 70 милиона лева. При общата тенденция за намаление ценитѣ на всички почти материали и стоки, които се предлагатъ на свѣтовнитѣ пазари, това увеличение стойностьта на нашия вносъ презъ 1931 година при едно намаление въ количеството му прави малко странно впечатление и може да се обясни само въ свързка съ нѣкои особенни измѣнения въ вида на внасянитѣ въ страната ни стоки и намалението на вноса на по-тежкитѣ и малоценни стоки, каквито по-рано ние си доставяхме отъ странство, какъвто е случаятъ съ дървениятъ строителенъ материялъ и нѣкои видове минерални масла и петролни произведения.

Още по-интересно очертание на днешната свѣтовна конюнктура и нейното влияние върху външната търговия на България се получава ако се проследятъ и сравнятъ сведенията за количеството и стойностьта на изнесенитѣ отъ България стоки презъ 1930 и 1931 година. Така споредъ сведенията на нашата дирекция на статистиката ние сме изнесли презъ миналата 1931 година 769,171 тона различни мѣстни произведения (главно зърнени храни) на стойность 5,934 милиона лева срещу изнесени сжщо такива стоки за 1930 година, възлизащи на 543,148 тона на стойность 6,191 милиона лева.

Отъ тия данни става явно, че нашиятъ износъ презъ 1931 година, въ сравнение съ износа ни презъ 1930 година се е увеличилъ съ 226,037 тона и е достигналъ — дори надминалъ по количество размѣритѣ на българския износъ презъ най-добритѣ години преди войнитѣ. Толкова много зърнени храни, колкото ние сме изнесли презъ 1931 година ние не сме изнасяли преди войнитѣ и презъ годинитѣ когато сме имали много добра реколта. Това свидетелствува за единъ твърде силенъ подемъ на производителната способность на нашето земледѣлско стопанство, особенно въ областьта на производството на зърнени храни, който подемъ, обаче, съвпада съ една неблагоприятна конюнктура въ свѣтовнитѣ житни тържища и налага една малко по друга ориентировка на нашата аграрна и външно търговска политика. И действително при твърде голѣмото напрежение на нашитѣ стопански сили, благодарение на което ние сме могли да увеличимъ нашия износъ презъ 1931 година въ сравнение съ 1930 година съ 226 хиляди тона, ние имаме едно намаление въ общата стойность на износа ни презъ сжщата година въ размѣръ на 257 милиона лева. Съ други думи казано при едно увеличение на износа ни презъ 1931 година изчисляванo 40%, ние имаме едно намаление на неговата стойность съ около 4%.

Вѣрно е, че въпрѣки това чувствително намаление на стойностьта на изнасянитѣ отъ страната ни стоки ние имаме презъ миналата година активенъ търговски балансъ, обаче, постигането на тоя резултатъ се дължи на по-голѣмата стойность на износа ни, а (главно) на значителнитѣ ограничения въ вноса на редица материали и стоки въ България отъ странство, които ограничения безспорно не ще останатъ безъ влияние и върху общия стопански напредъкъ на страната ни.

Така търговскиятъ ни балансъ за 1931 година се приключва съ едно активно салдо отъ 1,274 милиона лева, срещу сжщо пакъ активно салдо въ нашия търговски балансъ отъ 1930 година, *въ размѣръ на единъ милиардъ и шестстотинъ и единъ милиона лева.* Ние имаме прочее презъ миналата година въ сравнение съ 1930 год. едно намаление на активното салдо на търговския ни балансъ отъ 326 милиона лева, което заедно съ показанитѣ цифри за намаленото количество и стойность на внесенитѣ и изнесени отъ България стоки, свидетелствува за явния упадъкъ на нашата външна и вжтрешна търговия и за общитѣ неблагоприятни условия за развоя на българското народно стопанство.

Очевидно е при това положоние на нѣщата, че ние преживѣваме единъ периодъ на голѣми и коренни промѣни въ развитието на нашето народно стопанство при който колкото и да би се увеличавало въ възможнитѣ за това предѣли производство и износа на зърнени храни въ страната ни, трудно би ни се удало възможность да се сдобиемъ съ достатъчно срѣдства за нашето финансово и стопанско заздравяване.

Всички тия общи затруднения на българското стопанство се отразиха и върху външната търговия на България по Дунава презъ миналата 1931 година. Така количеството на внесенитѣ въ страната ни стоки по Дунава презъ миналата 1931 година се изчислява на 134,000 тона, срещу 159,000 тона внесени такива стоки презъ 1930 година и 262,000, тона презъ 1929 г. Съ други думи казано, само за изминалитѣ две години нашиятъ вносъ по Дунава се е намалилъ близо наполовина. Това намаление, обаче, не означава нѣкакъвъ упадъкъ само на Дунавската ни търговия, защото почти въ сжщия процентъ се е намалилъ и общия вносъ на страната ни презъ изминалитѣ се две години и намалението на Дунавския ни вносъ не представлява нищо друго освенъ едно отражение на общото намаление въ вносната ни търговия.

Тъкмо обратното обаче, става съ износа на на българскитѣ произведения по Дунава. Презъ 1929 година ние сме изнесли отъ България различни видове мѣстни стоки въ размѣръ на 313,166

тона, отъ които по Дунава само 65,139 тона, или около 22% отъ общия износъ на България. Презъ 1930 година износа на България се е увеличилъ на 543,148 тона, отъ които изнесени по Дунава 174,194 тона или процентно около 30% отъ цѣлия ни износъ. Това съотношение на Дунавския ни износъ спрѣмо общия инзносъ на страната ни се запазва въ сжщата пропорция и презъ миналата 1931 година, тъй като отъ общия износъ на страната ни, изчисляванъ въ размѣръ на 769,185 тона изнесени стоки, презъ сжщата година изнесени сж по Дунава 240,800 тона, или съ други думи. Дунавскиятъ ни износъ представлява приблизително 32% отъ общия износъ на България. Трѣбва да отбележимъ наново, обаче, че това значително увеличение на количеството на изнесенитѣ отъ страната ни презъ миналата година стоки е съпроводено и отъ едно голѣмо намаление на тѣхната стойность, тъй като презъ миналата 1931 година при едно увеличение съ 226,037 тона на нашия износъ, ние имаме, както отбелязахме и по-рано, едно намаление, стойността на което се изчислява на 257 милиона лева. Това увеличение въ количеството на изнесенитѣ отъ страна ни стоки презъ миналата година и чувствителното намаление на тѣхната стойность ни обяснява достатъчно ясно, защо се влоши тъй много положението на българското народно стопанство въ днешно време и защо се намали тъй силно консумативната способность на нашето мѣстно население, едно намаление, което се отрази преди всичко въ ограничението на неговитѣ покупки и въ общото намаление на вноса на редица чуждестранни стоки у насъ.

Едно сравнение между количеството и стойността на българския износъ по Дунава презъ миналата и по-миналата година ни показва, че догдето нашиятъ износъ презъ 1930 година презъ Дунавскитѣ ни пристанища е възлизалъ на 172,800 тона, е ималъ стойность 1,037,446,000 лева, презъ 1931 година тоя износъ се е увеличилъ на 241,800 тона на стойность 1,500 милиона лева, или съ други думи размѣра на увеличението на износа ни по Дунава презъ 1931 год. се изчислява количественно на 65 процента и по стойность близо на 50% въ сравнение съ предшедствующата 1930 година.

Обратното може да се каже за вноса ни презъ Дунавскитѣ ни пристанища. Общо взето отъ България презъ 1930 година сж били внесени различни чуждестранни стоки по Дунаве въ размѣръ на 157,950 тона на стойность 1,026,845,000 лева. Презъ 1931 година тоя вносъ се е намалилъ на 134,000 тона на стойность 846,282 милиона лева, или съ други думи, при едно намаление отъ близо 18% въ количеството на вноса отъ странство въ страната ни, ние имаме едно намаление само отъ около 16% по отношение къмъ неговата стойность.

Тая тенденция на общо намаление количеството и стойността на внасянитѣ въ страната ни стоки, изглежда, ще продължи и презъ настоящата година, както поради общата стагнация въ нашето производство и търговия, така сжщо и вследствие голѣмитѣ затруднения при снабдяването съ чуждестранни девизи на нашитѣ вносители. Само едно подобрение на конюнктурата въ голѣмитѣ европейски тържища и едно по-значително уравновесяване между ценитѣ на земледѣлскитѣ и индустриални продукти би допринесло за едно позначително оживление на международната размѣна, което би се отразило благоприятно и върху Дунавския трафикъ на България.

Измежду различнитѣ срѣдства, които се препоржчватъ за възстановяване стопанската дееспособность на засѣгнатитѣ отъ днешната криза европейски страни доста голѣмъ интересъ за насъ представлява проблемата за създаване на единъ блокъ на дунавскитѣ държави, който би си поставилъ за задача тѣхното общо икономическо сътрудничество, съ оглед къмъ постигане на по-голѣми улеснения за размѣната на тѣхнитѣ по-главни експортни произведения. Имайки предъ видъ тоя проектъ считаме за умѣстно да спремъ нашето внимание и върху нѣкои доста интересни данни относно подържанитѣ по Дунавския воденъ пжть търговски връзки помежду разположенитѣ покрай тоя пжть европейски страни заедно съ Германия и България.

Споредъ сведенията на нашата статистика и недавно публикуванитѣ отъ икономическия комитетъ при Обществото на народитѣ материали върху вноса и износа на европейскитѣ страни външната търговия на България презъ изминалитѣ се нѣколко години се е развивала главно съ петтѣхъ дунавски държави и Германия, които се явяватъ като купувачи на по-вечето отъ половината на нашитѣ износни стоки и вематъ значително участие въ вноса на чуждестранни артикули въ страната ни. Общо взето външната търговия на България съ петтѣхъ дунавски държави взети заедно се изчислява на 25·8% отъ цѣлия нашъ вносъ и износъ и се приближава по размѣритѣ си до външната ни търговия съ Германия (25·5%). Може да се каже като се проследятъ тия цифри, че ако Германия въ днешно време е най-добриятъ купувачъ на български произведения, групата отъ петѣхъ дунавски държави (Австрия, Чехославия, Унгария, Югославия и Ромжния) е нашиятъ най-голѣмъ доставчикъ на чуждестранни стоки.

Не всички държави, обаче, отъ тая група участвуватъ еднакво въ нашата износна търговия. По-много български стоки се купуватъ отъ Австрия, Чехославия и Унгария. Австрия се явява като купувачъ на всички почти наши износни стоки, догдето Чехославия и Унгария си доставятъ само известно количество тютюни отъ нашата страна.

Другитѣ две дунавски държави Югославия и Ромжния, бидейки сами земледѣлски държави, не внасятъ почти никакъ български произведения въ тѣхнитѣ граници.

Колкото се отнася до българската вносна търговия ние вече споменахме, че по-вечето отъ половината на цѣлия български вносъ (по-точно 52%) идва отъ дунавскитѣ държави и Германия. Дунавскитѣ страни участвуватъ въ българската вносна търговия съ около 30% отъ цѣлия български вносъ, а Германия приблизително съ 22%. България си доставя близо 23% отъ нуждитѣ ѝ метални стоки отъ тритѣ дунавски страни: Австрия, Чехия и Унгария. Първитѣ две отъ тия страни, Австрия и Чехия, вематъ участие съ 21·5% въ вноса на текстилни стоки у насъ. Близо 77% отъ внесенитѣ въ България минерални масла и дървенъ строителенъ материалъ произхождатъ отъ Ромжния.

Германия, която е най-добриятъ пазаръ за български стоки (около 30% отъ цѣлия ни износъ) и най-голѣмиятъ нашъ доставчикъ на индустриални произведения, купува отъ България главно тютюни, зърнени храни, яйца и други земледѣлски и скотовъдни продукти и заема сжщевременно първото мѣсто измежду странитѣ, които внасятъ метали и машини въ България.

Извънъ Дунавскитѣ държави и Германия, Италия се явява като една отъ странитѣ, която има доста голѣмо значение за българската вносна търговия. Тя заема второто мѣсто по редъ въ нашиятъ вносъ (12%) и петото въ износа ни (8·5%). Отъ Италия ние си доставяме главно текстилни произведения.

По значението си за нашата външна търговия следъ Италия идватъ Англия и Франция, които участвуватъ въ нашата външна търговия съ 8·8 респ. 8·2% отъ цѣлия вносъ и износъ на България.

Тия данни ни показватъ достатъчно ясно какво значение има Дунавскиятъ воденъ пѫть за нашитѣ търговски връзки съ държавитѣ отъ Централна Европа, гдето ние намираме пазари за по-голѣма часть отъ нашитѣ мѣстни произведения и отъ гдето ние си доставяме по-вечето отъ необходимитѣ ни сурови и спомагателни материали за нашата индустрия и редица готови индустриални произведения. Би трѣбвало да се очаква при това положение на нѣщата, че отъ наша страна, както и отъ страна на дунавскитѣ страни и държави отъ Централна Европа, ще се потърсятъ въ скоро време срѣдства и начини за оживление на търговския стокообмѣнъ помежду всички области, разположени въ басейна на тая широка и пълноводна рѣка, която преминава презъ най-развититѣ въ индустриално отношение европейски държави и мие брѣговетѣ на юго-източнитѣ земледѣлски страни, отгдето Централна Европа си доставя необходимитѣ ѝ хранителни и други земледѣлски и скотовъдни продукти.

Може би осѫществяването на проекта за икономическо сближение между дунавскитѣ държави, за които по-рано споменахме и то при участието на България и Германия, както и създаването на по-голѣми улеснения въ това сближение за международната търговия по Дунава, ще допринесатъ за постигането на очакваното отъ доста дълго време оживление на производството и размѣната въ днешна Европа, което безспорно ще се отрази благоприятно и върху българското производство и външна търговия.

Нека се надѣваме, че близкото бѫдеще ще ни доведе до едно по-сполучливо разрешение на тия голѣми свѣтовни проблеми въ днешно време.

Това би създало и по-добри условия за поминъка и благосъстоянието на живущето въ България население и би допринесло доста много за засилването и улесненията на външната търговия на България по Дунава.

Василъ Бахаровъ.

К. Шкорпилъ.

НОВИ НАДПИСИ ОТЪ ВРЕМЕТО НА ПЪРВОТО БЪЛГАРСКО ЦАРСТВО.

Българската историческа наука много мѫчно си пробива пѫть, по липса на собствени исторически документи и е била принудена до сега повечето да черпи отъ чужди, особено византийски източници, които не сѫ разположени къмъ българскитѣ славни събития и къмъ българската култура.

Въ езическата епоха на първото българско царство, отъ времето на Крума, а особено на Омортага (814—831) и Маламира (831—836), се е появилъ обичай, да се издигатъ мраморни стълбове и върху тѣхъ, да се пишатъ разни документи, които съставляватъ единъ видъ *каменевъ архивъ* на българската държава.

Този обичай изчезва съ приемането на християнството (865 г.) и по византийския образецъ се е употрѣбявало писане върху пергаментъ и книга; новитѣ архиви сѫ се пазили въ царскитѣ и аристократическитѣ палати, а особено въ многобройнитѣ монастири, въ които се е съсрѣдоточавала и създавала българската наука и книжнина, и които безследно сѫ изчезнали при превземане българскитѣ земи отъ турцитѣ.

Благодарение на първия „каменевъ архивъ" сѫ се запазили нѣкои важни документи отъ езическата епоха на първото българско царство, които освѣтляватъ тъмнитѣ страници на българската история. Надписитѣ сѫ писани на гръцки езикъ.

До сега известнитѣ документи на кеменния архивъ, на брой повече отъ 40, можемъ да раздѣлимъ по съдържанието имъ на нѣколко групи.

1. *Стълбове съ имената на градове*; надписитѣ върху тѣхъ сѫ кратки и съдържатъ само по две думи: „Кастронъ" (градъ) или „полемосъ" (сражение) и името на града. Тѣзи паметници произлизатъ изключително отъ първата българска столица Плиска. До сега сѫ известни 21 такиви стълбове, повечето въ фрагменти; тѣ представляватъ знакове на победитѣ отъ походитѣ на Крума въ Тракия презъ 813 г., и сѫ били въздигнати въ видъ на триумфалната колонада предъ царскитѣ дворци въ столицата Плиска; 50 години по-късно сѫ били използвани за постройката на първата българска християнска църква въ Плиска отъ Царь Борисъ — Михаила.

2. *Стълбове съ надписи въ память на държавнитѣ дейци и герои* отъ времето на Омортага и Маламира съ титлата на държавния глава, съ имената, титлитѣ, длъжноститѣ и родоветѣ на дейцитѣ, на български езикъ. Такива паметници до сега сѫ намѣрени не само въ столица Плиска, но и въ нѣкои седалища на аристократическитѣ родове. Между дейцитѣ и героитѣ е имало вече християни, което е означено въ надписитѣ съ монограма на Христа въ началото имъ.

3. *Договори.* До сега сѫ намѣрени фрагменти на три договора, произлизащи отъ Плиска. Най-запазениятъ, известенъ подъ името Сюлейманкьойски, е билъ издигнатъ въ видъ на паметникъ предъ царския церемониаленъ палатъ въ Плиска, представляващъ договоръ за 30 годишния миръ, сключенъ въ 815 г. (или на края 814 г.), между Омортага и византийския императоръ Лъвъ V.

4. *Строителни стълбове,* въ надписитѣ на които се говори за строителната дейность на българскитѣ владѣтели. До сега сѫ известни:

а) *Търновскиятъ стълбъ* въ църквата „Св. 40 Мѫченици", пренесенъ отъ Плиска за постройка на църквата презъ 1230 г. Въ надписа се говори за постройка на новия преславенъ домъ (столица) на Дунава (до с. Каджькьой между гр. Тутраканъ и Силистра) и за постройка на всеславна гробница (Демиръ-баба-теке въ Делиорманъ) отъ Омортага.

б) *Чаталарскиятъ стълбъ,* произлиза отъ В. Преславъ, намѣренъ до с. Крумово (Чаталаръ). Въ него се говори за основаване на крепость и палати на р. Туча въ 821 г. (Тича), отъ ц. Симеона, втората българска столица.

в) *Абобскиятъ стълбъ,* въ фрагменти намѣренъ въ Абоба; надписътъ е унищоженъ и е гово-

рилъ, вѣроятно, за постройката на вѫтрешната крепость въ Плиска, следъ изгарянето ѝ отъ императора Никифора (811 г.).

г) *Шуменскиятъ стълбъ*, сега изгубенъ, въ който се говори за построяването на водопроводъ въ столица Плиска отъ кавханъ Исбулъ и подаренъ на Маламира.

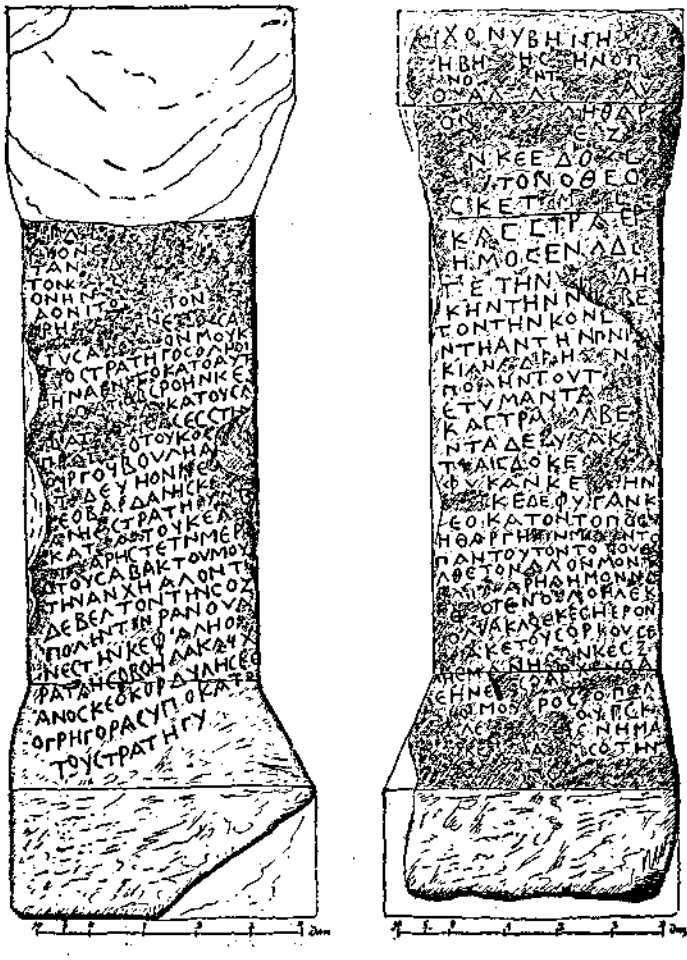
5. *Надписи съ историческо и военно значение*, отъ които най-важниятъ е надписътъ отъ българската столица на Дунава за сражението на Крума съ Никифора. Къмъ тия надписи принадлежи и надписътъ около релиефа надъ с. Мадара.

Споредъ новитѣ ми изследвания Мадарскиятъ релиефъ е тракийски и представлява „Великиятъ богъ" на Гетитѣ, които сѫ живѣли въ крайдунавската равнина, на северъ отъ Балкана до р. Янтра, и до с. Мадара сѫ били тѣхнитѣ главни светилища.

6. *Погранични стълбове*, отъ които до сега е известенъ само единъ отъ Солунско, отъ времето на Царь Симеона (903 г.).

Надписитѣ отъ с. Хамбарлий (Елховска околия). (обр. 1, 2).

Въ Варненския музей се съхранява единъ четиристененъ стълбъ, профилиранъ отгоре и отдолу, въ видъ на олтаръ, 1·72 м. високъ и до 0·74 м. широкъ, върху който сѫ издълбани три надписа: на предната страна старогръцки, а върху по тѣснитѣ странични стени два надписа отъ времето на първото българско царство, и, то, — отъ лѣвата страна отъ Омортага (815 г.). а отъ дѣсната страна на Маламира (831 г.). Двата последни надписа съ по около 40 реда, принадлежатъ къмъ най-дългитѣ, до сега известни, старобългарски надписи и сѫ публикувани въ последния томъ на списанието „Byzantinoziavica" въ статията „Надписи отъ първото българско Царство въ източната часть на балканския полуостровъ. Часть III. отъ проф. П. Никовъ и К. Шкорпилъ."



Въ Омортаговия надписъ се говори за назначаване на три погранични смѣсени комисии (българо-византийски), на чело съ най-висшитѣ български сановници; първата комисия за Пловдивската область, втората за Старо-Загорската, а третата за крайморската (споредъ надписа „лѣвата страна на хановитѣ владения").

На чело на втората комисия е билъ назначенъ българинътъ Зургу-вулия „Тукъ", следъ кавхана (канцлера) най-високиятъ чиновникъ въ държавата, а членове на комисията българинътъ Юнме, а отъ византийцитѣ Варданъ и Иоанъ.

На чело на третата комисия е билъ самиятъ войла кавханъ (канцлерътъ) Ратансъ и византийцитѣ Кордилъ и Григора.

Въ Маламировия надписъ се говори за прилагане на 30-годишния договоръ, за размѣна на крепости и то, на етапи: Българскиятъ Ханъ е опразднилъ крепоститѣ Пердики, Дебелтъ, Констанция и Одринъ, а византийцитѣ предали други крепости, имената на които не се споменуватъ. На втория етапъ (въ течение на 16 години) българскиятъ ханъ предава крепоститѣ Фика и Еоа и др., следъ което трѣбвало да се предаде на българитѣ областьта „Долната земя" (вѣроятно Пловдивска область). Византийцитѣ сѫ се мѫчили да неизпълнятъ тази часть въ договора, което Маламиръ изтъква въ надписа си съ думитѣ: „Императорътъ забравилъ клетвитѣ си". Обаче отъ другъ по-новъ надписъ на Маламира, намѣренъ въ турскитѣ гробища надъ Тамбулъ джамия въ Шуменъ, се научаваме, че византийцитѣ сѫ изпълнили напълно задълженията си, като предали и Пловдивската земя.

Двата надписа отъ Хамбарли, както и надписътъ отъ Тамбулъ джамия, трѣбва да се смѣтатъ като допълнение за сключване на 30-годишния миръ между Омортага и императора. (Сюлейманскиятъ стълбъ).

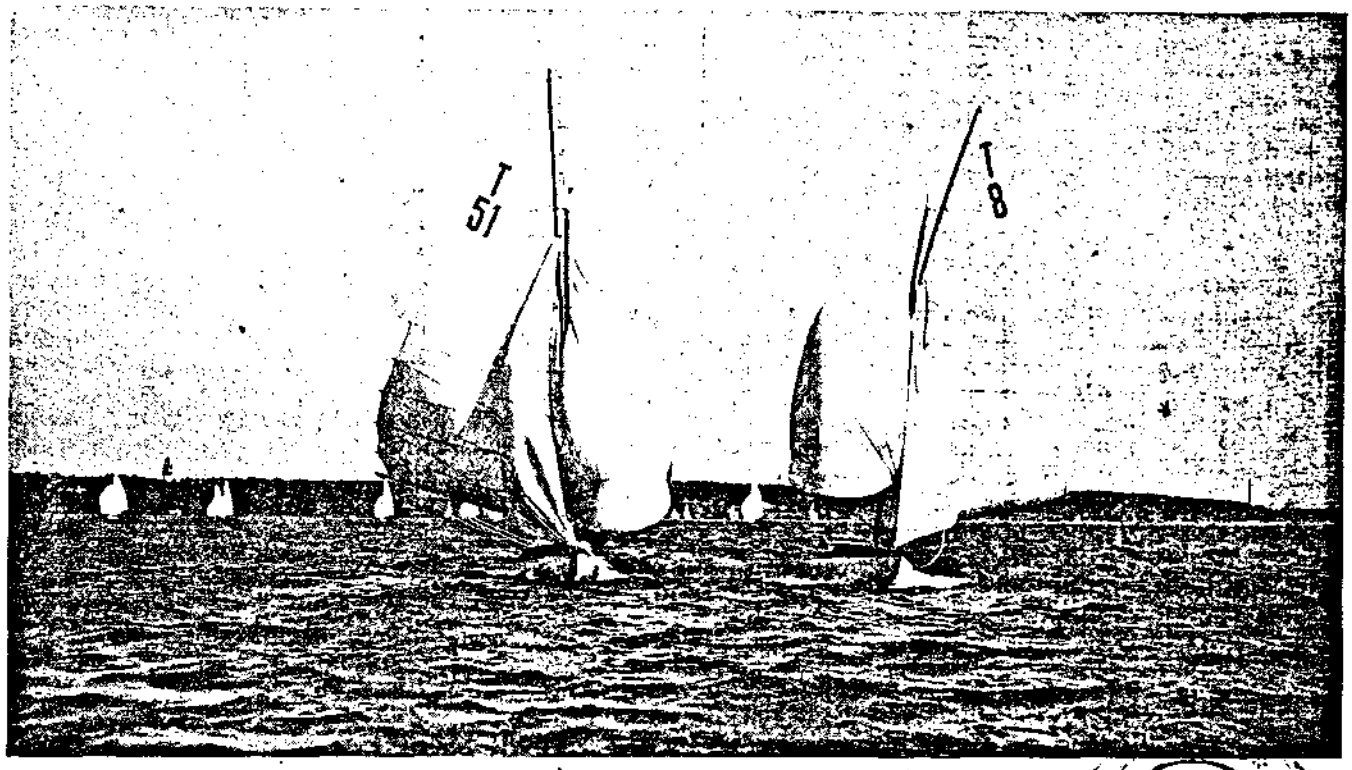
Интересно е мѣстонахождението на нашия паметникъ, който до сега е първиятъ отъ подобнитѣ старобългарски паметници, намѣренъ въ южна България. Първоначално той е билъ издигнатъ върху самата нова българо византийска граница и, вѣроятно, въ пограничната крепость „Пашакьойското Градище надъ лѣвия брѣгъ на р. Баладжа, на северъ отъ с. Пашакьой (Елховска околия). Крепостьта е била на главния пѫть, който съединявалъ българскитѣ столици Плиска и Преславъ съ най-важната византийска крепость Одринъ и, който е минавалъ презъ балканския проходъ Верегава (Драгоево — Ришки). По-старата българо-византийска граница е означена съ изкуственъ окопъ отъ западния край на Мандренското езеро до устието на р. Сазлийка въ р. Марица, известенъ подъ името „Еркесията", който върви 28 км. по на северъ отъ Пашакьойското Градище.

Отъ гореизложеното ясно се вижда голѣмото значение на новия паметникъ въ историческо и географическо отношение за българската отечествена наука въ черноморскитѣ страни.

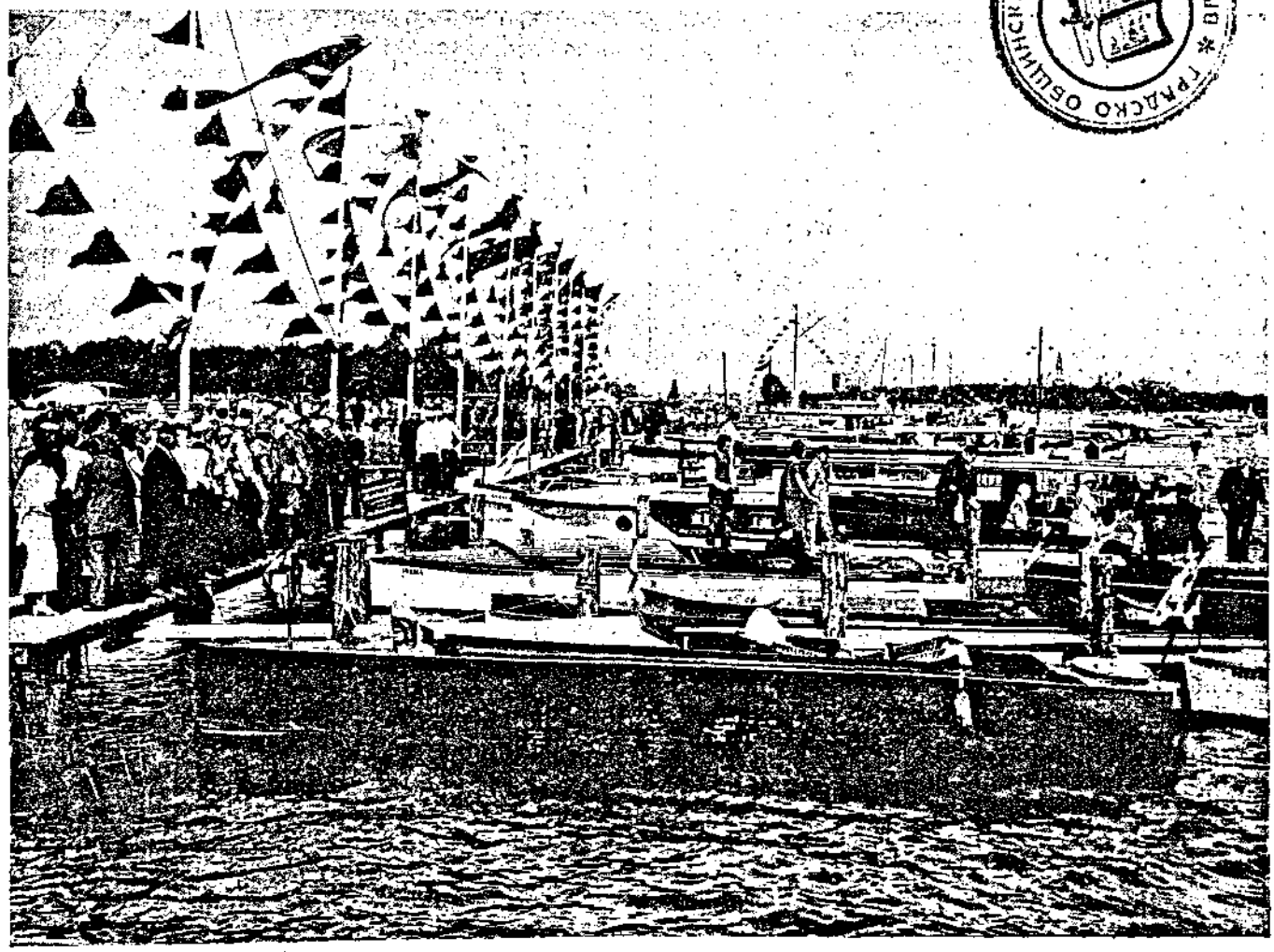
Мартъ 1931 год.

К. Шкорпилъ.

ВОДНИЯТЪ СПОРТЪ ВЪ ГЕРМАНИЯ.



Вѣтроходни яхти съ площадъ на вѣтрилата 350 кв. м. при пъленъ вѣтъръ



Преди започването парада на моторнитѣ лодки въ Подсдамъ (при Берлинъ)

А. Желѣзкова—Паспалева.

ОЩЕ ЗА МОРСКИЯ ДЪРВОЯДЪ.

По поводъ статията ми: „За морския дървоядъ", печатана въ брой 4., год. IX. отъ списанието „*Морски Сговоръ*", *получихъ запитвания* отъ нѣкои срѣди, които се интересуватъ главно отъ практичната страна на въпроса, а именно: кои дървета се нападатъ по-слабо? Защо дървоядътъ въ едни мѣста се развива по-вече, а на други по-малко? Запитвачитѣ желаятъ най-вече да имъ се дадатъ по-подробни данни върху срѣдствата за борба съ тоя пакостникъ.

Въпросътъ за борбата съ дървояда наистина е твърде важенъ въпросъ, особенно за страни съ напреднало корабоплаване. Поради това академиитѣ на такива страни сж предлагали и още предлагатъ премии за изнамирането на срѣдство за ефикасна борба съ тоя пакостникъ. Зададенитѣ въпроси сж твърде умѣстни и въ настоящата си статия ще се постарая да изброя всичко онова, което днешното състояние на нашитѣ познания за тая мида може да ни даде като срѣдство за борба противъ нея.

Както споменахъ въ миналата си статия главната причина за силното разпространение на дървояда въ всички морета на свѣта се дължи на обстоятелството, че ларвитѣ му сж свободно плаващи форми, които се носятъ отъ морскитѣ вълни и течения навсѣкжде. Корабитѣ разнасятъ възрастнитѣ форми изъ всички морета. Когато ларвата попадне върху едно не заразено дърво тя се прикрепя и превржща въ възрастна форма. Малката мида издълбава една дупчица върху повърхностьта на дървото и потъва въ нея. Когато достигне една малка дълбочина тя продължава да дълбае дървото, но вече успоредно съ повърхностьта му, поради което навлѣзлитѣ миди не се виждатъ отвънъ. Върху повърхностьта на дървото се забелязватъ само малкитѣ (до $^1/_2$ см. въ диаметъръ) входни отвърстия. Това е причина за късното забелязване на причиненитѣ вреди.

Хората на практиката много вѣрно сж забелязали, че разрушенията причинявани отъ дървояда не сж навсѣкжде еднакви. Причината се крие въ редица фактори, най-важния отъ които е температурата. Затова въ студенитѣ мѣста дървоядътъ причинява по-малко пакости. Качеството на морското дъно, т. е. състава на скалитѣ, отъ които то е образувано, сжщо *така влияе върху* развитието на дървояда. Така напримѣръ установено е, че варовитото и тинесто дъна действуватъ неблагоприятно върху това развитие. Твърде разпространеното мнение, че тъмнината пречи на развитието на Teredo не се потвърждава. Соленостьта на водата, напротивъ, се явява като факторъ съ голѣмо значение за това развитие. — Колкото е по-солена водата на едно море, толкова по-силно е развитието на дървояда и обратно, колкото по-малко соль съдържа една вода, толкова по-малко е и количеството на тия животни. Затова затворенитѣ морета и заливитѣ, въ които се вливатъ голѣми рѣки не благоприятствуватъ за развитието му. Тамъ дървоядътъ се явява въ по-малки количества, отколкото въ съседнитѣ отворени и следователни по-солени морета. При равни други условия степенъта на разрушенията отъ Teredo navalis зависи отъ вида на дървото, отъ което сж правени сждоветѣ и постройкитѣ. Преди всичко материала трѣбва да бжде колкото се може по-сухъ. Сухитѣ дървета се нападатъ по-малко отъ суровитѣ. По видъ като най-устойчиво се явява гуменото дърво, следъ него джбътъ, после трепетликата, следъ нея брѣзата и ясенътъ, които иматъ еднаква устойчивость, после следватъ померанскиятъ боръ, обикновенния боръ, елата и пр.

Забелязано е, че нѣкои обраствания върху потопенитѣ въ водата дървени съоржжения сжщо така оказватъ влияние на устойчивоста на дървото. Така напр. обрастването имъ съ нѣкои червени водорасли влияе неблагоприятно на развитието на дървояда. Обрастването съ твърде разпространената въ нашето крайбрѣжие кафява мида Mytilus edulis не запазва дървото отъ дървояда.

Напълно ефикасно срѣдство срещу тоя пакостникъ, както споменахъ въ предидущата си статия до сега не е намѣрено, защото нѣма срѣдство съ което да може да се спре разрушението въ едно вече нападнато дърво. Това което можемъ да направимъ срещу този врагъ има само предпазенъ характеръ, т. е. състои се само въ предпазване на новопостроенитѣ сждове и съоржжения отъ ларвитѣ на дървояда. Преди всичко, както казахъ по-горе, трѣбва да се употрѣбява сухъ, а не суровъ материалъ. Поставянето на всички дървени съоржжения да става презъ есеньта или началото на зимата, защото тогава морската вода не съдържа *ларви отъ дървояда*. Освенъ това презъ зимата върху дървото се отлага единъ пластъ отъ тиня, който предпазва до нѣкжде дървото отъ нападението на ларвитѣ, които се излюпватъ напролѣть. Къмъ тоя начинъ на естествено предпазване отъ дървояда може да се прибави едно посипване съ варь около потопенитѣ въ водата колове.

Искуственитѣ срѣдства за борба съ Teredo navalis сж много и тѣхниятъ брой се увеличава всѣки день, защото фабрикитѣ въ заинтересуванитѣ страни постоянно изкарватъ нови такива. Всичкитѣ тѣзи средства могатъ да се групиратъ въ три голѣми групи:

1. Обковаване дървото съ различни метални или други обвивки.

2. Намазване на дървото съ вещества, които дървоядътъ не може да пробие.

3. Напояване дървото съ отровни вещества.

За обковаване се употрѣбяватъ: галванизирана тенекия, медни плочи, цинкови плочи, асфалтни мукави, целулоидъ, желѣзобетонови плочи и др. Съ особенъ успѣхъ се употрѣбяватъ тънки метални отложения, които се напръскватъ въ течно състояние и после се втвърдяватъ. За сжщата цель най-после дървенитѣ части се окованатъ съ специални пирони (около 4000 на кв. метъръ). Всички тия материали иматъ различна трайность. Така напр. галванизираната тенекия е ефикасна докато не е ржждясала. Нападнатитѣ отъ ржжда мѣста се пробиватъ скоро и на тия мѣста проникватъ ларвитѣ на дървояда.

За намазване се употрѣбяватъ различни отровни медни бои, карболинеумъ, циментъ, варь и др. Като особенно ефикасенъ отъ тая група предпазители се е оказалъ креозотния препаратъ Sotor. Препоржчватъ най-вече комбинирането на едно намазване съ Sotor съ едно напръскване съ течни метални разтвори.

При напояване дървото съ отровни съедине-

ния се употрѣбяватъ: карболинеумъ, меденъ нитратъ, и др. Най-добри резултати сж получени при напояване дървото съ креозотъ. Напояването става при много високо налѣгане и върху предварително много добре изсушенъ материалъ. При тоя начинъ се изразходва много креозотъ.

Дървоядътъ има и естествени врагове, които го нападатъ въ неговитѣ ходове и го изяждатъ. Такива сж: червея Nereis fuscata и ракообразното Limnaria terebrans. Следователно би могло да се помисли за едно биологично изтрѣбване на тоя пакостникъ, т. е. да се усили по нѣкакъвъ начинъ размножението на тия естествени негови неприятели, за да го унищожатъ. Обаче, първиятъ врагъ на дървояда, червеятъ, се развива винаги въ недостатъчно количество, а вториятъ самъ напада и разрушава дървото.

Въ по-ново време, освенъ представителитѣ отъ рода Teredo е намѣренъ и другъ по-опасенъ дървоядъ. Това е мидата скалопробивачъ Zirfaea crispata, която обикновенно пробива скалитѣ, въ които живѣе. Споредъ Troschel този дървоядъ е причинилъ голѣми разрушения въ Категатъ, данскитѣ заливи и залива Килъ. Вредата отъ този дървоядъ е още по-голѣма, защото неговитѣ ходове въ дървото иматъ една дължина отъ 50 см. при диаметъръ, който достига 4·5 см., когато ходоветѣ на Teredo navalis рѣдко иматъ диаметъръ по-голѣмъ отъ ½ см. при една дължина отъ 30 см. За щастие този още по-опасенъ дървоядъ не е намѣренъ до сега въ Черно-море.

А. Желѣзкова — Паспалева.

К. Де Отеклокъ.

НА ЛОВЪ ЗА ХЕРИНГИ ОКОЛО ГРЕНЛАНДИЯ.

На 7. августъ, единъ часа следъ обедъ, се качихъ на Utvaër, въ пристанището Аалезундъ (Норвегия). Прелестно градче — казватъ, че е най-голѣмото риболовно пристанище въ северна Европа — хубави магазини, лъскави американски автомобили, любезно население.

Населението живѣе, автомобилитѣ се движатъ, магазинитѣ се радватъ на купувачи само благодарение на Гренландскитѣ херинги.

Utvaër, малъкъ сто тридесеть и петь тоненъ корабъ, щѣше да посети и поздрави благодетелитѣ на Аалезундъ: херингитѣ. Той бѣше прекаралъ петнайсетина дни въ севернитѣ морета и уловилъ въ тѣхъ 60 хиляди килограма риба. Сега трѣбваше да замине отново.

Срещу уловената риба, севернитѣ морета бѣха на свой редъ изкъртили и отнесли дъскитѣ на неговия мостикъ. Utvaër незабавно смѣняше изпочупенитѣ дъски, товарѣше въ хамбаритѣ си храна, взимаше вжглищни запаси.

Капитанътъ бързаше съ приготовленията. Той се казваше Инголфъ Солбьоргъ и бѣше превъзходенъ морякъ: дребно русо, съ зачервено лице човѣче; псуваше на всѣка крачка и дъвчеше постоянно тютюнъ.

Не можехъ да попадна на по-добро мѣсто.

***

Бѣхме осемнадесеть въ кораба: капитанътъ, тринадесеть моряци — рибари, двама механика, азъ и Лилъ Хундъ.

Лилъ Хундъ бѣше дребно куче отъ проблематична раса: муската на кораба. Както и да е, Лилъ Хундъ притежаваше безподобно обоняние. Най-старитѣ моряци въ кораба, чиято кожа отъ постоянното скитане всрѣдъ северното сияние бѣше почернѣла, приписваха многобройни качества на нашия любимецъ.

Стариятъ Родне, бродилъ 30 години изъ Аркти́ческия океанъ, казваше:

— „Лилъ Хундъ подушва вѣтъра отъ Сюроа*), когато сме на югъ отъ Исландия. Сжщо и вѣтъра отъ Суетъ**), когато сме на северъ. Нѣма нужда отъ радио. Това куче замѣства метеорологическитѣ бюлетини. Ако скимти: лошо време".

Суартъ-Фанъ (черния дяволъ), едъръ кокалестъ и изпитъ отъ морето морякъ, моятъ приятель Суартъ-Фанъ, прибавяше:

— „Когато дойдемъ на северъ отъ Гримзьой ще трѣбва да наблюдаваме Лилъ Хундъ. Нощемъ, когато има мъгла, ако вие, ще знаемъ: наближаватъ ледени планини.

Впрочемъ, азъ хранѣхъ дълбоко уважение къмъ Лилъ Хундъ. Той ядѣше всичко, каквото му попадне, отъ всичко, което ние ядѣхме. Суха моруна, каша отъ картофи и месо: опашката му се махаше радостно. А отъ време на време го гощаваха, за десертъ, и съ ритници. Служеше за барометъръ; даже замѣстяше радиото, каквото Utvaër нѣмаше.

...Всѣка година Норвегия приготвя за пжть двеста риболовни кораби, които отиватъ да хвърлятъ мрежитѣ си около Гренландия.

Тия двеста кораби доставятъ херинги.

Херингитѣ струватъ три франка килограма. Всѣки корабъ, ако е добре командванъ, улавя тридесеть или четиридесеть хиляди килограма презъ една кампания. Ежегодно прави десетина кампании. Най-малка печалба за корабъ ловящъ херинги около Гренландия:—повече отъ единъ милионъ.

Цѣлата северна часть на земята — Русия, Финландия, Швеция, Германия, Шотландия, Канада — яде херинги.

Шилингитѣ, кронитѣ, доларитѣ, рублитѣ се стичатъ съ десятки милиони въ каситѣ на норвежскитѣ корабопритежатели и особенно въ тия на Аалезундскитѣ.

Ето въ нѣколко думи какъ става лова.

Тръгвате къмъ северна Исландия отъ къмъ скалиститѣ брѣгове на Гримзьой. Ако сж ви останали вжглища, отивате още по-нагоре къмъ Гренландия. Много естествено е, че изпитвате полярнитѣ бури. Опасно е да не потънете. Нагаждате се да не теглите много. Следите за появяването на херинги...

Дали нѣкога ще се узнае защо орляцитѣ херинги започватъ да се движатъ отъ Гренландското море? Начало на едно странно пжтешествие. Нищо не ги привлича никжде. Кжде отиватъ? Къмъ екватора. Каква таинствена сила ги привлича? Тия милиярди безгрѣбначни, огромни подводни народи, предприематъ непонятни движения.

Хиляди, стотици хиляди, милиони риби се раздвижватъ презъ известно време въ студенитѣ води. Тѣ се появяватъ на голѣми пространства, изглеж-

---

*) Лошъ вѣтъръ.
**) Още по-лошъ вѣтъръ.

дащи на отдѣлни езера. При това водата буквално гъмжи отъ тѣхъ — толкова тѣ сж много. По нея се появяватъ грамадни лъскави трептящи петна.

Ако вашиятъ корабъ еималъ смѣлостьта да дойде до тукъ, той спуща дветѣ си лодки въ морето и по шесть човѣка въ всѣка лодка. Тѣ се приближаватъ до трептящето петно. Между дветѣ лодки спущатъ мрежа направена отъ напоенъ въ катранъ канапъ, дълга петстотинъ метра и чийто краища потъватъ дълбоко

Вашитѣ две лодки заобикалятъ черното петно. Мрежата се събира.

Цѣлиятъ орлякъ херинги е уловенъ.

При добъръ шансъ, въ десеть дни, се улавятъ 70 тона риба. Приготвянето ѝ става на самия корабъ: махатъ се хрилетѣ ѝ, мие се въ студена вода, поставя се въ бъчви, като се поръсва сжщевременно съ ароматна смѣсь. Работи се прѣкомѣрно и денонощно. После идете подъ пълна пара въ най-близкото риболовно пристанище, продайте стоката си за 150—200 хиляди франка и отново се върнете къмъ Гренландия.

Но несполукитѣ не сж изключени: ако капитанътъ е неопитенъ, не разбира отъ цвѣта на морето и не може да угажда появяването на голѣми орляци херинги — корабопритежателътъ фалирва. И съвсемъ обратното: много смѣлиятъ капитанъ може да бжде отвлѣченъ отъ сверните течения. Ледоветѣ и буритѣ се разправятъ съ него; въ регистритѣ на пристанищата се вписва: „Потъналъ предъ Гримзьой“, или „Претърпѣлъ крушение къмъ Лангенае“.



Чистене на Херинги въ рибарски корабъ.

Други условия: стоманенъ екипажъ. Не се грижете много за миналото на моряцитѣ си. Суартъ-Фанъ, нашиятъ най-добъръ морякъ, бѣше извършилъ убийство...

***

Utvaër отговаряше на тия условия. Петнадесеть дни ние скитахме по море, което въ известни моменти просто подлудяваше. На 21. августъ презъ нощьта, ни изненада силна североизточна буря. Вълнитѣ обливаха кораба и съ шумъ се сриваха разпѣнени. Старията Родне, който 30 години бѣше бродилъ между ледоветѣ, започна да плаче като дете. Той бѣше много претеглилъ: умора, чести страдания, постоянни рискове. Чашата бѣше препълнена. И при всичко това, мисълта, че може би ще умрешъ въ тоя разпѣненъ адъ... Ние другитѣ си хапѣхме устнитѣ до кръвь, за да не охкаме като него, когато нѣкоя гигантска вълна ни обливаше и разтърсваше. Лилъ-Хундъ, кучето барометъръ, виеше подъ обляната съ вода стълба.

Къмъ полунощь разярено море изкърти и отнесе мостика. Дежурния бѣше раненъ. Редъ за кормилото бѣше на Родне. Но той не можеше... плачеше.

„Суартъ-Фанъ“ го замѣсти. Въпрѣки, че бѣше убилъ, тоя черенъ дяволъ имаше добро сърдце.

Както и да е, Utvaër се завърна въ Алезундъ съ своитѣ 70 хиляди килограма херинги.

После той отново замина за Гренландия.

Не ще и съмнение, смѣлостьта е само треска, която въ известни моменти зеслепява. Норвежкитѣ моряци трѣбва често да иматъ такава, когато се намиратъ въ Гренландското море.

Съкратенъ преводъ отъ: **М. Дойновъ.**

Клодъ Фареръ.

ПРОВАЛА.

На графъ Алберъ дьо Пувурвилъ.

Въ своята стоманена стаичка, сгорещена като пещь подъ слънцето, чийто лжчи падатъ отвесно и тежко върху желѣзната броня, лейтенантъ Фаргъ, артилерийски офицеръ на кораба, довършва безкрайнитѣ пресмѣтания на „допълнителнитѣ параграфи“ и на „извънреднитѣ параграфи“ по тетрадкитѣ на своитѣ началници на отдѣления. При всѣка нова цифра той ругае и се поти ужасно — вода тече отъ челото, по ржцетѣ, по цѣлото му тѣло...

На вратата се почуква:

— Часътъ е четири безъ петь, г-нъ лейтенантъ!

— Чухъ... благодаря!

Това е времето да се качи на стражевия мостъ. Фаргъ, мърморейки, облича захвърлената на кушетката куртка и препасва сабления шарфъ...

„Така! Всичко въ редъ. Сега на горе! Въ стаичката ще намѣрятъ, може би, следи отъ малка буря. Не важи!

— Г-нъ лейтенантъ! Трѣбва да се изхвърли сгурията отъ котлитѣ... Редътъ е на четвърта смѣна!

— Четвърта смѣна за згурия!

Стражевиятъ подофицеръ съ свирка въ уста, ...фююийтъ... повтаря заповѣдьта:

— За згурията — четвърта смѣна напредъ!

Фаргъ, който се разхожда отъ лѣво къмъ дѣсно и отъ дѣсно къмъ лѣво, прави единъ полукржгъ

и се отдалечава, безъ повече да се грижи за згурията, чието изчистване става и безъ това безъ всѣкакви мжчнотии чрезъ електрическа чистачка.

Веднага следъ това, обаче, долу при димнитѣ тржби избухва силна шумотевица. Една бодяща, ударна дума, произнесена отъ нѣкого съ изостренъ гласъ, пропищява до ушитѣ на офицера.

— Еее!... какво има още пакъ?...

На нѣколко скока само притичва единъ подофицеръ.

— Г-нъ Капитанъ... ето що... тоя № 464 — Тифень — отказва да се подчини...!

— Дяволъ го взелъ... Добре! Идвамъ!

Фаргъ наруга справедливо тоя Тифень — тая ржжда, тая язва, тая лакомия... Тифень... безспорно най-лошия морякъ въ кораба... Отъ него нищо не ще излѣзе!...

При згурочистачката четвъртата смѣна е образувала кржгъ. Въ срѣдата на тоя кржгъ, 464-ятъ, Тифень, облѣгнатъ съ гърба си о стената, се противопоставя на най-категоричната заповѣдь съ едно величествено бездействие.

Възбуденъ до ярость, стражевиятъ подофицеръ го увещава:

— Да или не! — Единъ пжть. Два пжти. Три пжти?.... 464.... искате ли да работите на мотора или не?

— Единъ пжть. Два пжти. Три пжти... не желая, отвръща № 464 Тифень, съ ангелски гласъ.

Тифень, № 464, въ сжщность има изгледъ на сладъкъ серафимъ. Представете си фигура на госпожица, цѣлата бѣла и розова, съ изящни руси коси, които сж кждрави, въпрѣки принудителното стрижене и съ миловидни очи съ небесно очарование. На тая фигура безъ друго ще признаете божественость.

За щастие Фаргъ познаваше тоя поклонникъ:

— Тифень. Когато Ви говоря, струва ми се, че трѣбва да се изправите!

— Тъй вѣрно, г-нъ лейтенантъ.

Той се привдигна послушно. Но подчинението му не ще отиде по-далече, явно е. И Фаргъ, който не се мами относно това, се замисли за моментъ. Да повтори ли заповѣдьта или да дочака форменния отказъ? Следъ това воененъ сждъ съ всички последици... Разумно ли е? Полезно ли е? Ще спечели ли отъ това дисциплината. Обслугата познава този Тифень, познава и Фаргъ. Ако Фаргъ се смили, обслугата ще разбере, че това снизхождение не е слабость... че то е презрение... или милость...

— Тифень... кржгомъ! Идете въ затвора!... Така ще бжде по-добре!

— Разбирамъ, г-нъ лейтенантъ. Да ида въ затвора. Ще отида!...

При командиря на кораба, Фаргъ държейки кортика си и застаналъ войнишки, обяснява случая;

— Човѣкътъ е затворенъ, г-нъ капитанъ..... Присждихъ, че е по-добре да го пратя тамъ безъ колебание, безъ да настоявамъ на неговото подчинение, което той ми отказа, както бѣ отказалъ и на подофицера... Той е единъ видъ лудъ... знаете! Чувство на отговорность доста разхлабено.

— Да... може би!

Командиря на кораба взема служебната книжка на провинения:

— Да... това е Вашето прошение... малко повече злоупотрѣбява. Вий сигурно сте прочели наложенитѣ му до сега наказания.

— Тъй вѣрно, г-нъ капитанъ.

— Това е хубаво! Чудесно — наказанъ двесте и шестнадесеть дни на затворъ въ продължение само на 18 месеца служба!

— Тъй вѣрно, г-нъ капитанъ.

— И какви превъзходни мотиви за да бжде наказанъ. Тридесеть дни: заради скандалъ на английска територия, донесенъ на парахода безъ панталони отъ гражданската полиция... Шестдесеть дни: презъ нощьта следъ корабокрушението на „Дордона", натоваренъ да приготви топло вино за обслугата, напилъ се до състояние на бѣснота...

— Радвалъ се за спасенитѣ г-нъ капитанъ.

— Да... моряцитѣ сж смѣшници... това е класическо вѣрно! И най-после... понеже трѣбва да да знаете всичко (командиря на кораба започва да се усмихва)... понеже трѣбва да знаете всичко... ето още тридесеть дни... при мотиви до известна степень смегчающи... пишете моля... за: неоснователно опущение... да изпълни една заповѣдь... Вървете Фаргъ... и кажете на тоя човѣкъ, че Ви дължи твърде много... затворътъ ще му държи топло.

Въ отдѣлението на моторния прислужникъ, което служи за затворъ, № 464, Тифень, свитъ върху една макара за стоманена тель, разсжждава.

— Ей!... долу... № 464! извиква нѣкой и сивата брада на подофицера се показва въ рамката на непромокаемата врата.

Командиря на кораба ти залепи тридесеть дни! Много хубаво!

№ 464 — Тифень — се очудва порядъчно:

— Защо не по-вече?

— Само толкова! Но лейтенанта ми заповѣда да ти кажа, че малкото ти наказание е вследствие на това, че командиря не е зълъ... защото иначе... може би щѣло да има воененъ сждъ!

— Съжалилъ ме значи? отговаря № 464 — Тифень.

И малко следъ това, като изреди доводитѣ за и противъ:

— А...а...а! Не е зълъ значи...! Тогава може да се повеселя!

***

Минаха се петнадесеть дни. № 464 — Тифень — не можа да се повесели. На два пжти, ей така отъ любовь къмъ неподчинението, той измърси стоманения подъ на своя затворъ и отказа чисто и и просто да го измете и изчисти. И на два пжти лейтенантъ Фаргъ, артилерийскиятъ офицеръ на кораба, се застжпва предъ командиря. Тридесеттѣхъ дни затворъ станаха деветдесеть и въпрѣки това военниятъ сждъ още не бѣ сезиранъ.

— Фаргъ — бѣше казалъ командирътъ. — Вий сте сжщо така упоритъ, по своему, както въпросния Тифень. Това е вече пристрастие, да щадите тоя проваленикъ, който се подиграва съ насъ.

— Това значи, че азъ го правя дотолкова, доколкото Вий сте съгласенъ, г-нъ капитанъ. Азъ не вѣрвамъ въ сжщность, че снизхождението, дори и прекалено, е една съвсемъ лоша метода...

— О...! колкото за това... и азъ сжщо.

***

Други петнадесеть дни бѣха минали. — № 464,

Тифень, помисли вече, че е дошелъ часътъ за добритѣ развлѣчения.

Отъ дъното на своята дупка, той вика:

— Часовой!

— Какво искашъ.

— Извикай подофицера.., и кажи, че искамъ да говоря на стражевия началникъ!

Наистина това е Фаргъ, стражевиятъ офицеръ. По старъ навикъ той се разхожда по моста отъ лѣво къмъ дѣсно и отъ дѣсно къмъ лѣво. Тифень, обграденъ отъ двама часови, се приближава и поздравлява твърде правилно.

— Моля разрешете да говоря съ командиря на кораба, г-нъ лейтенантъ!. .

— Съ командиря? Защо?

— По една работа... една работа лична, интимна... тъй вѣрно... г-нъ лейтенантъ!

— За една „интимна работа"? Дяволъ! Кой ти измисли тая работа, Тифень?

— Тифень... ако държите много на това и настоявате, можете да се явите при командиря... но това ще Ви доведе неприятности... знаете ли това? Да видимъ... ако ми кажете предварително тая интимна работа,на менъ... може би ще бѫде по-добре!...

— Невъзможно, г-нъ лейтенантъ, това е наистина лична, интимна работа... това не засѣга никого другиго, освенъ командиря.

— Добре... елате съ мене!

И Фаргъ тръгва напредъ.

— Г-нъ капитанъ... ето!... ето Ви наказания... съвсемъ не зная за какво иска да Ви говори, но азъ Ви го водя... Вий го познавате...

— О, да... по-вече отъ единъ пѫть... Доведете го! Обѣщавамъ, че не ще го изямъ!

№ 464—Тифень — е вече впѣзълъ въ работния кабинетъ на командиря, а часовитѣ сѫ отвънъ.

— Е, казвайте, Тифень... искали сте да ми говорите... по единъ съвсемъ личенъ и интименъ въпросъ... ето ни сами... хайде!

— Тъй вѣрно г-нъ капитанъ... тогава... това е затова... за да Ви кажа... че човѣческата природа... тя има своитѣ изисквания...!

Очуденъ, командирътъ повдига вежди... и то твърде високо. Тифень, увлѣченъ отъ ефекта на фразата си, следва своята речь, грижливо съставена и научена наизустъ:

— Тя има своитѣ нужди... както казвамъ... да тя, природата!... Ето, г-нъ капитанъ... ето вече тридесеть, тридесеть и единъ день както съмъ въ затвора... и както... сѫщо така... азъ не съмъ съвсемъ загубенъ... тогава... г-нъ капитанъ ще Ви помоля... това да заповѣдате... на двама трима... подофицери... да ме заведатъ до...

И той изхвърля суровата дума — студено и тържествено.

Мълчание — доста дълго.

Въпрѣки необикновенността на случая, командиря не загуби нищо отъ своето спокойствие. И той наблюдава внимателно моряка... провалата. Провалата... — 464 — Тифень — поглъща напълно радостьта си... гордата си радость... Да, да! Напълно... той е слисалъ, командиря си и още какъ... че ще излѣзе сѫпо, сѫпо ще излѣзе...

Командиря на кораба, спокоенъ като бронзъ, отговаря:

— Съжелявамъ! Но ще направя справка въ устава... а службата на подофицеритѣ е ясно разграничена. Прочее, невъзможно е да имъ се заповѣда това което Вий желаете: тѣ сѫщо биха имали правото да се оплачатъ, а азъ, въ такъвъ случай, ще се изложа предъ адмирала!... Съжелявамъ!... Невъзможно... Върнете се въ затвора!

И № 464, Тифень, съ клюмнала глава се връща пакъ обратно въ затвора. А... добре... нѣма що да се каже... богато си отплати № 464 — Тифень, тая стара лисица!...

На мостика, командирътъ разправя на Фаргъ смѣшното приключенне.

— Е добре? съгласни ли сте съ менъ? Не го изядохъ както виждате!

— А... г-нъ капитанъ... позволете ми твърде почтително да Ви поздравя... Вий бѣхте превъзходенъ...

— Хмм... малко присѫтствие на духа, ето всичко онова, което бѣ нужно... Само едно... запитвамъ се само за едно нѣщо: за какъвъ дяволъ толкова много мѫжки, толкова дипломация, за да се спасява вече толкова пѫти и дори противъ самия него, Вашия провалникъ?

Кой знае, г-нъ капитанъ? единъ спасенъ човѣкъ е винаги единъ човѣкъ! прочее единъ човѣкъ по-вече. Кой би смѣлъ да каже отъ колко хора бихме имали нужда единъ день?

Минаха още три седмици. Дойде деньтъ на тримесечната стрелба. Ескадрата, дивизия по дивизия, дефилира предъ мишенитѣ, които се очертаваха на небосклона въ далечни сиви силуети...

— Наказанитѣ съ затворъ... всички на задния мостъ при първия знакъ!

На мостчето, Фаргъ отговаря на командиря съ единъ неопредѣленъ жестъ на ирония:

— И Тифень? г-нъ капитанъ! Надѣвамъ се, че днесъ, по изключение, той не ще откаже да се подчини...

— Какво ще му възложите при стрелбата.

— Подавачъ. — За друго не е годенъ... и още?

Разговоръть бѣ прекѫснатъ отъ ужасния ревъ на орждията. Фаргъ съ далекогледъ предъ очи започва своитѣ нареждания:

— 8,600 8,200! Поздравителенъ изстрелъ. Внимание! Огънь!

№ 464 — Тифень, именно той сѫщиятъ, току що е изпратенъ подъ мостчето, при едно орждие отъ 164 мм., 7. подавачъ отъ лѣво. На десеть крачки задъ задната часть на орждието, четиридесеть шрапнела и четиридесеть фугаса чакатъ наредени: това е резервниятъ паркъ. Подавачитѣ, сѫщо наредени на верига, подаватъ снарядитѣ отъ запаса къмъ стрелеца при орждието.

При командата на лейтенанта, мѣрачътъ натисна спусъка. Първиятъ изстрелъ изгърмява. Прислужницитѣ, при най-голѣма бързина, разтварятъ отново затвора на орждието, изтръгватъ гилзата и хвърлятъ въ димящия каналъ новъ снарядъ и новъ зарядъ, донесени отъ първата двойка на подавачитѣ.

— Готово! Огънь!

Втори изстрелъ... следъ това трети... после четвърти...

— Хаааа!...

Единъ звукъ... който не прилича на гърмежа на орждията. Една грамадна червена свѣткавица, която изблѣстява отзадъ вмѣсто да се яви отпредъ... И четирима души, които падатъ, разкѫсани. Барутьтъ,... зловѣщиятъ баруть... продължава да върши своето. Четвъртиятъ изстрелъ е даденъ, преди да се затвори затворътъ на орждието...

Хвърленъ отъ разтърсването и веднага изпра-

вилъ се още въ сѫщия мигъ, Фаргъ се спуска отъ върха на мостчето надолу и вика:

— Снарядитѣ, за Бога! Хвърлете снарядитѣ! Хвърлете снарядитѣ въ морето.

Тѣ се обливатъ отъ огънь... тѣ се нагряватъ — огъньтъ отъ разтвореното орѫдие въ десеть секунди само е достигналъ до снарядитѣ. Други десеть секунди и огъньтъ ще достигне и фугаситѣ. Или съ други думи тѣ ще избухнатъ. Само десеть секунди... и броненосецътъ ще избухне — ще бѫде хвърленъ въ въздуха, както нѣкога *„Иена“ и „Либерте“*.

Но на заповѣдьта на офицера, единъ понизенъ гласъ отговаря презъ срѣдата на дима и пламъцитѣ:

— Слушамъ, г-нъ капитанъ.

Това е гласътъ на Тифень... Да... гласътъ на № 464, Тифень, който, за пръвъ пѫть въ живота си, безъ да му повтарятъ заповѣдьта... безъ да мърмори, да протестира и да се противопоставя... съ една дума... се подчинява напълно.

Фаргъ го вижда пръвъ да притичва до купчината фугаси. Съ единъ замахъ той хваща четири снаряда отъ къмъ страната на огъня, отъ къмъ страната на четири дълги огнени колони. Задъ него, другитѣ подавачи и прислужници и мѣрачътъ— всички се хвърлятъ на помощь.

Когато офицерътъ пристига при орѫдието, последниятъ снарядъ е въ водата...

— Тифены!

— Заповѣдайте, г-нъ лейтенантъ.

Той се приближава. Застава войнишки. Лейтенантътъ приема поздрава. Китката на ржката на № 464 е отсѣчена... кръвь тече тамъ... Избухътъ на орѫдието е откѫсналъ петтѣхъ пръста. И съ раздробената китка, окърваенъ № 464 — Тифень — провалата — за да изпълни заповѣдьта сграбчилъ неподпаленитѣ още снаряди.

Превелъ отъ оригинала: **Добринъ Василевъ**

ПОТЪВАНЕТО НА „КЕНТЪ“.

Въ историята на морскитѣ злополуки потъването на „Кентъ“ се смѣта за едно отъ най-забележителнитѣ и особенни, главно затова, защото смѣлостьта, решителностьта и дейностьта на офицеритѣ, а така сѫщо и примѣрната дисциплина на обслугата на кораба, предотвратиха то да стане едно отъ най-страшнитѣ.

„Кентъ“, хубавъ голѣмъ транспортенъ корабъ, отъ Източно-Индийската компания, трѣбваше да отиде въ Бенгалия и на 19. февруарий 1825 год. напустна Портсмутското пристанище.

На кораба се намираха 90 офицери и 344 войници отъ 31 п. полкъ, освенъ тѣхъ още: 43 жени, съпруги на офицеритѣ и войницитѣ, съ 70 деца и 90 частни пѫтници. Обслугата на кораба се състоеше отъ 148 моряци, заедно съ тѣхнитѣ офицери. Тъй че кораба бѣ препълненъ.

Командиръ на кораба бѣ способниятъ капитанъ Коббъ, а началникъ на войскитѣ бѣ майоръ Макгрегоръ.

Парахода носѣше съ себе си огроменъ товаръ муниции, снаряди, бомби, сандъци съ патрони и много бурета съ барутъ.

„Кентъ“ излѣзе отъ Канала въ Атлантическия океанъ и презъ пърситѣ десеть дни пѫтуването мина спокойно и безъ премеждия. На 1. мартъ, обаче, се появи силна буря отъ юго-западъ, която така разигра кораба, че въпрѣки отличната наредба нѣкои отъ буретата и сандъцитѣ се затъркаляха.

Бѣше късно вечерьта и тъмнина обгръщаше парахода. Бурята ревѣше, гръмотевицата трѣскаше и ослѣпителнитѣ свѣткавици, които се раздираха безспирно по катранено черното небе, осветяваха съ мистиченъ блѣсъкъ ревящата водна пустиня.

Къмъ десеть часа втория кърмчия биде изпратенъ заедно съ нѣколко моряка въ помѣщението за ракията, за да закрепи по-здраво бъчвитѣ. Той слѣзна съ една защитена лампа въ ржка въ помѣщението и щомъ влѣзна вѫтре, веднага видя, че една бъчва се е търколила и пукнала, а ракията течеше по пода. За нещастие, обаче, тъкмо въ тоя моментъ единъ ужасенъ тласъкъ разтърси кораба и кърмчията падна цѣлъ на пода. Лампата се счупи и горящия фитилъ подпали спирта. Пламъка бързо се разпространи въ помѣщението и почна да ближе и другитѣ бъчви съ ракия.

Веднага доложиха на капитана за станалата злополука. Той самъ отиде на мѣстото и лично ржководѣше опититѣ за угасяване на избухналия пожаръ. Опитаха се да потушатъ огъня съ мокри платнища и когато това се указа безполезно, пуснаха вода въ помѣщението. Но и това бѣше напраздно. Пламъцитѣ се разпространяваха бързо и гѫстъ черъ пушекъ почна да се промъква презъ отворитѣ на горния подъ.

Майоръ Макгрегоръ събра офицеритѣ и имъ заповѣда да се погрижатъ да не настѫпятъ безредици между войницитѣ, защото спасение можеше да има само ако хората на кораба не загубятъ хладнокръвие.

Следъ това той отиде въ голѣмата каюта, въ която седѣха офицерскитѣ жени, смъртно уплашени отъ непрестаннитѣ свѣткавици и гръмотевици на вилнеещата около кораба буря, неподозирайки още, че ги заплашва много по-голѣма опасность. При това всички бѣха болни отъ морска болесть.

Майора съ свито сърдце и съ голѣма мѫка имъ съобщи страшната весть. Той ги подкани да се приготвятъ, защото вѣроятно ще стане нужда да напустнатъ съ лодкитѣ кораба, за да спасятъ живота си.

Дамитѣ извикаха отъ ужасъ като чуха това. И наистина безумна изглеждаше мисъльта да се плува по Атлантическия океанъ въ такава буря съ малки лодки, на нѣколко стотици английски мили далечъ отъ най-близката земя.

При това лодкитѣ въ никакъвъ случай не можеха да побератъ всичкитѣ хора, които се намираха на „Кентъ“. А какъ можеше при такива обстоятелства да се вземе достатъчно количество провизии и вода за пиене? Майора трѣбваше да признае, че не знае самъ какъ ще се разправи капитанъ Коббъ съ всичко това. Когато се качи пакъ горе на моста, той усѣти силна миризма на катранъ. Когато попита капитана за причината, последния му каза, че се е подпалило помѣщението на

вжжата. Споредъ него кораба бѣше загубенъ и всички трѣбваше да сж готови да загинатъ.

Това обаче той каза съвсемъ тихо, за да не отнѣме окончателно смѣлостьта у моряцитѣ и войницитѣ.

Той даде заповѣдь да отворятъ страничнитѣ врати и прозорчета и накара да пробиятъ дупки въ стенитѣ на кораба, което нѣщо при бушуващата буря се извърши съ голѣма опасность за живота на работящитѣ.

Нѣкои моряци, които работѣха отзжтре, загинаха задушени отъ ужасния пушекъ.

Силната буря вкара огромно количество вода въ кораба, тъй че той за половина часъ потъна съ нѣколко стжпки. Трѣбваше сега съ върховни усилия да се запушатъ прозорцитѣ и дупкитѣ, за да не потъне „Кентъ“ окончателно.

Но даже и съ това рисковано срѣдство неможа да се потуши пожара, успѣха само малко да го ограничатъ и за сега да го отклонятъ отъ помѣщението, въ което се намираха буретата съ барута, бомбитѣ и патронитѣ.

За сега хората на „Кентъ“ можеха да избиратъ между два вида смъртъ. Ако искаха да изгасятъ окончателно огъня, то трѣбваше да потопятъ цѣлия параходъ, съ други думи сигурна и бърза смъртъ. За това предпочетоха опасността отъ огъня, който още не бѣше успѣлъ да стигне до муниционното помѣщение, за да хвърли цѣлия параходъ въ въздуха.

Обслугата, войницитѣ, пжтницитѣ, женитѣ и децата, всички заедно по-вече отъ 600 души, образуваха една сбита тълпа върху горния подъ, защото въ каютитѣ и долу неможеше вече да се диша отъ ужасния димъ.

Като бледни призраци седѣха беднитѣ офицерски и войнишки жени заедно съ децата си на най-защитеното мѣсто върху пода, плачеха и се молѣха, а въ това време ярки огнени свѣткавици освѣтяваха ужасната нощь, а оглушителнитѣ трѣсъци се носѣха по разяреното море.

Една малка група отъ най-смѣлитѣ моряци и войници бѣ се настанила върху барутното помѣщение, за да загинатъ бързо и сигурно, когато настжпи експлозията. Свързъ всичко това, огромни вълни заливаха непрестанно нещастния корабъ. Компаса биде откжснатъ и завлѣченъ отъ водата, а напрѣчницитѣ и по-малкитѣ пръти се отнесоха отъ бурята. Обаче, горящия и обвитъ въ черенъ димъ корабъ все още се подчиняваше на кърмилото, макаръ че се клатушкаше и въртѣше като безпомощна развалина.

Така се измина единъ мжчителенъ часъ. Никой не се надѣваше вече на спасение, още повече че нѣкой доложи какво по-вечето лошо запушени дупки въ параходната стена сж се отпушили и водата нахлува презъ тѣхъ. И наистина „Кентъ“, който и безъ това газѣше вече съ шесть стжпки по-дълбоко отъ максималното, бърже потъна съ още една стжпка.

Единъ морякъ се бѣше покачилъ на предния стожеръ и наблюдаваше водната пустиня, когато я освѣтляваха свѣткавицитѣ. Изведнъжъ той размаха шапката си и извика: „Виждамъ вѣтроходъ!“

При това добро известие, моряцитѣ отъ „Кентъ“ извикаха едно гръмогласно „Ура“!

Всѣка минута се даваше по единъ орждеенъ истрелъ, за да се обърне вниманието на чуждия корабъ, който съ полуопънати платна смѣло порѣше водитѣ на разлютения океанъ.

Нѣколко минути минаха въ трепетно очакване. Ако непознатиятъ корабъ всрѣдъ бѣсния ревъ на бурята не чуеше тревожнитѣ сигнални изстрели и продължеше пжтя си — тогава нещастницитѣ върху „Кентъ“ бѣха безвъзвратно загубени, защото време за спасение имъ оставаше много малко.

Обаче на чуждия корабъ чуха тревожния сигналъ. Той веднага промѣни курса си и тръгна къмъ „Кентъ“; както можаха да забележатъ при блѣсъка на свѣткавицитѣ.

Това бѣше малкия бързоходенъ бригъ „Камбрия“ отъ 200 тона, командуванъ отъ капитанъ Кукъ и плуващъ за Веракруцъ. На него се намираха 25 рудокопачи отъ Корнвалъ, които бѣха ангажирани отъ едно англо-мексиканско дружество и пжтуваха сега за мѣстоназначението си.

Капитанъ Кукъ бѣше отличенъ морякъ, и бързо доведе своятъ малъкъ, бързъ, бригъ на половина миля отъ осждения на загиване корабъ и въпрѣки бурното море и върлуващата буря, успя чрезъ изкусно лавиране да го задържи на това мѣсто. Той не можеше да рискува да се приближи още по-вече, защото, ако на „Кентъ“ станѣше експлозия и неговия корабъ щѣше да загине. Освенъ това, можеше лесно да стане сблъскване на двата кораба, а и то щѣше да означава гибель за „Камбрия“.

Въ всѣки случай той бѣше застаналъ близо, за да може непрекжснато да наблюдава обвития въ димъ горящъ корабъ. А сжщо и хората отъ „Кентъ“ можеха да виждатъ „Камбрия“, защото и на двата кораба бѣха запалени всичкитѣ фенери.

Сега можеше да започне вече спасителната работа. Обаче, всѣки разбираше, че ще бжде извънредно трудно въ тъмната нощь и бушуващето море да се пренесатъ толкова много хора съ лодки на „Камбрия“, защото бѣше почти невъзможно да се спуснатъ лодки; бѣснитѣ вълни можеха всѣки моментъ да ги блъснатъ въ корабната стена и да ги разрушатъ. А при това имаше и голѣма вѣроятность огъня да достигне до барутния складъ и да вдигне „Кентъ“ въ въздуха преди спасителната работа да бжде привършена.

А можеше ли въобще да се смѣстятъ по-вече отъ 600 души на малкия бригъ, който подскачаше като орѣхова черупка върху вълнитѣ? Това бѣше съвсемъ невъзможно и въпрѣки всичко трѣбваше да се направи опитъ за спасяване.

Капитанъ Коббъ и майоръ Макгрегоръ се обърнаха съ нѣколко енергични думи къмъ моряцитѣ и войницитѣ, като обясниха че спасяването може да бжде успѣшно само при пъленъ редъ и спокойствие и абсолютно подчинение на заповѣдитѣ на началницитѣ. Първо щѣха да бждатъ пренесени женитѣ и децата на „Камбрия“, следъ това войницитѣ и пжтницитѣ, а после офицеритѣ. Капитана и майора искаха да останатъ последни на горящия корабъ, за да може тѣхната непоколебима смѣлость да служи за примѣръ на другитѣ.

Всрѣдъ голѣми мжчнотии бѣха спуснати лодкитѣ и въ тѣхъ заеха мѣсто най-добритѣ моряци.

Тогава се почна пренасянето. На стража стояха офицеритѣ съ извадени сабли.

Съ невѣроятна мжка успѣха да пренесатъ плачещитѣ жени и деца въ лодкитѣ. Много отъ тѣхъ се страхуваха по-вече отъ огромнитѣ, ревящи вълни, отколкото отъ огъня и искаха да останатъ на „Кентъ“. Разбира се, че не обръщаха внимание на молбитѣ имъ и на сила ги завличаха въ лодкитѣ.

Следъ това отвързаха вжжата и тритѣ малки лодки се загубиха изъ високитѣ вълни.

Вълни и пѣна заливаха лодкитѣ; все пакъ тѣ благополучно стигнаха до брига и тамъ ги приеха. При пренасянето помогнаха много и рудокопачитѣ отъ Корнвалъ. Тия яки мускулести хора се държаха съ една ржка за вжжетата и веригитѣ, а съ другата пренасяха женитѣ и децата, тъй, че лодкитѣ можеха скоро да се върнатъ при „Кентъ".

Смѣлитѣ и опитни моряци трѣбваше много пжти да повторятъ опасното плуване между двата кораба, докато успѣятъ да се прехвърлятъ стотицитѣ хора на брига. Всички бѣха спасени съ изключение на трима. Единъ морякъ скочи прибързано и падна презъ голѣмия отворъ право въ пламъцитѣ, които го погълнаха като че ли бѣше падналъ въ кратера на нѣкой вулканъ. Другъ падна при свалянето въ лодката, счупи си гръбнака и умрѣ на мѣсто. Третиятъ се хлъзна и главата му бѣ смазана между корабната стена и лодката. Когато последнитѣ моряци и офицери заедно съ капитанъ Коббъ и майоръ Макгрегоръ напуснаха горящия корабъ, пламъцитѣ прониквaха вече на горния подъ.

Бѣше четири часа сутриньта. Кораба горѣше вече цѣли шесть часа.

Лодкитѣ съ последнитѣ спасени стигнаха до „Камбрия" и офицеритѣ напустнаха горящия корабъ, защото всѣки моментъ можеше да настжпи катастрофата съ „Кентъ".

И наистина, пламъцитѣ се увеличиха и злощастния корабъ приличаше на една огромна огнена клада, която хвърляше надалечъ свѣтло отражение.

Най-сетне, къмъ четири и половина часа сутриньта, се разнесе сраженъ пукотъ. Огъня бѣше стигналъ до барутния складъ и „Кентъ" полетя въ въздуха изхвърляйки надалечъ горящи развалини. Небивала грандиозна и страхотна картина.

Значи „Камбрия" бѣше пристигнала тъкмо на време, за да спаси 600 души отъ сигурна смърть! При тия мжчни и опасни условия, спасяването на толкова хора бѣше възможно само благодарение на добрата дисциплина на войницитѣ и моряцитѣ, която не ги напусна и предъ лицето на смъртьта.

Голѣма признателность се дължи на капитанъ Коббъ и майоръ Макгрегоръ, които съумѣха да поддържатъ тая дисциплина до край.

Малкия бригъ, обаче, сега бѣше толкова натоваренъ съ хора, че едва можеха да се движатъ по него. Женитѣ и децата бѣха прибрани въ каютата и помѣщението, сжщо и по-старитѣ и слаби хора. На горния подъ стояха моряцитѣ и войницитѣ, единъ до другъ и спѣха прави, защото нѣмаше мѣсто за сѣдане или лѣгане.

Но живота бѣше спасенъ, това бѣ важното, за това всички неудобства се понасяха безропотно.

Бурята продължаваше още да бушува.

Най-близкото пристанище на Бискайския брѣгъ бѣше на около двеста английски мили, но понеже вѣтъра бѣше юго-западенъ, по-скоро щѣше да се стигне до нѣкое английско пристанище.

Капитанъ Кукъ постави по възможность повече платна и „Камбрия" полетя като птица, подгонена отъ ревящия вѣтъръ къмъ английския брѣгъ и следъ нѣколко деня влѣзна въ пристанището на Фалмутъ.

По-късно, съ другъ транспортенъ корабъ, войскитѣ стигнаха въ Бенгалия.

Капитанъ Кукъ бѣ заслужено богато възнагражденъ отъ правителството и всички вестници се отзоваха хвалебно за него преди да потегли наново за Веракруцъ. Превела отъ нѣмски: **И. Мот.**



Д-ръ Г. В. Паспалевъ.

МЛѢКОПИТАЮЩИ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

(Продължение отъ бр. 5).

2. Тюленъ, морска мечка.

Докато делфинъ може да се види сравнително твърде лесно, не може да се каже сжщото за вториятъ видъ млѣкопитающе, което населява Черно море — за тюленътъ или морската мечка *). Така е преди всичко, защото тюленитѣ сж вече твърде рѣдки въ Черно море — защото тѣ населяватъ пусти и скалисти крайбрѣжни мѣста, кждето човѣкъ рѣдко се вестява. Освенъ това тия животни сж твърде много страхливи и присжтствието на човѣка ги прави да бѣгатъ и се криятъ въ водата.

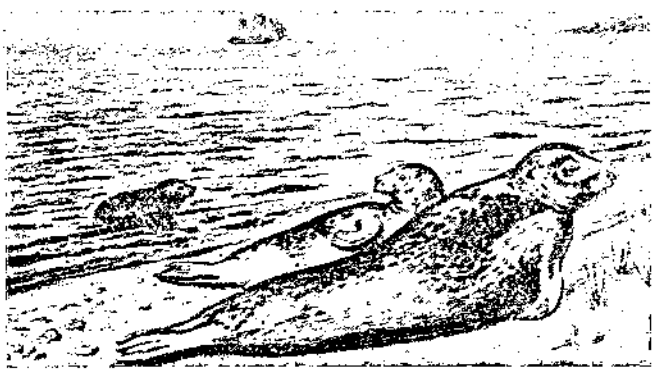
По руски данни въ миналото тюленитѣ въ Черно море сж били твърде чести, но поради безжалостното имъ унищожение отъ единственията имъ неприятель — човѣка, сега сж на изчезване. Така въ края на 18. вѣкъ тѣ сж били твърде обикновени по руското крайбрѣжие при Севастополъ и Тарханкутъ, презъ втората половина на миналия вѣкъ сж наблюдавани само единични изолирани семейства, а сега тюленътъ по руското крайбрѣжие не е познатъ даже въ мѣстата, кждето по-рано граничниятъ приморски постъ, поради честото излизане на тюлени, е носилъ името „Тюленовъ постъ".

Тюленътъ, както и делфинътъ се е преселилъ въ Черно отъ Срѣдиземно море. Но, докато делфинитѣ сж обитатели на безбрѣжната водна ширъ, тюленитѣ населяватъ крайбрѣжнитѣ богати съ скали и пещери мѣста; тѣ се придържатъ къмъ брѣга защото все още сж свързани съ сушата. Това личи и отъ устройството на тѣлото имъ. Поради голѣмата прилика между тѣлото на делфина и това на рибата, човѣкъ лесно би взелъ делфинътъ за риба; но при видътъ на тюлена — всѣки още при първия погледъ разбира, че това е едно млѣкопитающе животно. То е, защото приспособлението на тия млѣкопитающи животни къмъ живота въ водата не

*) По твърдението на руския естествоизпитатель професоръ Зерновъ — навсѣкжде по крайбрѣжието на Черно море населението нарича тюлена — Морска мечка.

е отишло така далече, както е при делфинитѣ. Причината за това се крие може би въ по-късното преминаване на тюленитѣ отъ сухоземенъ къмъ воденъ животъ.

Главата на тюлена не е източена напредъ, както при рибитѣ, а е голѣма, тѫпа и заобла, съ две ясно обособени ноздри и голѣми, хубави и изразителни черни очи, — очи, които напомнятъ главата на голѣмо, но умно, добро и отъ особена порода куче. Тя е ясно отдѣлена отъ шията, която е кѫса, дебела и незабелѣзано преминава въ тѣлото. Самото тѣло е пригодено къмъ плаване, като има вретенообразна форма, лишено е отъ придатъци, които могатъ да му прѣчатъ при движението въ водата (ушната мида) и е покрито съ твърде кѫси, но гѫсти и меки косми. Тукъ, противно на случая при делфина, сѫществуватъ и двата чифта крайници, само че заднитѣ сѫ измѣстени твърде къмъ края на тѣлото и насочени назадъ. А опашката е кѫса, слабо подвижна и почти не взема участие при плаването. Липсва сѫщо характерната за делфина гръбна кожна гънка въ видъ на перка. Плаването е повѣрено само на крайницитѣ, чийто пръсти сѫ разширени, срасли и превърнати въ широки плавници. Съ тѣхъ животното много сръчно гребе водата и плава както напредъ, така и назадъ. А гмуркането, обръщането въ водата, премѣтането, плаването по гръбъ — наблюдавани при нѣкои случаи, издава колко тюленътъ е ловъкъ, бързъ и свободенъ при движението си въ водата. Подъ кожата на тюленътъ сѫщо се отлага дебелъ слой тлъстини, който помага на плаването като прави тѣлото по-леко. И тюленътъ може да се задържа подъ водата (ноздритѣ му се затварятъ здраво съ капачета), но, понеже като всѣко млѣкопитающе диша съ бѣлъ дробъ, не може да остане дълго безъ да излѣзе на повърхността за да поеме прѣсенъ въздухъ. Но, докато делфинътъ може да остане подъ водата до единъ часъ — тюленътъ не може да издържи даже 10 минути. Това още единъ пѫть иде да покаже, че приспособлението на тюленитѣ къмъ воденъ животъ стои много по-назадъ, отколкото при делфинитѣ. Затова пъкъ докато делфинътъ никога не излиза на суша — тюленътъ обича твърде често да изпълзява на брѣга и тамъ лениво да се излежава, чисти и препича на слънце. Движението на сушата тюленътъ извършва пакъ съ крайницитѣ си, но тукъ далечъ не така леко, както въ водата, а напротивъ — тромаво и мудно.



Тюлени (Морски мечки).

Тюленитѣ живѣятъ на семейства; уединени самотници не сѫ наблюдавани. Но семейството тукъ е съставено отъ единъ само мѫжки и нѣколко женски съ малкитѣ имъ — представлява, значи, единъ видъ „харемъ". „Харемътъ" често брои група отъ 30 до 40 женски, които мѫжкиятъ пази съ ревность не по-малка отъ азиятската. Брачното време тюленитѣ прекарватъ на брѣга. Десеть месеци по-късно женскитѣ раждатъ по едно, рѣдко по две малки, които отглеждатъ съ голѣма любовь. Малкитѣ растатъ бързо и се хранятъ съ майчино млѣко не по-вече отъ два месеца. Докато сѫ въ утробата на майка си тѣлото имъ е покрито съ дълги косми, които още преди раждането опадватъ и се замѣстватъ съ тънки и кѫси. Това, както и устройството на черепа и зѫбитѣ показва, че тюленитѣ сѫ били нѣкога сухоземни грабливи (месоядни) бозайници, които сѫ минали къмъ воденъ животъ. Но и при живота въ водата тюленитѣ сѫ останали грабливи: тукъ тѣ се хранятъ съ живи морски риби, миди и ракообразни, които унищожаватъ въ порядъчни количества.

Тюленитѣ живѣятъ 30 до 40 години. Още къмъ първата си година малкитѣ достигатъ до половина отъ голѣмината на майката, а къмъ петата или шестата си година сѫ вече напълно възрастни. Остаряването започва следъ 25 та год. Малкитѣ сѫ нежни и весели, обичатъ много да се галятъ около майка си, но и тя имъ отговаря по майчински, като често ги милва, играе съ тѣхъ и ги пригръща и притиска до гърдитѣ си. При опасность майката рискува животътъ си за да спаси своята рожба. Уловенитѣ отъ човѣка малки много лесно се опитомяватъ и привързватъ къмъ стопанина си; тѣ започватъ да му се радватъ и да го следватъ като вѣрно куче. — Тюленитѣ водятъ по-вечето нощенъ животъ: денемъ тѣ се излежаватъ на сушата, спятъ и и почиватъ, а нощемъ търсятъ храната си.

Като изключимъ обстоятелството, че унищожаватъ доста голѣмо количество риба, тюленитѣ не сѫ вредни животни. Тѣ не правятъ пакости, освенъ въ рѣдки случаи, когато преследвайки рибата неволно навлизатъ въ поставенитѣ отъ риболовцитѣ мрежи и ги изпокѫсватъ. Въ Черно море тѣ нѣматъ други неприятели освенъ болеститѣ и човѣка. Особенно безпомощни сѫ когато бѫдатъ изненадани на сушата, кѫдето движението имъ е много бавно. При силна уплаха и липса на възможность да избѣгатъ въ водата тѣ въздишатъ и треперятъ покъртително и съ сълзи. Огнестрелното оръжие, съ което могатъ да бѫдатъ стреляни отъ далече, е причината да бѫдатъ унищожавани масово и доведени до пълно изчезване.

Въ Черно море по-рано е имало два вида тюлени: Phoca vitulina и Monachus albiventris. Phoca vitulina е вече напълно унищожена, а Monachus albiventris е запазенъ още тукъ-тамъ по непристѫпнитѣ крайбрѣжни мѣста. По нашия брѣгъ тюленови семейства отъ вида Monachus albiventris сѫ запазени въ скалиститѣ пещери при носъ Калиакра, при носъ Емине, при Созополъ, при Маслинения носъ (Зехтинъ-бурунъ). *Понеже сѫ рѣдкость и населяватъ мѣста, кѫдето почти не прѣчатъ на риболовствуването, ловътъ имъ е забраненъ.*

3. **Китъ.**

По руски данни, въ Черно море е уловянъ на два пѫти, случайно дошелъ отъ Срѣдиземно море, китъ отъ рода Balaenoptera rostrata. За пръвъ пѫть такъвъ китъ е уловенъ при Батумъ презъ 1880 година, а следъ това — въ 1926 година — нѣкѫде къмъ кавказкото крайбрѣжие. Останкитѣ на втория екземпляръ сѫ били запазени въ музея на градъ Тифлисъ.

Д-ръ Г. В. Паспалевъ.



РЕЗУЛТАТА ОТЪ СЪСТЕЗАНИЯТА НА ВОДА МЕЖДУ АНГЛИЧАНИ И БЪЛГАРИ.

Въ срѣда на 21.IX. т. г., при отлично време и посещение, въ басеина „Диана" въ София, се произведоха състезания по воденъ спортъ между гоститѣ английски моряци отъ ескадрата на адмиралъ Тотенхамъ и Софийската спортна область.

Споредъ вестникъ „Зора" резултатитѣ отъ тия състезания сж следнитѣ:

I. Плаване на 100 м.: 1. Грегоръ (Англия) за 1 м. 22 сек.; 2. А. Савовъ (София) и 3. Картенсъ (София).

II. Плаване на 100 м. по гръбъ (безъ участие на англичанитѣ): 1. П. Мачевъ за 1 м. 31·6 сек.; 2. Филиповъ; 3. Мариновъ.

III. Плаване на 200 м. свободенъ стилъ: 1. Ст. Меншикъ (София) за 3 м. 22·2 сек.; 2. П. Мачевъ (София); 3. Таулингъ (Англия).

IV. Плаване на 400 м.: 1. Сл. Петровъ (София) за 6 м. 56·5 сек.; 2. Бохаджа (Англия) и 3. Саведжъ (Англия).

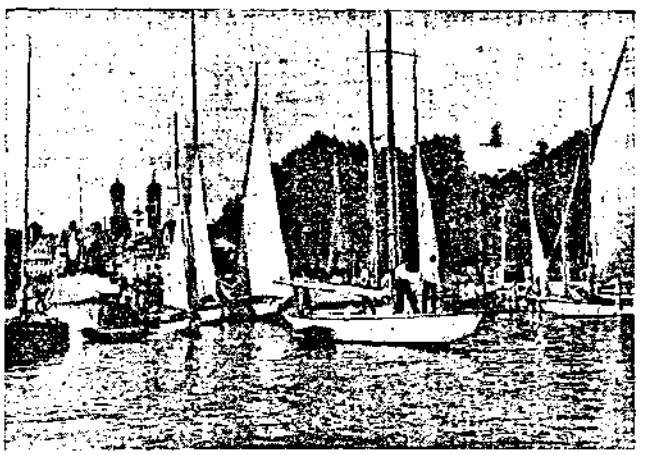
V. Щафета 4 по 100 м.: 1. Англия (Мотронъ, Брядфилдъ, Гоори и Макгрегоръ) за 5 м. 57 сек.; 2. София за 6 м. 6·1 сек.

VI. Водна топка: Англия — София 6:2.

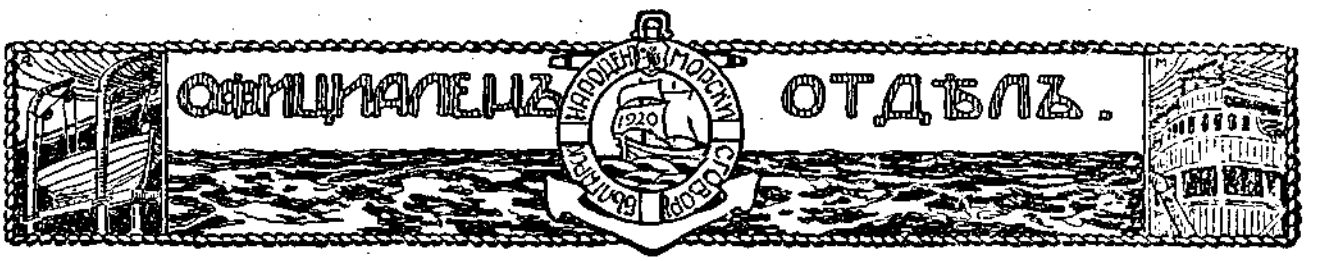
VII. Скачене. Произведени сж състезания безъ класиране при участие отъ страна на гоститѣ само на Грегоръ.

Следъ състезанията на състезателитѣ билъ сервиранъ банкетъ, а на участницитѣ били раздадени медали.

с. ч.



Водниятъ споръ въ Германия — На Боденското езеро при Фридрихсхафенъ.



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЬТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

— По случай 19. августъ — праздника на организацията — между Негово Величество Царя и председателя на организацията се размѣниха следнитѣ телеграми:

„Петъръ Стояновъ, председатель на Българския Народенъ Морски Сговоръ — Варна.

Вамъ и на цѣлата организация на Морския Сговоръ, Царицата и азъ благодаримъ най-сърдечно за любезнитѣ приветствия като Ви честитимъ патронния праздникъ съ пожелания за все по-голѣмото преуспѣване на хубавата морска идея.

Царьтъ".

„До Негово Величество Царя — Двореца Евксиноградъ.

На Ваше Величество, Върховния покровитель на Българския Народенъ Морски Сговоръ, и на Нейно Величество Царицата поднасямъ сърдечни поздрави отъ страна на цѣлата организация по случай патронния и праздникъ съ пожелания за щастливо царуване и за преуспѣване на морската идея, тъй близка и на Ваши Величества.

Председатель Петъръ Стояновъ".

— На 18. августъ Г. У. Т. бѣше посетено отъ гл. секретарь на Ромжнската морска лига, командоръ Евгени П. Ботецъ, известенъ подъ псевдонима Jean Bart. Той е използвалъ пребиваването си въ Кюстенджа и Балчикъ за да посети Варна и да влѣзе въ по-тѣсни връзки и съ Б. Н. М. С. Г-нъ Ботецъ има любезностьта да подари на Б. Н. М. С. по единъ екземпляръ отъ последнитѣ си издания „O corabie romaneasca и „Pedrumuri de apa" и лично донесе последния брой отъ списанието на ромжнската лига, което се получава въ замѣна на нашето такова. На 19.VIII. т. г. придруженъ отъ гл. секретарь той посети корабостроителницата въ Варна, кждето се строи една любителска вѣтроходна яхта за Ромжния, и Морския музей. Той се заинтересува за постройката на вѣтроходни лодки съ по-



Колонията на Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С. на лѣтовище въ гр. Созополъ презъ 1932 г. съ ржководния си персоналъ.
Фото Д-ръ Черневъ — Пловдивъ.

движенъ гръбнакъ, отъ каквито се нуждаятъ ромжнскитѣ черноморски градове и водния имъ спортъ. Гл. Секретарь на организацията ни размѣни мисли съ него за по-тѣсно сътрудничество между двѣтѣ организации и за взаимно съдействие въ усилията имъ да се изучи Черно море и да се опознаятъ брѣговетѣ му.

Г-нъ Ботецъ изказа готовность да съдействува въ всѣко отношение на сближението на организациитѣ. Той получи по единъ екземпляръ отъ изданията на Б. Н. М. С. — общодостжпни беседи и съ отлични впечатления отъ Варна и околностьта ѝ, замина обратно за Балчикъ.

Отъ 18.IX. т. г. дружеството „Сервичи Маритимъ Руменъ" започна да се отбива въ Варна на пжть отъ Кюстенджа за Цариградъ — Солунъ. Това даде поводъ за размѣна на мисли какъ да се направятъ улеснения на пжтуващитѣ съ сжщитѣ параходи отъ и за Балчикъ и Каварна, — кждето нѣма пристанища —, при лошо време, да се допущатъ да слизатъ въ Варна и отъ тамъ по сухо да заминаватъ за градоветѣ си. Този въпросъ е отъ голѣмо значение за гр. Варна и Гл. секретарь му е обещалъ пълното съдействие на организацията. Г-нъ Ботецъ отъ своя страна е обещалъ да направи необходимото за уреждане на въпроса за екскурзиитѣ между градоветѣ по Дунава и Черно море.

— На 23. августъ се яви предъ управителя на Българската земледѣлска банка, г. Д-ръ Сакаровъ, делегация отъ Г. У. Т. въ съставъ: П. Стояновъ, проф. Я. Арнаудовъ, Я. Стойчевъ и Гл. Секретарь. Делегацията разви предъ г. Д-ръ Сакаровъ въпроса по новоснования фондъ „Учебенъ корабъ Отецъ Паисий и по обединението на старитѣ сжществуващи фондове съ сродни цели и го помоли да улесни организацията въ тѣзи ѝ усилия. Г-нъ Сакаровъ, живо заинтересованъ отъ въпроса обеща пълното си съдействие.

Делегацията сжщо така изказа благодарностьта си на г. Д-ръ Сакарова за интереса, който Българската Земледѣлска банка проявява за създаване на българско търговско корабоплаване по р. Дунавъ и се осведоми отъ него върху състоянието на въпроса, като настоя той да не бжде оставенъ да заглжхне, но да се продължи до окончателното му осжществяване.

— На 30. юлий т. година клона отъ с. Бѣла (Варненско) е устроилъ увеселение въ с. Гьозекенъ. Увеселението е било изнесено съ голѣмъ успѣхъ и внесло разнообразие въ курортния животъ на лѣтовницитѣ, а за касата на клона около 1600 лева чистъ приходъ.

— На 7. августъ т. г. Созополския ни клонъ устрои градинско увеселение съ участие на лѣтовищата въ града. Увеселението е изнесено съ голѣмъ успѣхъ. На поканата на Созополския клонъ сж се отзовали съседнитѣ клонове. Бургазския, Анхиалския и Василковския ни клонове сж устроили екскурзии до Созополъ. Въ екскурзията на бургазския клонъ сж участвували по-вече отъ 200 екскурзианти. Спортния легионъ на Бургасъ е присжтствувалъ съ лодкитѣ си и е било устроено състезание между легионеритѣ и риболовната кооперация „България", и друго между моряцитѣ граничари и Рибарското училище.

— На 15. августъ т. г. пристигнаха отъ Русе 14 души екскурзианти на Софийския ни клонъ. Пжтуваха презъ Видинъ по Дунава до Русе. Видинския ни и Русенския ни клонове сж приели най-радушно екскурзиянтитѣ, като сж имъ дали възможность да посетятъ забележителноститѣ. Екскурзиянтитѣ сж посетили и Калафатъ. Въ Варна прекараха 6 дни, като посетиха Морския и Археологическия музеи, Аквариума, Флота, Корабостроителницата и Св. Константинъ. На 21. сжщия месецъ екскурзиянтитѣ заминаха за София.



Оригинална фигура „Морска медуза", направена отъ децата на Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С. лѣтуващи въ Созополъ презъ 1932 година.

В. И.



ИЗЪ ЧУЖДИТѢ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. Споредъ съобщенията на английската преса въ началото на тази пролѣть английското адмиралтейство е разгледало представенитѣ проекти за противоторпедни удебелявания, които предпазватъ напълно корабитѣ отъ неприятелски торпеди. Произведенитѣ опити показали, че тази защита е действителна даже и при нѣколко попаднали въ кораба торпеди. Тя приема върху себе си пълното действие отъ взрива на торпедото, отдалечавайки го отъ най-важнитѣ части на кораба, безъ да става нужда да се намали скоростьта на последния. Единственитѣ уязвими мѣста въ снабдения съ такава защита корабъ сж: кърмата му съ кърмилото и винтоветѣ. Споредъ една германска преценка това съобщение е много преувеличено. Значителната стойность на новитѣ противоторпедни удебелявания не ще позволи да бждатъ снабдени съ тѣхъ сега сжществуващитѣ кораби.

— Съгласно официалното съобщение на английското адмиралтейство, на 28. февруарий 1933 г. ще бжде назначенъ за първи морски лордъ и началникъ на морския генераленъ щабъ адмиралъ Четфилдъ на мѣстото на сегашния такъвъ адмиралъ Филдъ. Адмиралъ Четфилдъ тази пролѣть командуваше най-голѣмото съединение отъ кораби — Срѣдиземноморския английски флотъ. Той се явява като представитель на школата на адмиралъ Битти.

Франция. На 21. май т. г. е спуснатъ на вода кръстосвача „Algérie" — седмиятъ и последниятъ отъ кръстосвачитѣ Вашингтонски типъ, които се строятъ за Франция. Главнитѣ елементи на този кръстосвачъ сж следнитѣ: Водоизмѣстване 10,160 тона, дължина 185 метра, широчина 19·25 и газене 5·38 м. (при пълно газене 6·15 м.); мощность на механизмитѣ 84,000 конски сили, скорость 32 вжзела въ часъ; въоржжение — осемь 20·3 см. орждия, дванадесеть 10 см. противоаеропланни и шестнадесеть 3·7 см. противоаеропланни орждия, шесть 55 см. торпедни тржби (два тритржбни апарата) и два катапулта за излитане на хвърчила. При постройката на корпуса на кораба е използвано широко електрическото заваряване, като получената по този начинъ економия въ теглото на кораба е използвана за да се постави по дебелъ поясъ броня въ сравнение съ предидущитѣ кръстосвачи отъ този типъ. Общата стойность на кръстосвача „Algérie" възлиза на 238,000,000 фр. франка (отъ тѣхъ 46,000,000 франка сж използвани за артилерията и 2,000,000 франка — за торпедното въоржжение). Отъ тия данни се вижда, че стойностьта на 1 тонъ възлиза на 23,000 фр. франка или около 100,000 български лв.

— Лекиятъ кръстосвачъ „Primauguet" подъ флага на вице-адмиралъ Бертело, изпратенъ на служба въ далечния изтокъ, е пристигналъ въ Шанхай въ срѣдата на м. юний. По сжщото време стражния корабъ „Dumont d'Urville" отивайки сжщо на служба въ Далечния изтокъ, е миналъ Суецския каналъ.

— На 7. юлий т. г. на близо около Шербургъ на северъ отъ носъ Леви потъна подводникътъ „Prométhée". Намиращитѣ се въ момента на катастрофата на палубата на подводника 7 человѣка (командиря, нѣколко офицера и моряци) били спасени. Останалитѣ 66 души отъ обслугата на подводника загинали. Опититѣ чрезъ акустически прибори да се влѣзе въ връзка съ останалитѣ въ подводника хора останали безрезултатни. Подводникътъ е потъналъ на дълбочина 75 метра. "Prométhée" е единъ отъ най-новитѣ французски подводници. Той е спуснатъ на вода презъ м. октомврий 1930 год. и въ началото на настоящата година е правилъ пробнитѣ си изпитания. Неговитѣ елементи сж следнитѣ: водоизмѣстване въ надводно състояние 1379 тона, а въ подводно — 2060 тона; въоржжение — едно 10 см. и едно 3·7 см. противоаеропланни орждия и единадесеть 55 см. торпедни тржби.

— Презъ време на последното пжтуване на французската Срѣдиземноморска ескадра въ източната часть на Срѣдиземното море подводникътъ „Marsouin" се сблъскалъ съ единъ гръцки параходъ въ момента на излизането си отъ водата. Подводникътъ получилъ сериозни повреди, но все пакъ можалъ самостоятелно да се прибере въ Патрасъ. Параходътъ сжщо получилъ значителни повреди. Сравнително благополучния изходъ на сблъскването се обяснява отъ французската преса и съ голѣмата здравина на корпуса на подводника, който билъ разчетенъ да издържи потапяне до 130 метра дълбочина.

Германия. Общиятъ бюджетъ на Германия за 1932 г. възлиза на 674·5 милиона златни марки. Само морскиятъ бюджетъ за сжщата 1932 г. възлиза на 183·5 милиона марки (въ 1931 г. той е билъ 125 милиона марки). Отъ тази сума (183,500,000 марки) сж отдѣлени за ново корабостроение 49 милиона марки. Съ тия пари ще се довърши постройката на линейния корабъ „Дойчландъ", ще се продължи постройката на линейния корабъ „Ерзацъ Лотрингенъ" и ще се тури начало на постройката на третиятъ линеенъ корабъ — „Ерзацъ Брауншвайгъ". За първиятъ се отдѣлятъ 23,800,000 марки, за вториятъ — 22,200,000 марки, а за третиятъ, — 5,000,000 марки. По отношение последния корабъ въ бюджета има забележка, съ която се дава право на правителството въ зависимость отъ изхода на Женевската конференция по разоржжаването да измѣни датата за започване на постройката или удобреният вече проектъ.

Полша. Построенитѣ неотдавна въ Франция 2 ескадрени торпедоносеца и 3 подводника се явяватъ като начало и часть отъ корабостроителната програма на Полша, разработена отъ французската морска комисия, но неизпълнена още поради тежкото финансово положение на Полша. Презъ последнитѣ години полскитѣ военно-морски кржгове предлагаха различни варианти за тази програма, като числото на предвижданитѣ за строежъ под-

водници се е колебаело отъ 12 до 18 (включвайки и построенитѣ вече 3). Сега полската военно-морска преса наново започва да бие тревога за опасността отъ германско нападение и иска настоятелно въ най скоро време да се започне строежа на 12 подводника и да се предвиди въ новия бюджетъ на държавата сума за постройката на нова серия подводници. Една статия въ тоя духъ завършва съ думитѣ:

„Това трѣбва да стане съ цената даже и на най-голѣми жертви въ другитѣ ведомства. Ние не можемъ да чакаме нито минутка по-вече".

(Изъ „Морски Сборникъ" № 6—8, Ленинградъ 1932 год.; С. Н. И.).

МОРСКИ СОЦИАЛНИ НОВИНИ.

Искания на японскитѣ моряци. На едно събрание въ Коба на 7. май 1932 година, синдиката на японскитѣ моряци е приелъ програмата на тѣхнитѣ искания съ следнитѣ точки.

1. Признаване по начало 8 ч. работенъ день по корабитѣ. 2. Узаконяване на правила за състава на обслугата, задължаващи да има и лѣкарь на кораба. 3. Гласуване на законъ за синдикатитѣ, признаващъ правото на работницитѣ да се организиратъ, да сключватъ колективни съглашения и да стачкуватъ. 4. Въвеждане осигуровки противъ безработица. 5. Подобрение помѣщенията и условията за живѣене на кораба. 6. Подобрение на мѣркитѣ, които се вематъ, за да се осигури сжществуването на моряцитѣ (спални за моряци, безплатенъ превозъ отъ кораба до брѣга и пр.). 7. Установяване периодическо увеличение на заплатитѣ споредъ продължителността на службата. 8. Попълване на закона относно правото на моряцитѣ да гласуватъ за парламентарни избори, когато отсѫтствуватъ. 9. Установяване система на годишни премии и възнаграждения за дълга служба, при уволнение, при извънредна работа, която система да се прилага за всички морски лица. 10. Прилагане закона за морската търговия по отношение на всички лица отъ държавнитѣ кораби. 11. Подобрение условията за работа на корабницитѣ, старшитѣ огняри и на машиннитѣ корабници. 12. Подобрение храната на моряцитѣ отъ кораба. 13. Забрана да се наематъ чужденци на японски кораби. 14. Увеличение машинната обслуга на моторнитѣ кораби и въвеждане на режимъ за работа съ периодични почивки. 15. Възстановяване на първоначалнитѣ таблици за заплатитѣ, съдържащи се въ протокола за минималнитѣ заплати.

Събранието е избрало комитетъ, който да започне преговори съ морския съветъ, правителството, съюза на стъкмителитѣ и частнитѣ стъкмители за да се реализира тази програма.

Хигиена на моряцитѣ въ Велико-Британия. Федерацията на стъкмителитѣ (Shipping Federation) бѣше избрала комитетъ за изучаване нуждитѣ на моряцитѣ отъ товарнитѣ кораби отъ гледна точка на хигиената. Рапорта на този комитетъ е публикуванъ. Въ него се настоява да има по-добра вентилация, по-добро освѣтление и по-голѣма кубатура въ помѣщенията за спане. Многото повдигнати въпроси подчертаватъ интереса, който се проявява къмъ живота на моряцитѣ. Въпроса за храната сжщо се засѣга.

Изъ „Informations Sociales" В. И.

ПЛАНЪ ЗА МОДЕРНИЗИРАНЕ НА ЯПОНСКИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Споредъ Trans-Pacific отъ 21. юли т. г. японското министерство на съобщенията е изработило единъ планъ за качественото подобрение на търговския тонажъ, плаващъ подъ Имперско знаме. Предвижда се правителството да достави, въ продължение на три години, сумата отъ йени 10,000,000, посрѣдствомъ което да се поощрява развалянето на стари кораби и строежа на нови, задоволяващи настоящитѣ изисквания на морската търговия. Идеята се обосновава и съ това, че обичаятъ на японскитѣ стъкмители да купуватъ тонажъ отъ втора ржка влошава още по-вече качественото състояние на флота.

Отъ указаната по-горе сума ще се отпуска премия по 40 йени на тонъ (бруто) новопостроенъ корабъ за да се постигне разрушаването на 500,000 т. бр. кораби по-стари отъ 35 години и се построятъ нови 250,000 т. бр. Единствената прѣчка за правителството е, че изпълнението на този планъ ще увеличи безработицата срѣдъ моряцитѣ. Тонажа, чието разрушаване се проектира, наема понастоящемъ 4,000 души, отъ които въ новия тонажъ не ще може да бѫдатъ ангажирани по-вече отъ две хиляди. Така или инъкъ, основателно е да се предвижда, че, Дружеството на моряцитѣ и Съюза на японскитѣ моряци ще се противопоставятъ на този планъ.

На 13. юли т. г. проектътъ е билъ представенъ на Морско-стопанския Съветъ при министерството, който е най-висшия съвещателенъ институтъ за търговското корабоплаване. Членоветѣ на съвета сѫ се занимали съ предложението, но сѫ отложили да вематъ окончателно становище за по-късна дата.

Отъ своя страна двама видни корабопритежатели сѫ изработили единъ другъ планъ за освобождаване отъ стария тонажъ. Председателя на сдружението на японскитѣ стъкмители, г. Шинжиро Куракава и Баронъ Риутаро Фукао отъ Озака Шозенъ Кайша (една отъ най-мощнитѣ японски компании) сѫ предложили на министерството следното: да се развалятъ 500,000 т. кораби по-стари отъ 25 год. и да се построятъ 250,000 т. нови, като правителството субсидира съ 20 йени всѣки развален т. и съ 30 йени всѣки новопостроенъ тонъ.

Естествено планътъ на корабопритежателитѣ е чувствително по-неизносенъ за държавата отъ плана на правителственитѣ експерти. Споредъ правителственията проектъ едно предприятие, което развали 20,000 тона и построи 10,000 т. ще получи субсидия 400,000 йени, а споредъ другия планъ въ сжщия случай предприятието би получило 400,000 йени само за развалянето и 300,000 йени за новитѣ строежи т. е. държавата би платила не 400,000, а 700,000 йени. Д-ръ Д. В. Г.

ХУВЪРОВОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗОРЖЕНИЕ.

Напоследъкъ президентътъ на Североамерик. Съед. Щати, Хувъръ, направи предъ великитѣ сили и останалитѣ народи едно предложение за разоржение. Разоржението обхваща ефективитѣ на сухоземнитѣ армии, бомбардировачната авиация, тежката артилерия, танковетѣ и флота.

По-долу предаваме настоящитѣ ефективи на флота въ главнитѣ велики сили и положението имъ, ако Хувъровия планъ за разоржение бѫде приетъ отъ тѣхъ.

ВЕЛИКО-БРИТАНИЯ

Настоящъ тонажъ на флота		Намаленъ тонажъ.	
14 броненосци	420,650 т.	10 броненосци	280,434 т.
4 бойни кръст.	135,000 т.	3 бойни кръст.	101.250 т.
47 кръстосвачи	118,400 т.	36 кръстосвачи.	88,800 т.
7 хвърчилоносачи	115,400 т.	5 хвърчилоносачи	86,550 т.
126 торпилоьри	130,660 т.	94 торпильори	97,935 т.
55 подводници	50,900 т.	39 подводници	33,934 т.

СЪЕДИНЕНИ ЩАТИ

18 броненосци	525,850 т.	12 броненосци	350,566 т
39 кръстосвачи [1])	349,095 т.	18 кръстосвачи	224,322 т.
4 хвърчилоносачи	92,500 т.	3 хвърчилоносачи	69,375 т.
289 контр. торп. [2])	333,568 т.	217 контр. торпил.	250,176 т.
93 подводници	80,253 т.	62 подводници	537,502 т.

ФРАНЦИЯ

9 броненосци	185,092 т.	6 броненосци	63,950 т.
15 кръстосвачи	105,864 т.	11 кръстосвачи	80,404 т.
1 хвърчилоносачъ	22,146 т.	1 хвърчилоносачъ	19,608 т.
55 контр. торпил.	59,307 т.	41 контр. торпил.	44,481 т.
66 подводници	53,746 т.	44 подводници	35,000 т
		(вмѣсто	35,830 т.

ИТАЛИЯ

4 броненосци	87,917 т.	3 броненосци	58,612 т.
1 хвърчилоносачъ	4,960 т.	1 хвърчилоносачъ	3,720 т.
25 кръстосвачи	163,623 т.	19 кръстосвачи	125,718 т.
40 контр. торпил.	43,076 т.	30 контр. торпил.	32,307 т.
75 подводници	53,501 т.	50 подводници	35,668 т.

С. С. С. Р.

4 броненосци	93,480 т.	3 броненосци	62,320 т.
4 кръстосвачи [3])	28,780 т.	3 кръстосвачи	21,585 т.
1 хвърчилоносачъ		1 хвърчилоносачъ [4])	
24 контр. торпил.	26,446 т.	18 контр. торпил.	19,833 т.
13 подводници	7,350 т.	8 подводници	4,900 т.

Отношението на горнитѣ велики сили спрямо плана на Хувъръ е следното:

Съединени Щати — „Съединенитѣ Щати сж съгласни да направятъ матариялни жертви въ едно отъ тия главни оржжия (сухоз. армия, бомб. авиация, танкове, тежка артилерия и флота), въ рамкитѣ на една обща свѣтовна програма".

Жибсонъ — американски делегатъ, който е изложилъ въ Женева предложението на Хувъръ.

Велико-Британия — Съръ Джонъ Симонъ се резервира по отношение на морскитѣ клаузи.

Франция — „По-голѣми намаления въ намѣренията и желанията ни ще останатъ винаги свързани (въ това, което се касае до насъ) съ организацията на една система за международна сигурность". **Полъ Бонкуръ.**

Италия — „Днесъ Италия не се колебае (да го приеме). Необходими сж настойчивость и решителность, ако се желае изправянето на свѣта". **Гранди.**

С. С. С. Р. — Поведението ѝ изглежда на благоприятно. Въ всѣки случай не е направена никаква официална декларация.

Съобщава: **М. Д-въ.**

19% отъ свѣтовния тонажъ сж отстранени.

Споредъ съобщенията на Ллойдъ Регистъръ презъ изтеклия месецъ юний сж били остранени въ долуизброенитѣ мореплавателни страни следнитѣ корабни тонажи:

	Страна	Количество на тонажа (Бр. Р. Т.)	Отстранени (Бр. Р. Т.)	%
1	Великобритания	20303000	2750000	14
2	Съединени щати	13544000	3211000	24
3	Германия	4255000	1320000	31
4	Норвегия	4066000	870000	21
5	Франция	3566000	1006000	28
6	Холандия	3188000	595000	19
7	Италия	3336000	586000	18
8	Япония	4276000	352000	8
9	Швеция	1705000	191000	11
10	Дания	1145000	234000	20
11	Испания	1227000	138000	11
12	Други страни	9590000	1784000	ок.19
	Всичко:	70131000	13037000	19

Отъ гореспоменатитѣ държави въ най-лошо състояние временно се намира Германия, а най-добре остава Япония съ своитѣ 8% отстраненъ тонажъ. Съобщава: **Н. Бакаловъ.**

---

[1]) Лондонскиятъ договоръ разрешава само 18 първокласни кръстосвачи вмѣсто 33 (въ служба), което намалява тонажа съ 50,000 тона.

[2]) Включително 37 контр. торпильори отбелязани въ списъка за разоржжаване.

[3]) Единъ кръстосвачъ, на който тонажа не е известенъ, не фигурира въ списъка.

[4]) Тонажъ неизвестенъ.



(Приключенъ на 18.IX.1932 г.).

Яленъ-макъ — „Въ Ропотамо — Царска рѣка" (Сп. Рибарски прегледъ, година II, брой 10, София 1932 година стр. 154—156).

А. М. Н. — „Хамбургъ и неговото пристанище" (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна IX. 1932 година, стр. 9—12).

Борбата противъ пожаръ въ модернитѣ кораби — (Сп. Нива, год. IV, брой 47, София 16.IX.1932 г., стр. 4).

Батаклиевъ, Ив. — „Нашиятъ черноморски брѣгъ"—Географски прегледъ — Общодостжпни беседи № 4, Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 26 стр., цена 5 лв.).

Бахаровъ, В. — „По тихия бѣлъ Дунавъ" — Една екскурзия съ парахода „Хелиосъ" отъ Русе до Видинъ — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. XI, бройове 1897, 1898 и др., София, августъ 1932 г., стр. 4).

Бланшъ, Л. — „Странствуването на рибитѣ и тѣхното маркиране". (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 10, София 1932 г., стр. 161—162).

Бакаловъ, Н. — „Староримско корабоплавателно изкуство" (Сп. Морски Сговоръ, година IX, брой 7, Варна IX.1932 год., стр. 13).

Вернъ, Жулъ — „Пилотътъ по Дунава" — Разказъ — Превелъ К. Пенчевъ — (в. Търговско промишленъ гласъ, година XI, бройове 1914, 1915, 1916 и други, София, IX.1932 г., стр. 4).

Влиянието на сезона и времето за вждичарството — (Сп. Рибарски прегледъ, година II, брой 10, София, 1932 год., стр. 163).

Г. П. — „Малкиятъ спасителъ" (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна, IX.1932 г., стр. 1).

Г. С. — „Свѣтовното мореплаване" (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна IX.1932 г., стр. 5—7).

Дудевъ, Д. — „Британскиятъ търговски флотъ" (Сп. Морски Сговоръ, г. IX, брой 7, Варна IX.1932 г. стр. 7—8).

Желѣзкова — Паспалева, А. — „Свѣтене на моретата" (Списание Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна IX.1932 г., стр. 14).

Зелль, Д-ръ Манфредъ — „*Велика Ромъния като Дунавска и Черноморска сила*" — Съкратенъ преводъ отъ „Marine Rundschau"; превелъ Г. С. — (Прегледъ на чуждестранния воененъ печатъ, № 9, София, м. юний 1932 г., стр. 91—101; Издание на Военно-издателския фондъ).

Ивановъ, Сава Н. — „Посещение на Варненското пристанище отъ чужди военни кораби" (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна IX.1932 г., стр. 2—5).

Ивановъ, Сава Н. — „Посещението на английската ескадра" — Кои английски военни кораби ще посетятъ Варненското пристанище — (в. „Зора", год. XIV, брой 3931, София, 16.IX.1932 г., стр. 6).

Койчевъ, Инж. М. — Блатния риболовъ около Бургасъ" (Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, год. XVI, брой 18, Бургазъ 30.VII.1932 година, стр. 1 и 2).

Кубе, М. О. — „Съ полуночи случаи" — Разкази — Парижъ 1932 г. (Издание на автора M. O. Coubé, Bureau „Stop", Gare St. Lasare, Paris 18, цена 5 фр. франка).

Краевъ, Ст. — „Пренасяне на жива риба" (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 10, София 1932 г., стр. 159—160).

Какъ плаватъ тюленитѣ — (Сп. Нива, год. IV, брой 47, София 16.IX.1932 г., стр. 5 и 6).

La visite de l'escadre naval italien (La Bulgarie, X-ème année, № 2670, Sofia 8.VII.1932, p. 1).

La flotte commerciale maritime bulgare (La Bulgarie, X-ème année, № 2700, Sofia 13.VIII.1932, p. 4).

Лукинъ, кап. II р. А. П. — „У кавказскихъ береговъ" (в. „Послѣднія Новости", № 4017, Парижъ 22.III.1932 г.).

Monasterev, N et Terestchenko, S. — „Histoire de la marine russe". Paris 1932. (Книгоиздателство Payot, цена 30 французски франка).

Недѣлковъ, Д-ръ Ал. — „Българска Ривиера" — Опитъ за климатично — здраволѣчебно проучване — Варна 1932 г. (Общодостѫпни беседи № 5, Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 40 страници, цена 5 лева).

Нечаевъ, А. — „Пренебрегнати риби" (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 10, София 1932 г., стр. 157—159).

Павловъ, П. — „Историческото развитие на военното и търговско корабоплаване и значението имъ за народитѣ": Варна, 1932 г. (Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, — Общодостѫпни беседи № 3, 24 стр., цена 5 лева).

Паспалевъ, Д-ръ Г. В. — „Едно културно тържество — Откриването на Морската зоологическа станция въ Варна — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна IX.1932 г., стр. 21—24).

Руменовъ, Д-ръ Вл. — „Морскитѣ курорти" — Морскиятъ климатъ и здравето — (в. Зора, год. XIV, брой 3924, София, 4.VIII.1932 г., стр. 2).

Сокачевъ, Ив. — „Предъ новитѣ задачи на съюза" (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 10, София 1932 год., стр. 150—151).

S. B. — „Le Danube et la Bulgarie" (La Bulgarie, X-ème année, № 2707, Sofia 22,VIII.1932, p. 4).

Страшимирова, В. — „Морското момиче" — Разказъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна IX.1932 год., стр. 17 и 18).

Станюковичъ, К. М. — „Ураганъ въ Индийския океанъ" — Превела Р. Панчева — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 7, Варна IX.1932 г., стр. 19—21).

Търновски, Петъръ Ив. — „Културни творчески прояви въ Варна" (в. Търговско-промишленъ гласъ, година XI, брой 1890, София 9.VIII.1932 г., стр. 2).

Tzonev, Stoyan — „Varna — belle station balnéaire" (La Bulgarie, X-ème année, № 2092, Sofia 4.VIII.1932, p. 1).

Третяковъ, Ф. Н. — „Рускій флотъ въ войнѣ 1914—1919 г. (Сп. „Море славянамъ", № 7—8, Прага 1932 г.).

Трети рибарски конгресъ въ гр. Созополъ — (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 10, София 1932 год., стр. 151—153).

Форнвалъ, Ж. — „Кораби примки" — Превелъ М. Дойновъ — (Сп. Морски Сговоръ, година IX, брой 7, Варна IX.1932 г., стр. 15 и 16).

Шрамченко, С. А. — „Украинскій Морской Генералъ Штабъ" (Сп. „Таборъ" № 16, Варшава 1932 г).

***

Историческо развитие на военното и търговско корабоплаване и значението имъ за народитѣ отъ П. Павловъ — Секретарь на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. — Варна 1932 г. (Общодостѫпни беседи № 3, Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 24 страници, цена 5 л.).

Съ цель да даде възможность на желающитѣ беседчици да намѣрятъ готовъ материалъ по различнитѣ въпроси на морското дѣло, Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ замисли още преди две години въпроса за създаване редица издания подъ название — *„Общодостѫпни беседи"*. До сега бѣха излѣзли два номера отъ тѣзи беседи. Разглежданиятъ № 3 отъ тѣзи беседи съдържа накратко историята на военното и търговско корабостроение и съвременното състояние на корабоплаването.

Въ края на беседата е даденъ единъ списъкъ на диапозитивитѣ (54 на брой), които се отнасятъ къмъ тази беседа и които Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. е приготвило и държи на разположение на беседчицитѣ за прожектиране.

Тази и другитѣ „Общедостѫпни беседи", издадени отъ Г. У. Т. на Б. Н. М. С. сѫ едно много добро срѣдство за пропагаидиране на морската идея и би трѣбвало да бѫдатъ широко използвани отъ нашитѣ клонове. Нищожната имъ цена е поставена съ оглед да получатъ едно широко разпространение. **С. Ч.**

***

Нашиятъ черноморски брѣгъ — Географски прегледъ — отъ Иванъ Батаклиевъ, редовенъ доценъ по география въ Университета. Варна 1932 г. (Общодостѫпни беседи № 4, Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 26 стр., цена 5 лв.).

Следващата по редъ „Общедостѫпна беседа" №4 има следното съдържание: 1. Предговоръ; 2. Положение и размѣри на нашия черноморски брѣгъ; 3. Геологически строежъ; 4. Орохидрография; 5. Климатъ; 6. Растителность; Население, селища и народно стопанство на нашия черноморски брѣгъ; 7. Заключение и 8. Използвана литература.

Заключението на автора завършва съ думитѣ:

„За разрешението на тѣзи въпроси не малко ще допринесе използване богатствата на нашето море. Затова се бори Българския Народенъ Морски Сговоръ. Граждани, дайте по-широко и по-енергично подкрепата си на Б. Н. М. С. като знаете, че вършите дѣлото на нацията си, собственото си дѣло!" **С. Ч.**

***

Българска ривиера — Опитъ за климатично-здраволѣчебно проучване — отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, управитель-лѣкарь на Държавния детски морски санаториумъ, гр. Варна. Варна 1932 г. (Общодостѫпни беседи № 5, Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 40 страници, цена 5 лв.)

Въ № 5 отъ „Общедостѫпни беседи" авторътъ, Д-ръ Ал. Недѣлковъ, който нѣколко пѫти е обиколилъ нашето черноморско крайбрѣжие и добре го познава, ни дава единъ бѣгълъ кинематографически прегледъ на сѫщото съ цель да набележи въ общи линии неговитѣ свойства и очертания и да посочи какво е направено до сега и какво предстои да се направи за правилното използване на неговитѣ морелѣчебни блага.

Той завършва беседата си съ следнитѣ думи:

„Само ако се развие и уреди морелѣчебното дѣло, нашето Черноморие ще може да съперничи съ европейскитѣ климатични станции и ще създадемъ отъ чаровния роденъ брѣгъ една истинска *Българска ривиера*. Черноморското крайбрѣжие е залогъ за политическа мощь, стопански и културенъ напредъкъ за страната ни, най-важния факторъ за здравното развитие и закрѣпване на подрастващитѣ *поколѣния*". **С. Ч.**

***

Histoire de la marine russe par N. Monasterev et S. Terestchenko. Paris 1932 (Книгоиздателство Payot, цена 30 фр. франка).

Французското книгоиздателство Пайо е отпечатало и е пуснало въ продажба книгата: „История на руския флотъ", съставена на руски езикъ отъ рускитѣ морски офицери отъ бившия руски царски флотъ Капитанъ II рангъ Н. Монастиревъ и С. К. Терещенко и преведена на французски езикъ отъ J. Perceau.

Въ тази книга, въ съкратенъ видъ, но съ живо и умно изложение, е дадена една пълна картина на историята на руския флотъ и развитието на морската идея, започвайки отъ времената на варягитѣ та чакъ до последнитѣ дни на флота презъ време на революцията. До сега сѫ излѣзли много малко книги, които така цѣлостно обхващатъ историята на руския флотъ, както е обхванатa тя въ случая. Тази книга представлява интересъ не само за моряцитѣ но и за всички, които се интересуватъ отъ морската история на *народитѣ*. **С. Ч.**

ВЪ СКЛАДА НА ГЛАВНОТО УПРАВИТЕЛНО ТѢЛО НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ СЕ НАМИРАТЪ СЛЕДНИТѢ ПЕЧАТНИ ИЗДАНИЯ:

Морска библиотека № 1, цена . . . 3 лв.
Морска библиотека № 2, цена . . 4 лв.
Морска библиотека № 3, цена . . 5 лв.
Морска библиотека № 4, цена . . 6 лв.
Морска библиотека № 5, изчерпана.
Морска библиотека № 6, изчерпана.
Морска библиотека № 7, изчерпана.
Морска библиотека № 8, цена . . 11 лв.
Морска библиотека № 9, цена . . 11 лв.
Морска библиотека № 10, цена . . 15 лв.
Морска библиотека № 11, цена . . 10 лв.
Морска библиотека № 12, цена . . 5 лв.
Морска библиотека № 13, цена . . 10 лв.
Морска библиотека № 14, цена . . 5 лв.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. I, изчерпано.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. II, изчерпано.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, цена 120 лв.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. IV, цена 120 лв.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. V, цена 120 лв.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VI, броеве 7, 8, 9, и 10 цена . . 60 лв.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VII, цена 120 лв.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VIII, цена 120 лв.
Сп. „Морски Сговоръ“, год. IX, цена 120 лв.
Гребане и вѣтроходство — изчерпано
Правилникъ за морскитѣ и рѣчни спортни легиони — изчерпано
Правилници за водния спортъ, цена . 5 лв.

Черно море (общодостжпни студии) — часть I—отъ Сава Н. Ивановъ, цена . 30 лв.
Черно море (общодостжпни студии) — часть II—отъ Сава Н. Ивановъ, цена . 30 лв.
Практически указания за предсказване на времето отъ Сава Н. Ивановъ — . . . . . изчерпанс.
Метеорология отъ Сава Н. Ивановъ, цена . . . . . 25 лв.
Океанография отъ Сава Н. Ивановъ, цена . . . . 30 лв.
Изъ дневника на единъ морски юнкеръ отъ С. Черноморски, цена . . 20 лв.
Плаване отъ А. Друмевъ, цена . . 15 лв.
Нуждата отъ Б. Н. Морски Сговоръ, неговитѣ цели, срѣдства и дейность, отъ П. Павловъ — цена . . . . . 5 л.
Морето и слънцето — лѣчебно значение и използване — отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена . . . . . 5 лв.
Историческо развитие на военното и търговско корабоплаване и значението имъ за народитѣ отъ П. Павловъ, цена . . . . . 5 лв.
Нашиятъ Черноморски брѣгъ (Географски прегледъ) отъ Ив. Батаклиевъ, цена . . . . . 5 лв.
Българска ревиера (Опитъ за климатично—здраволѣчебно проучване, отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена . 5 лв.
Излазъ на България на Бѣло море (Реферати и протоколи, държани въ Академическата конференция, уредена отъ Б. Н. М. С. презъ 1929 г. въ София), цена . . . . 25 лв.

Всички поржчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и се отправятъ на адресъ: Български Народенъ Морски Сговоръ — книжовно-просвѣтенъ отдѣлъ — Варна.

САМ. ПАТАКЪ
АКЦ. Д-ВО
СОФИЯ Бул. Дондуковъ
Клонъ: РУСЕ

ФАБРИКА
за книжни издѣлия

СКЛАДОВЕ
за хартии и училищни и
канцеларски материяли на едро

МАШИНИ
и принадлжности за
графическа индустрия.

**КНИЖНО-МУКАВЕНА ФАБРИКА
ГАРА БѢЛОВО.**

4—1

БРАТЯ
П. БАЕВИ
е голѣма
столична фирма
на
ВЪЛНЕНИ
ПЛАТОВЕ

ул. „Пиротска“, 16

съ своя голѣма елегантна

ДРЕХАРНИЦА — „СТИБА“

на ул. „15 Ноември“ 1

1—1

Първа Българска Концесионирана Фабрика
за Ютени Издѣлия

„КИРИЛЪ“

Акционерно Дружество — Варна.

ПРОИЗВЕЖДА:

Всички видове зебла и торби, тютюневъ амбалажъ и чулове.
Ютени карпети (пжтеки) и килимчета.
Вълнени килими и килимчета типъ персийски.
Ленени и памучни платове и канаваци.

ТЕЛЕФОНИ:

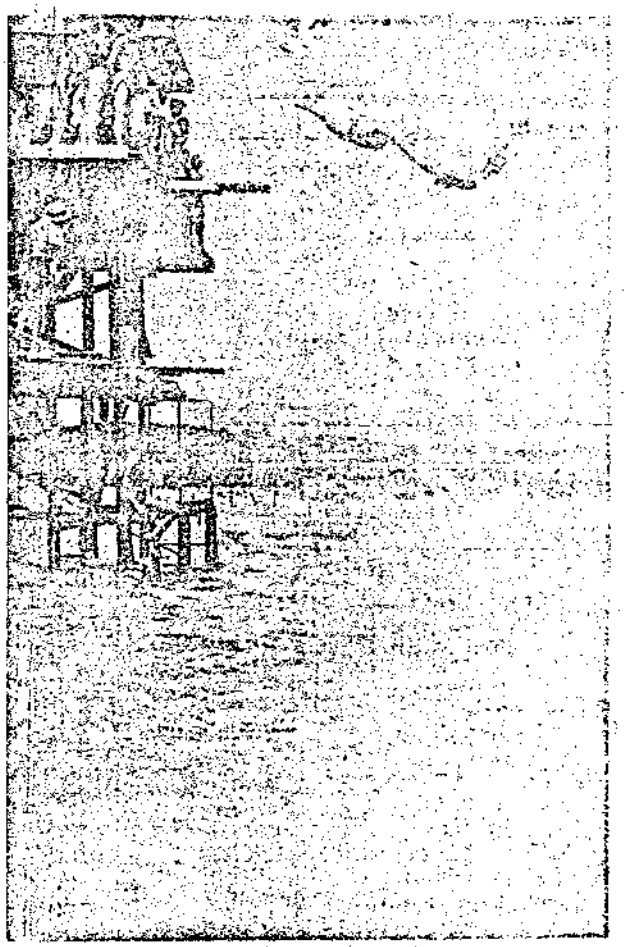
Фабриката 331. Магазина 282.

10—8

ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ,—НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНА ЕВРО

Най-модерни бански съоржжения за студени и топли морски бани. Модерно казино [illegible] градина, срѣщу банитѣ, съ първокласенъ ресторантъ и дансингъ на открито.



Красиви околности. Разходки и екскурз[illegible] сухо и по море до близкитѣ околности, както и [illegible] страни.

Всички видове спортъ—развлечения: [illegible] кинематографи, тенисъ клубъ, морски състезания.

Голѣми музикални тържества [illegible] м. августъ съ участие на най-видни[illegible] Презъ сезона гостуватъ народния драматиченъ [illegible] и народната опера.

Условия на живота най-[illegible]

Първостепенни хотели отъ 60 до 150 [illegible] легло.

Частни квартири отъ 1000 — 4000 лева [illegible] съ две легла за месеца.

Обѣдъ или вечеря въ първокласни ресторан[illegible] отъ 40—60 лв.

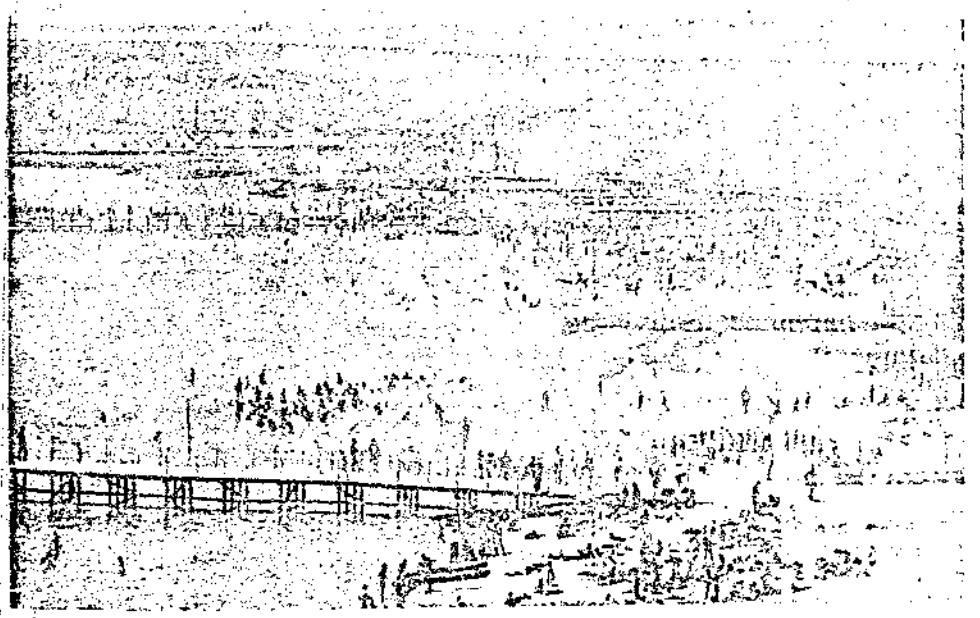
Въ второстепенни ресторанти се получава [illegible] здрава и изобилна храна на по-низка цѣна.

Табълъ д'от отъ 100—120 лв.

Лѣтовна такса и карта за цѣлия сезон [illegible] 20 лева.

Такса за банитѣ:

1. Студени бани	I класа кабина	10 лв.
	II „ „	5 лв.
2. Топли бани	I класа кабина	30 лв.
	II „ „	20 лв.
Басейнъ		15 лв.



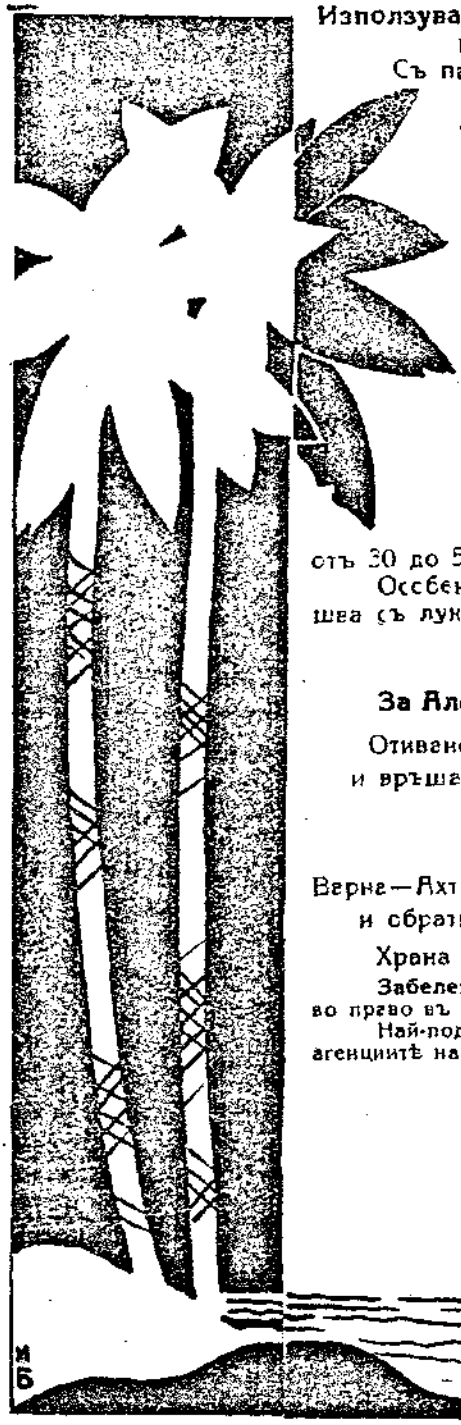
Отъ 15. юний до 15. септемврий лѣтовницитѣ се ползватъ съ 25% намаление по българскитѣ държавни желѣзници.

Бюрото за лѣтовници при общината въ Приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовницитѣ на квартири безъ възнаграждение.

ОТНАСЯЙТЕ СЕ ЗА ВСИЧКО ДО БЮРОТО ЗА ЛѢТОВНИЦИ.

Българи пжтувайте по море!

Българско Търговско Параходно Дружество—Варна.



Използувайте дружественитѣ параходи за да получите възможностьта да се полюбувате на морето!

Съ параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пжтувания, които да Ви оставятъ мили незличими спомени. Вие ще опознаете крайбрѣжието и ще вкусите отъ прелеститѣ на близкия изтокъ, чарoветѣ на когото привличатъ хиляди и хиляди туристи отъ всички краища на свѣта.

Дружеството подържа три редовни линии:

а. Крайбрѣжна: Варна—Бѣла—Месемврия—Анхиало—Созополъ—Бургазъ—Кюприя — Василико—Ахтополъ и обратно;—два пжти седмично. — Отъ 15. Юний до 15 Септемврий, директни съобщения Бургасъ—*Варна и обратно, специално за курорта.*

б. Пирейска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Пирея—Хиосъ—Метелинъ и обратно!—два пжти въ месеца.

в. Александрийска: Варна — Бургасъ — Цариградъ—Родосъ—Палестина—Александрия — Портъ-Сайдъ—Островъ Кипръ—Пирея и обратно: два пжти въ месеца.

При групови пжтувания Дружеството прави намаления на тарифитѣ си отъ 30 до 50% (но не и върху храната).

Особенъ интересъ представлява пжтуването до Александрия, което се извършва съ луксознитѣ и бързоходни параходи „Бургасъ" и „Царъ-Фердинандъ".

ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейсъ:

Отиване и връщане	I класа . . лв.	8000
	II класа . . лв.	6000
	III класа . . лв.	4000

За Пирейския рейсъ:

Отиване и връщане	I класа . . лв.	5000
	II класа . . лв.	4600
	III класа . . лв.	2000

За крайбрѣжния рейсъ:

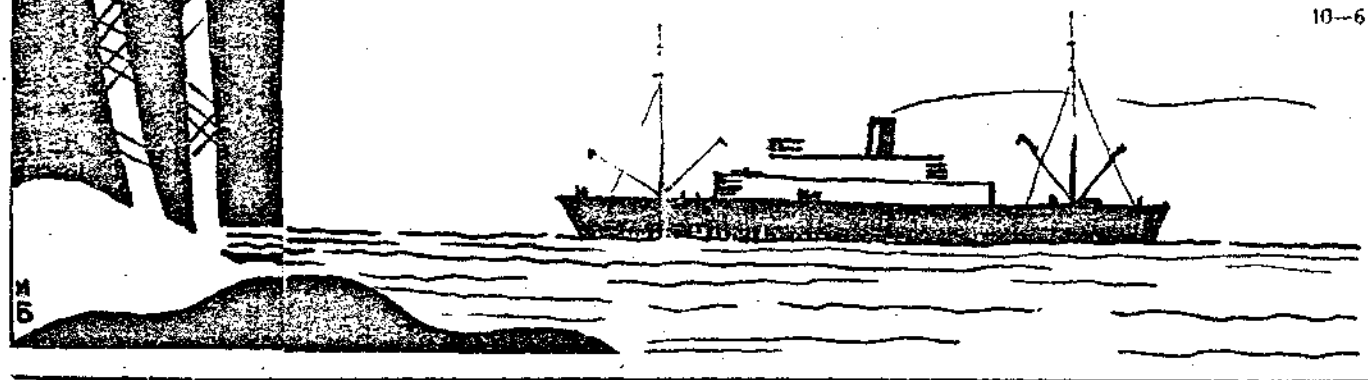
Варна—Ахтополъ и обратно	I класа . . лв.	680
	II класа . . лв.	540
	III класа . . лв.	360
Варна—Бургасъ и обратно	I класа . . лв.	400
	II класа . . лв.	300
	III класа . . лв.	200

Храна по лв. 150 на день за I и II класа, за българското крайбрѣжие.

Забележка. Свѣрхъ горнитѣ такси за пжтническитѣ билети се събиратъ допълнително кейово право въ Варна и Бургасъ по лв. 15, а въ малкитѣ крайбрѣжни пристанища по л. 5 на лице.

Най-подробни свѣдения, относно всичко, което интересува пжтувашитѣ, се получаватъ отъ агенциитѣ на Дружеството въ Варна и Бургасъ и крайбрѣжнитѣ, а сжщо и отъ Дирекцията.

10—6



СЪДЪРЖАНИЕ: 1. † **Лейтенантъ Преславъ Ляпчевъ** отъ Т. Цицелковъ; 2. **Едно чуждо мнение за нашето списание**; 3. **Посещението на английскитѣ военни кораби** отъ Сава Н. Ивановъ; 4. **Съединенитѣ Щати и морското разоржжение** отъ Сергей Терещенко — превелъ В. И.; 5. **Бждещата морско-стопанска политика на Великобритания** отъ Д-ръ Д. В. Г.; 6. **Външната търговия на България по Дунава презъ 1931 г.** отъ В. Бахаровъ; 7. **Нови надписи отъ времето на първото българско царство** отъ К. Шкорпилъ; 8. **Още за морския дървоядъ** отъ Л. Желѣзкова—Паспалева; 9. **На ловъ за херинги около Гренландия** отъ К. Де Стеклокъ — превелъ М. Дойновъ; 10. **Провала** — Разказъ отъ Клодъ Фареръ — превелъ Добринъ Василевъ; 11. **Потъването на Кентъ** — преводъ отъ И. Мот.; 12. **Млѣкопитающи въ Черно море** отъ Д-ръ Г. В. Паспалевъ; 13. **Морски спортъ**; 14. **Официаленъ отдѣлъ**; 15. **Морски новини**; 16. **Морски книгописъ.**

Морска Учебна Часть — Печатница — Варна.