



МОРСКИ СГОВОРЪ



КНИЖКА 1.-10
ГОДИНА X.
ВАРНА.
ЯНУАРИЙ 1933 год.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ
Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ и ИНЖ. ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ.



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.

**СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
 РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.**

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкументни цени.

10—2



Произвежда първокачественни памучни прежди.

Най-голѣма издържливостъ, еднакво равни
 жици, най-износни цени — ето какво отли-
 чава българскитѣ прежди отъ чуждитѣ.

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ“.

Продажби чрезъ генералнитѣ представители:

СУЗИНЪ и С-ие А. Д. СОФИЯ—ВАРНА.



ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Доставчици на двора на Н. В. ЦАРЯ
РУСЕ — СОФИЯ

ФАБРИКИ ЗА ХИМИЧЕСКИ ПРОИЗВЕДЕНИЯ
И ТЕНЕЖНИ ИЗДЪЛЖИ

Производство на всъкакви блажни и
постни земни бои на прахъ.

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

СПЕЦИАЛНИ ЛАКОВЕ:

1. Изолационни за електротехнически цели.
2. Ц-понни и таухлакове за метална индустрия.
3. Водоупорни, за лодки, кораби и параходи,
отговарящи изискванията на морскитъ власти.

Специални бои противъ водорасли
и морска фауна.

4—4

ФРАНКО-БЕЛГИЙСКА

И БАЛКАНСКА БАНКА

АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

Капиталъ 150,000,000 лева напълно внесень

Основана съ участието на Banque Belge pour l'Etranger,
Брюкселъ, (филиали на Société Générale de Belgique),
Banque de l'Union Parisienne, Парижъ, Wiener Bank-Verein,
Виена, Oesterreichische Credit-Anstalt für Handel und
Gewerbe, Виена, Ungarische Allgemeine Credit-bank,
Будапеща.

ЦЕНТРАЛНО СЕДАЛИЩЕ СОФИЯ

Клонове: Варна, Русе и Видинъ.

Филиали: Пловдивска Банка, Пловдивъ;
Българо-Белгийска Банка, Бургасъ.

Кореспонденти въ всички градове
въ България и странство.

ИЗВЪРШВА ВСИЧКИ БАНКОВИ ОПЕРАЦИИ

Издава чекове, кредитни писма и акредитиви за България
и странство. Извършва преводи на суми въ България
и странство. Издава банкови гаранции и удостоверения
за залози за търгове и други предприятия. Скотиране
и събиране на полици. Отпущане на кредити срещу
реални гаранции. Приема влогове при най-изгодни
условия, издава спестовни книжки.

ТЕЛЕГРАФИЧЕСКИ АДРЕСЪ: ФРАНКОБЕЛЖЪ.

Телефони № № 189, 470, 646, 1197, 1275 и 1332.

5—1

ДОМАКИНИ!

Желаєте ли да имате винаги здрава, вкусна и питателна храна,
за да запазите и подобрите здравето си, употребявайте винаги

ЗЕЛЕНЧУКОВИТЪ и ФРУКТОВИ КОНСЕРВИ

отъ реномираната фабрика на

ИВАНЪ ЮР. ГЕРГИЦОВЪ & С-ИЕ

О. О. ДРУЖЕСТВО — РУСЕ.

Само единъ опитъ ще ви увѣри че

КОНСЕРВИТЪ ГЕРГИЦОВЪ — РУСЕ.

сж недостигаеми по качество, вкусъ и обработка.

Търсете ги по всички добре уредени магазини изъ царството.

ТЕЛЕФОНЪ — РУСЕ № 246.

4—4

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА
ЗА ДЕСЕТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ,

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ: За България 150 лв., за странство 200 лева. Отдѣленъ брой 20 лева. На Членовѣтъ отъ Б. Н. М. С., които сж издѣлжили членскитѣ си вноси за 1933 година списанието се изпраца **бесплатно**. На останалитѣ списанието се изпраца следъ предварително платенъ абонаментъ.

ТАКСИ ЗА РЕКЛАМИ: За еднократна публикация на реклами се взема следната такса: На цѣла страница 800 лева; на $\frac{1}{2}$ страница 450 лв.; на $\frac{1}{4}$ страница 250 лв. и на $\frac{1}{8}$ страница 150 лева. За по-вече отъ две публикации се прави 5% отстъпка, а за по-вече отъ 5 публикации се прави 10% отстъпка. За по-вече отъ 10 публикации — такси по особенъ споразумение. За художествена реклама се заплаца добавъчно къмъ цената на рекламата — изработката на рисунката и клишето. Тия които заплащатъ десетократна реклама, художественото ѝ изработване и клиширането ѝ е за смѣтка на редакцията. На събирачитѣ на реклами се дава 10 до 20% отъ събраната сума.

ХОНОРАРИ: На случайни сътрудници хонорари не се плащатъ. На постояннитѣ си сътрудници, за удобрени и отпечатани творби, редакцията заплаца следнитѣ хонорари:

За оригинална статия на страница	140 лв.
За компилативна статия на страница.	120 лв.
За преводна статия на страница	100 лв.
За откъслечни преводи, извадки и кжси съобщения на страница	80 лв.
За стихове на редъ	2 лв.
За музикална композиция, отпечатана на 1 страница.	200—300 лв.
За оригинални картини на квадратенъ сантиметъръ	0.60 лв.
За оригинални рисунки на квадратенъ сантиметъръ	0.50 лв.
За оригинални чертежи на квадратенъ сантиметъръ	0.30 лв.
За заимствувани, добре подобрани, чертежи на кв. сантиметъръ	0.20 лв.
За фотографически снимки на квадратенъ сантиметъръ	0.10 лв.

ВСИЧКО, КОЕТО СЕ СНАСЯ ДО СПИСАНИЕТО,
ДА СЕ ИЗПРАЦА НА АДРЕСЪ:

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

КНИЖОВНО-ПРЕСВѢТЕНЪ ОТДѢЛЪ

УЛ. „ЦАРЪ БОРИСЪ“ № 6 — ВАРНА.

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА X. БРОЙ 1.

ВАРНА, януарий 1933 год.

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

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВЪТНИЯ ОТДЪЛЪ.

инв. 22459 | оид. 05 -

Отдѣленъ брой 20 лв.

Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

ГОДИНА ДЕСЕТА.

Съ настоящата книга на нашето списание „Морски Сговоръ“ ние встъпваме въ десетата годишнина. Ние встъпваме въ годината, въ която трѣбва да се отбележи една планомѣрна, настойчива и продължителна дейность въ морско-журналистическо отношение — първа и единствена подобна проява отъ създаването на нашето отечество до сега. Ето вече десета година подъ редъ ние непрекъснато и планомерно просвѣщаваме нашитѣ членове, абонати, четци и цѣлиятъ български народъ въ морско отношение. Ето вече десета година подъ редъ ние му вдъхваме обичъ къмъ морето и го приканваме да го използва въ по-голямъ степенъ. Ето вече десета година подъ редъ ние му посочваме неговитѣ прелести, неговата омайность и страхотность и неговата лѣчebность. Ето вече десета година подъ редъ ние го учимъ какъ да го използва и какъ да господствува надъ него. Ето вече десета година подъ редъ ние го подтикваме да обича и лази морскитѣ и рѣчни брѣгове, защото чрезъ тѣхъ живѣе свободенъ економически животъ и чрезъ тѣхъ се сношава най-бързо и безпрепятствено съ външния свѣтъ.

Въ резултатъ на тази десетогодишна дейность ние виждаме вече единъ повишенъ интересъ въ българина къмъ морето и нашитѣ голѣми рѣки, къмъ тѣхнитѣ брѣгове и къмъ морскитѣ и рѣчни предпрятия изобщо. Това е безспорно единъ малкъ, но сигуренъ успѣхъ, който води съзнателнитѣ ни съотечественици къмъ пѣтя на издигналитѣ се въ морско отношение държави. Този успѣхъ ни подбужда и ни дава нови сили за да продължаваме нашата дейность и да я разширяваме планомерно. Така ние се надѣваме да можемъ да всадимъ основно морската идея въ всѣко българско сърдце.

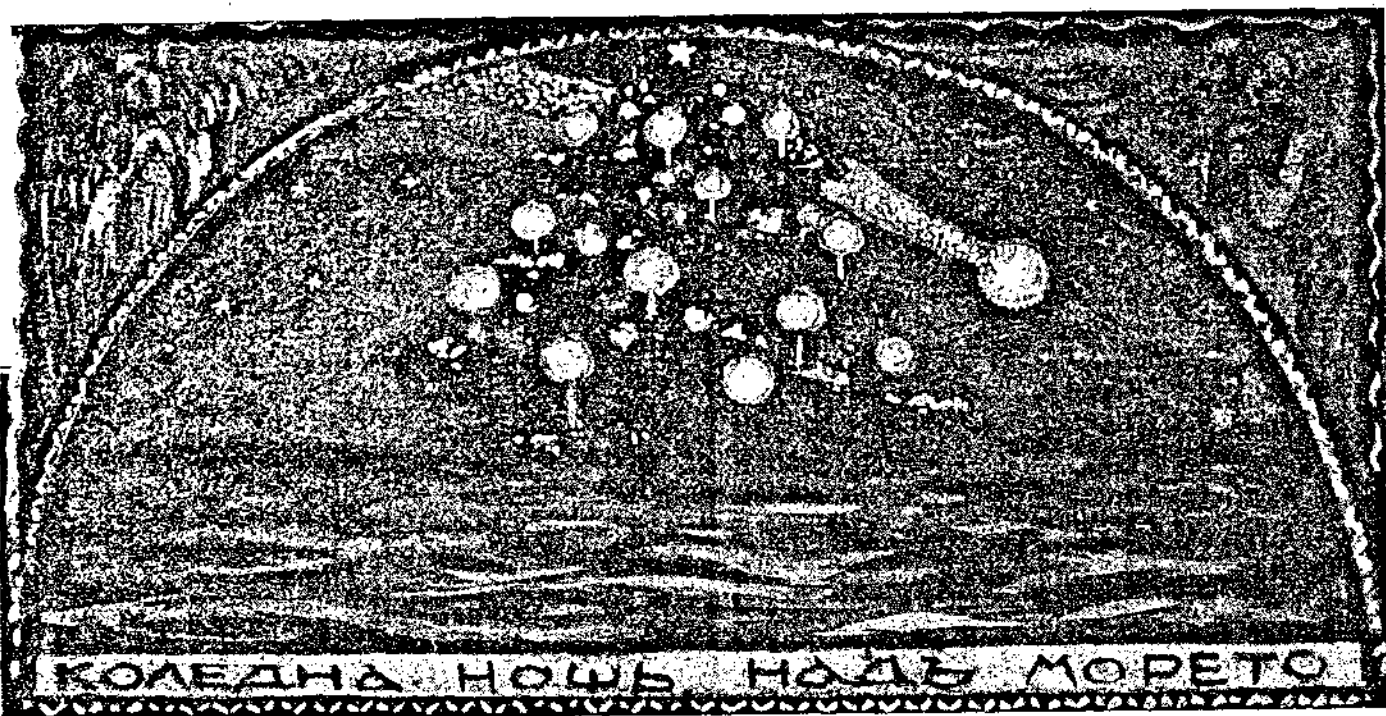
Подбодрени отъ добритѣ отзиви и похвали ний ще продължимъ да работимъ въ духа на досегашната ни дейность. Ние ще продължимъ да издаваме нашия печатенъ органъ — списанието „Морски Сговоръ“ и да го усъвършенстваме непрестанно, както и до сега. Ние разчитаме и за напредъ на моралната и материална подкрепа на нашитѣ сподвижници, нашитѣ членове, абонати и четци. И твърдо вѣрваме, че не се мамимъ, защото ето вече десетъ години подъ редъ, Вие — нашитѣ сподвижници, членове, абонати и четци — давахте Вашата безрезервна морална и материална подкрепа, макаръ и числящи се къмъ различни партийни знамена, безъ огледъ на това дали сте били на власть или въ оппозиция. Съ това Вие подчертахте съ още по-дебели черти строгата безпартийность на нашата културно-просвѣтна организация и показахте, че по морскитѣ въпроси Вие сте напълно сплотени, единни и недѣлими, наредени подъ девиза:

„Къмъ морето и Дунава за напредъкъ“.

Съ тия мисли и твърда воля за пълненъ успѣхъ ние навлизаме въ десетата годишнина на нашето списание „Морски Сговоръ“ и въ началото на новата 1933 година, която нека бѣде както за Нашиятъ Върховенъ Покровителъ Негово Величество Царъ Борисъ III и Височайшето му семейство, така и за нашитѣ управници и общественици, за нашитѣ сподвижници, членове, абонати, читатели и за цѣлия български народъ, по-лека, по-щастлива и по-добра отъ предшедствующитѣ.

Честита нова, весела и щастлива, 1933 година!
Варна 1.1.1933 г.

С. Н. И.



Рисунокъ отъ Ал. Мутафсь.

В. Игнатовъ.

ДЪРЖАВАТА И БЪЛГАРСКОТО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО.

Българското Търговско Параходно Дружество, единственият представител на нашето търговско корабоплаване, се намира въ фазата на най-голяма вътрешна криза.

Парахода „Кирилъ“ е вече отдавна вързанъ и не се използва, поради малкия си тонажъ и нерентабилностъ. Парахода „България“ е въ края на службата си, защото е миналъ предѣла на използването си и котлитъ му сж въ такова състояние, че не представляватъ никаква гаранция за живота на хората. Той ще бжде вързанъ скоро и за винаги. Парахода „Бургасъ“ сжщо се намира на предѣла на службата си, а „Царъ Фердинандъ“ е надъ двадесетъ години.

Въ сжщото това време борбата между крупнитъ акционери на дружеството предизвика активната намѣса на държавата въ работитъ му по начинъ, който задържа правилния му развой и ще докара до пълното изхабяване на сжществуващия инвентаръ безъ да се набави новъ. Акциитъ на дружеството напоследъкъ се групираха въ нѣколко крупни акционери. Отъ 519 гласа, представени на едно отъ последнитъ събрания, 120 сж на държавата, а останалитъ 399 сж групирани у пет души акционери съ повече отъ 10 гласа. Нѣкои отъ тѣхъ по количество на гласове сж равни съ тѣзи на държавата.

Отъ 3672 акции на дружеството държавата притежава 1250 като срещу тѣхъ се ползва отъ 120 гласа. Въ миналото, когато акциитъ на дружеството бѣха прѣснати въ множество малки акционери и никой не можеше да представлява на общото събрание повече отъ 20 свои гласа и още толкова по делегация, държавата съ своитъ гласове бѣше най-крупния акционеръ и можеше да играе ролята на арбитъръ. И тогава, както и сега, срещу една трета отъ капитала си, тя имаше право да назначава два члена въ управителния съ-

ветъ, който е отъ седемъ души, отъ които единия по право е Директора на дружеството. Срещу това тя не участвува въ избора на останалитъ четири члена, защото е представена въ управлението съответно на капитала си.

Стремлението на държавата да вземе по-голямо участие въ управлението на дружеството днесъ среща съпротивата на частния капиталъ. Държавата изявява желание, като запазва правото си да назначава два члена въ управителния съветъ, да избира и останалитъ четири измежду акционеритъ на дружеството съ пълното число свои гласове, т. е. 250.

По този начинъ тя предполага, че ще играе ролята на арбитъръ между частнитъ акционери и ще осуети борбата за надмощие между тѣхъ. Това свое желание държавата мотивира не само съ факта, че притежава сама $\frac{1}{3}$ отъ акциитъ на дружеството, а и съ ежегодно отпущаната субсидия, която почти е равна на златната стойностъ на първоначално внесената отъ нея капиталъ въ дружеството.

Субсидията на параходното дружество се отпуща по силата на договора съ държавата, споредъ който дружеството е задължено да обслужва опредѣлени параходни линии, посочени отъ държавата, споредъ нуждитъ на стопанската политика на страната. Дружеството не е свободно въ действията си въ тази областъ и често реализира загуби, които се заплащатъ отъ субсидията. Въ тѣзи линии то се бори съ много силна международна конкуренция, отъ която се ползва цѣлото стопанство. Ако дружеството е въ невъзможностъ да поддържа опредѣленитъ му рейси, то ще престане да получава субсидията. Размѣра ѝ се опредѣля споредъ рентабилността на параходитъ, които обслужватъ линиитъ. Понеже субсидията е стигнала размѣри, които за дълго време не биха могли

да се увеличатъ при днешното състояние на държавата, естествено е да се подири начинъ за задоволяване нуждитъ на стопанството по пътя на рентабилността на параходитъ. Съ други думи, при сжщитъ размъри на субсидията да се пустнатъ въ движение кораби съ по-големъ тонажъ, който да отговори на нуждитъ на стопанството ни. Сега е най-благоприятния моментъ за това, защото на дружеството предстои да замъни негоднитъ вече кораби съ други, то притежава необходимитъ суми за това и международния пазаръ е най-благоприятенъ за купуване на параходи.

Тъкмо въ този моментъ спороветъ между държавата и управата на Дружеството влѣзоха въ остра фаза и едва ли ще дадатъ възможностъ да се поднови парка на дружеството.

Желанието на държавата съ пълнитъ свои 250 гласа да избира измежду акционеритъ останалитъ четири члена за управителенъ съветъ, като запазва правото си да назначава двамата свои представители, се отхвърля отъ частнитъ акционери, защото по този начинъ фактически се изземва отъ частния капиталъ главното му преимущество, легнало въ основата на дружеството — преобладаващото влияние на частната инициатива. Ако държавата поискаше да се откаже отъ правото си да назначава двама свои представители въ управителния съветъ и се поставише на базата на обикновенъ акционеръ, като гласува съ пълното си число акции (250 гласа) за избора на цѣлия управителенъ съветъ, частниятъ капиталъ мъчно може да се противопостави, макаръ че това положение ще върне дружеството къмъ вулгарното партизанствуване отъ далечното минало. Тогава съ смѣната на всѣко правителство се мѣнѣше и управителния съветъ на дружеството. Такова положение, обаче, е неизгодно за държавата. Тя съ своитъ 250 гласа може да се укаже бита отъ обединенитъ 399 гласа на частния капиталъ и да остане даже безъ представителъ въ управителния съветъ. Риска да бжде бита държавата съществува и ако тя получи правото да избира останалитъ четири члена на управителния съветъ. Съ новото си искане тя, като накрънява правата на частнитъ акционери, сама се поставя въ неизгодно положение спрѣмо частния капиталъ, който ще се обедини предъ опасността да бжде подъ постоянната угроза на партизанството. Отъ друга страна държавата, за да има надмощие, ще трѣбва да влѣзе въ комбинации съ спорящитъ страни и сама ще се подложи на критиката на недоволнитъ.

Ето защо ние отхвърляме като неизгодно за държавата искането по измѣненията на устава въ смисла, който изтъкнахме.

Ако то се диктува отъ желанието държавата да упражнява по-големъ контролъ надъ дѣлата на дружеството, то това може да стане по другъ начинъ. По този въпросъ споръ не ще има, защото частнитъ акционери сами желаятъ да разсѣятъ напластенитъ подозрения срещу тѣхъ.

Засилване участието на държавата въ управителния съветъ на дружеството може да се оправдае съ едно увеличение на капитала отъ страна на държавата. Това, колкото и да е мъчно, пакъ бидовело до въпроса за етатизиране на дружеството, защото частния капиталъ би се дезинтересиралъ отъ него. Това е съвършено отдѣленъ въпросъ и ако се цели да се стигне до него, издйшно е да се създаватъ търканията, които вредятъ

на дружеството и на цѣлото стопанство. Въ интереса на държавата е да наследи едно дружество развиващо се, вмѣсто въ сегашното му състояние. Етатизиране на дружеството би могло да стане въ всѣки моментъ и при всѣко състояние на дружеството, защото държавата има винаги възможностъ да го наложи.

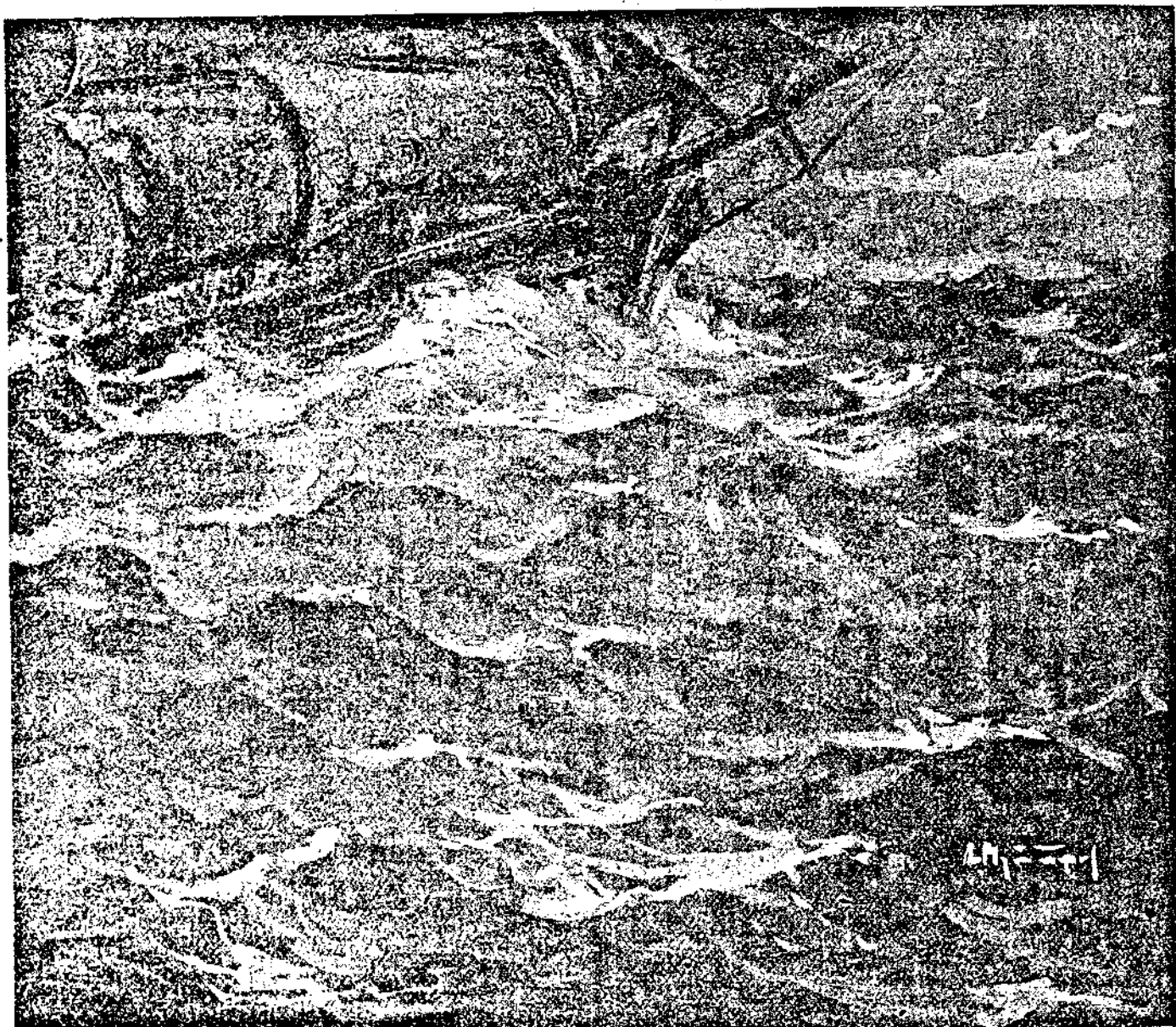
Частнитъ акционери основаватъ своя отказъ да дадатъ съгласието си за исканитъ промѣни на устава на дружеството, утвърденъ отъ Народното Събрание, на договора съ държавата, сжщо приетъ отъ Народното Събрание и на търговския законъ. Преди да изтече договорътъ измѣненията му могатъ да станатъ при взаимно съгласие отъ дветъ страни. Понеже съгласието липсва, държавата въ лицето на респективното министерство търси чрезъ принуда да застави частнитъ акционери да отстъпятъ. Тази принуда се изразява въ задържане въпроса за покупката на новитъ параходи. Този начинъ на действие е еднакво вреденъ за развоя на дружеството и за цѣлото стопанство, следователно и за самата държава.

Участието на държавата въ Българското Търговско Параходно Дружество се обяснява съ желанието на времето да се развие българското търговско параходство, за да служи на стопанскитъ интереси на страната и да се бори съ чуждата конкуренция. Чрезъ създаването на това дружество държавата се освободи и отъ мъжнотитъ по субсидирането на чуждитъ параходства, които мъжнотии се увеличаваха и отъ политическитъ натиски на заинтересуванитъ.

Дружеството, което получи монопола за Българско корабоплаване изпълни своята задача на времето. Корабоплаването въ страната обаче не се разви, защото липсва естествения двигателъ на стопанскитъ предприятия — съревнуванието. Дружеството съществува безъ конкурентъ подъ българско знаме отъ своето създаване до сега и продължава да живѣе подъ сѣнката на благодатнитъ субсидии.

Днесъ е необходимо да се създадатъ условия за привличане на български капитали въ тази областъ. Това може да стане съ закона за поощрение на българското корабоплаване, за който отдавна се настоява.

По този начинъ само корабоплаването може да стъпи на здрави стопански основи и да се освободи отъ бюрократизма въ който е вѣвлѣчено чрезъ досегашната политика на държавата. Този законъ ще освободи държавата отъ участие съ капитали въ самото корабоплаване. Той ще предизвика Бълг. Търг. Пар. Д-во да се приспособи къмъ новитъ условия, за да не разчита изключително на субсидиитъ и ще даде възможностъ на държавата да субсидира само линиитъ и параходитъ, които тя счита за необходими, като съ това ще предизвика корабоплаването да следи за собственото си усъвършенствуване. Закона за поощрение корабоплаването ще премахне съществуващия монополъ за да даде възможностъ да изпъкне най-способното и икономически най-добре организираното предприятие по корабоплаване. Той ще предпазва българското знаме отъ чуждата конкуренция въ нашитъ води, но ще даде възможностъ за състезание — единствения двигателъ на напредъка. Тази е политиката, която ни се налага отъ условията, а не задържане на естествения стремежъ за развитие на корабоплаването. В. Игнатовъ.



„Смѣлния екипажъ“

П. Миларовъ

Рис. отъ Ал. Мутафовъ.

НОВАТА РОМЪНСКА ПАРАХОДНА ЛИНИЯ ДУНАВЪ — ЛЕВАНТЪ.

Автономната Режия на пристанищата и водните пътища въ Ромъния, за да улесни износа на ромънските зърнени храни и добитъкъ по море за Сирия и Палестина, кждето до сега ромъните не сж внасяли нищо, организира една нова стокова линия Дунавъ — Левантъ съ редовни съобщения между ромънските пристанища и пристанищата Пирей, Яфа, Бейрутъ и Александрия. Тази линия ще обслужва ромънските износители на зърнени храни, дървенъ материалъ и живъ или закланъ добитъкъ.

Отъ сведенията, които дава ромънското министерство на съобщенията може да се заключи, че на пазаритъ въ Гърция, Сирия, Палестина и Египетъ могат да се пласиратъ годишно срѣдно около 20,000 глави едъръ добитъкъ и 100 вагона замразено месо, на стойностъ около 200 милиона лей.

За създаване на горната линия Режията предвижда, освенъ голѣми ремонти на старитъ си кораби, да закупи три голѣми парахода съ хладилници и приспособления за пренасяне на живъ до-

битъкъ. Ромънския министерски съветъ, сезиранъ по въпроса, одобрилъ доклада на министра на съобщенията и решилъ да се купятъ три парахода съ вмѣстимостъ по 7,000 тона (типъ Ардялъ) отъ д-вото „Хамбургъ — Америка линия“ на стойностъ 52 милиона лей. Изплащането на параходитъ се предвижда да стане по следния начинъ: 1) Отъ бюджетното упражнение за 1932 г. на сжщата Режия — 14,340,000 лей; 2) Отъ бюджета на първото тримесечие на 1933 година на Режията — 14,040,000 лей; 3) Отъ бюджета и 1933/34 год. — 33,302,500 лей и 4) Отъ бюджета и 1934/35 г. — 21,116,500 лей.

Въ предвиденитъ по-горе суми се включва и стойността на парахода „Роверъ“ (55,000 английски лири), купенъ отъ фирмата Л. Инкапе, който щѣлъ да бжде предаденъ на Министерството на войната. Въ замѣна на тоя параходъ Министерството на войната пъкъ щѣло да предаде на Режията кралската яхта „Стефанъ Челъ Маре“, ремаркьора „Паунъ“ и три шлепа.

За попълване обслугитъ на параходитъ, Министерството на войната ще даде въ услуга на Режията офицери, 14 подофицери-специалисти, 30 моряци и 30 огняри, на които издръжката, както и храната на обслугата, ще поеме-то.

Първия рейсъ е направенъ на 17.XII.1932 год. съ парахода „Ардялъ“; натоваренъ съ добитъкъ.

За да могатъ да се привлекатъ и улеснятъ ромънскитъ износители Режията е установила извънредно намалено навло. Така напримѣръ, за една партида отъ 400 глави едѣръ добитъкъ изнесени презъ Кюстенджа за Пирея, даже и за Александрия, навлото било 800 леи на глава, когато до организирането на тая служба, при подобенъ транспортъ за Гърция, навлото било 2,800 леи на глава добитъкъ. При недавнашното пътуване на „Ардялъ“ навлото било 1,200 леи, понеже партидата, която се пренасяла, била малка (167 глави дребенъ и 200 глави едѣръ добитъкъ). За да изтъкнатъ доходността на този износъ, ромънскитъ вестници привеждатъ за примѣръ факта, че Българското параходно дру-

жество е предназначило два свои парахода специално за подобни транспорти.

Приемането на новитъ параходи ще стане презъ месецитъ февруарий, мартъ и априлъ 1933 година.

Отъ изложеното се вижда похвалното усилие на ромънската Режия и голѣмитъ жертви на правителството за поддържане на старитъ и извоюване на нови пазари за произведенията на ромънското земледѣлие, при днескашната криза и създаденитъ отъ нея митнишки стени. Въ сжщото време у насъ отговорнитъ фактори не могатъ да разрешатъ въпроса за чуждата валута необходима на Българското параходно дружество за да извърши проектираната отъ дълго време покупка на параходи, съ които като увеличи плавателния си паркъ, ще бжде въ състояние, при износи навла, да разнася българскитъ произведения, голѣма частъ отъ които днесъ се превозватъ съ чужди параходи и подъ чуждо име.

София, 5.I.1933 г.

П. Миларовъ.

Г. С.

РАЗВИТИЕ НА МОРСКАТА РАДИОТЕХНИКА.

(Предимно въ Германия).

Морската радиотехника е встѣпила вече въ своята зрѣла възраст; днесъ радиосъобщенията преодолюватъ огромни разстояния на море; въ която и точка на океана да се намира кораба, той лесно може да се свърже и сношава съ която и да било станция на сушата.

Развитието на морската радиотехника се извършва подъ натиска, отъ една страна — на постояннитъ усъвършенствания, а отъ друга — на международнитъ договори и съглашения.

По нѣмскитъ брѣгове работятъ главно 4 радиостанции: Норддайхъ — поддържа радиосъобщенията въ областъта на западната частъ на Северното-море, Ламаншъ и Атлантика; работи съ 8 предавателя: 3 съ дълги вълни 1000—3000 метра и голѣми мощности — 5, 10 и 20 киловата, за далечни съобщения, отъ които 2 за телеграфия и 1 за телефония; 3 съ кжси вълни 15—60—200 метра и голѣми мощности — 10—20 киловата за телеграфни и телефонни далечни съобщения и 2 предавателя за близки телеграфни съобщения, работещи съ вълна 600—900 м. и съ мощностъ 1 киловатъ.

Радио Елба-Везеръ — поддържа радиосъобщенията въ източната частъ на Северното-море, северния Атлантикъ, Северното Ледовито море и по р. Елба и Везеръ. Има 4 предавателя: 2 за близки телефонни съобщения, вълна 105—230 м., мощностъ 3 киловата; 2 за близки телеграфни съобщения, вълна 600—900 м. и мощностъ 1 киловатъ.

Хелголандъ — съ единъ предавателъ за близки телеграфни съобщения. Рюгенъ — за съобщения въ Балтийското море, съ 5 предавателя, мощностъ — отъ 0.8 до 9 киловата и дължина на вълната 15—900 метра.

Къмъ предавателитъ, естествено, има и съответни приематели. Всички радиостанции сж свързани чрезъ телеграфни и телефонни линии съ цѣлата телеграфна и телефонна мрежа на Германия.

Бързо се развива и мрежата отъ брѣгови ра-

диозасѣчни станции и радиомаяци; такива по нѣмскитъ брѣгове на Северното-море има 5 и по една на всички плаващи маяци, а въ Балтийско море — 6. Действието на тия и съседнитъ радиомаяци, преди нѣколко години, е било твърде несигурно, обаче въ последно време, благодарение на честитъ международни срещи, то е вече отлично уредено. Сега по брѣговетъ на Северо-западна Европа работятъ 80 радиомаяка съ точно опредѣлени — време на действие, мощностъ, дължина на вълната, тонъ и т. н., така че всѣко взаимно прѣчене е изключено. Днесъ, общо въ свѣта, работятъ всичко 130 радиомаяка, независимо отъ останалитъ крайбрѣжни радиостанции, които, при повикване или заплащане, могатъ да дадатъ съответни указания за пътя на кораба. Отъ тия 130 радиомаяка, кржгло 40 сж въ Северна Америка, 16—въ Англия, 14—въ Франция и по 11—въ Германия и Дания. По настоящемъ особено много се работи за развитие и подобрене на радиомаячната мрежа въ Англия.

Наредъ съ крайбрѣжнитъ радиостанции и радиомаяци, бързо се увеличаватъ и усъвършенстватъ радиостанциитъ и радиозасѣчниитъ по търговскитъ кораби, а за военнитъ и дума не може да става, — тамъ вече и най-малкото корабче е снабдено съ радиостанция и радиозасѣчникъ. Особено широко се ползватъ отъ радиотехниката океанскитъ пжтнически кораби. Най-новитъ нѣмски пжтнически параходи „Бременъ“ и „Европа“ иматъ по 6 предавателя съ мощностъ отъ 0.03 до 3 киловата и дължина на вълната 13—120, 600, 500—3000 метра; отъ тѣхъ 2 сж за телеграфия, 2 за телефония, 1—за случай на бедствие и 1—за спасителнитъ лодки (на една отъ тѣхъ). Обикновено, на срѣднитъ и по-малки пжтнически и товарни кораби се употребяватъ радиопредаватели съ мощностъ 0.3 до 0.5 киловата и кжси 18—36 м. или дълги 600—800 м. вълни. Съответно на предавателитъ, всѣкой корабъ си има и нуждитъ приемници.

Радиозасъчниците, като отлично средство за плаване и ориентиране при лошо време и мъгла, бързо се възприематъ въ всички търговски флоти. Къмъ тоя моментъ, напримѣръ, 320 нѣмски кораби, отъ които 230 пътнически и товарни и 90 рибарски, сж снабдени съ радиозасъчници. 40% отъ английскитѣ и 50% отъ френскитѣ кораби, притежаващи радиостанции, иматъ и радиозасъчници. По настоящемъ, особено много се работи за широкото разпространение на корабнитѣ радиозасъчници въ Англия и Италия. Застрахователнитѣ дружества на първата налагатъ на всѣки пътнически корабъ съ вмѣстимостъ надъ 5,000 тона, да бжде снабденъ съ радиозасъчникъ, а законодателството на втората отива още по-далечъ, като отъ 1931 год. насамъ предписва снабдяване съ радиостанции на по-големата частъ отъ италианскитѣ търговски кораби.

Следъ радиотелеграфа, макаръ и по-бавно, въ мореплаването си пробива пътъ и радиотелефона, чието усъвършенстване е отишло много далечъ, но, за сжжаление, използването му е още твърде нерентабилно. За сега, съ радиотелефонни съобщения си служатъ главно презокеанскитѣ пътнически кораби, които поддържатъ линиитѣ между Западна Европа и Северна и Южна-Америка. Отъ корабитѣ може да се води телефоненъ разговоръ съ която и да е било земна станция, главно посредствомъ голѣмитѣ крайбрѣжни радиотелефонни станции — Норддайхъ въ Германия, Ръгби въ Англия, Нью-Йоркъ въ Северна-Америка, Буенос-Айресъ и Рио-де-Жанейро въ Аржентина и Бразилия. Работи се само съ кжси вълни, като по този начинъ се достигатъ голѣми разстояния, при относително малка мощностъ на предавателя. Така напр., миналата година нѣмскиятъ параходъ „Капъ Аркона“, чрезъ кжси вълни, отъ Южния Атлантикъ е влѣзълъ въ радиотелефонна връзка съ Манила, Санъ-Франциско и Сидней, а тази година белгийскиятъ параходъ „Белгенландъ“ отъ Тихия Океанъ, между Хонконгъ и Шанхай, е влѣзълъ въ непосредствена връзка съ Лондонъ. Какви възможности открива радиотелефонното съобщение, показва следниятъ случай, при който разговора е билъ воденъ отъ парахода „Мажестикъ“, пътуващъ отъ Суутхемптонъ — Англия за Нью-Йоркъ, говорило се е: чрезъ радиото презъ Лондонъ, отъ тамъ по кабела Лондонъ — Парижъ — Бордо, чрезъ телефонната линия Бордо — Мадридъ, чрезъ радиото Мадридъ — Буенос-Айресъ и отъ тамъ по телефонната линия съ абоната въ Южна-Америка.

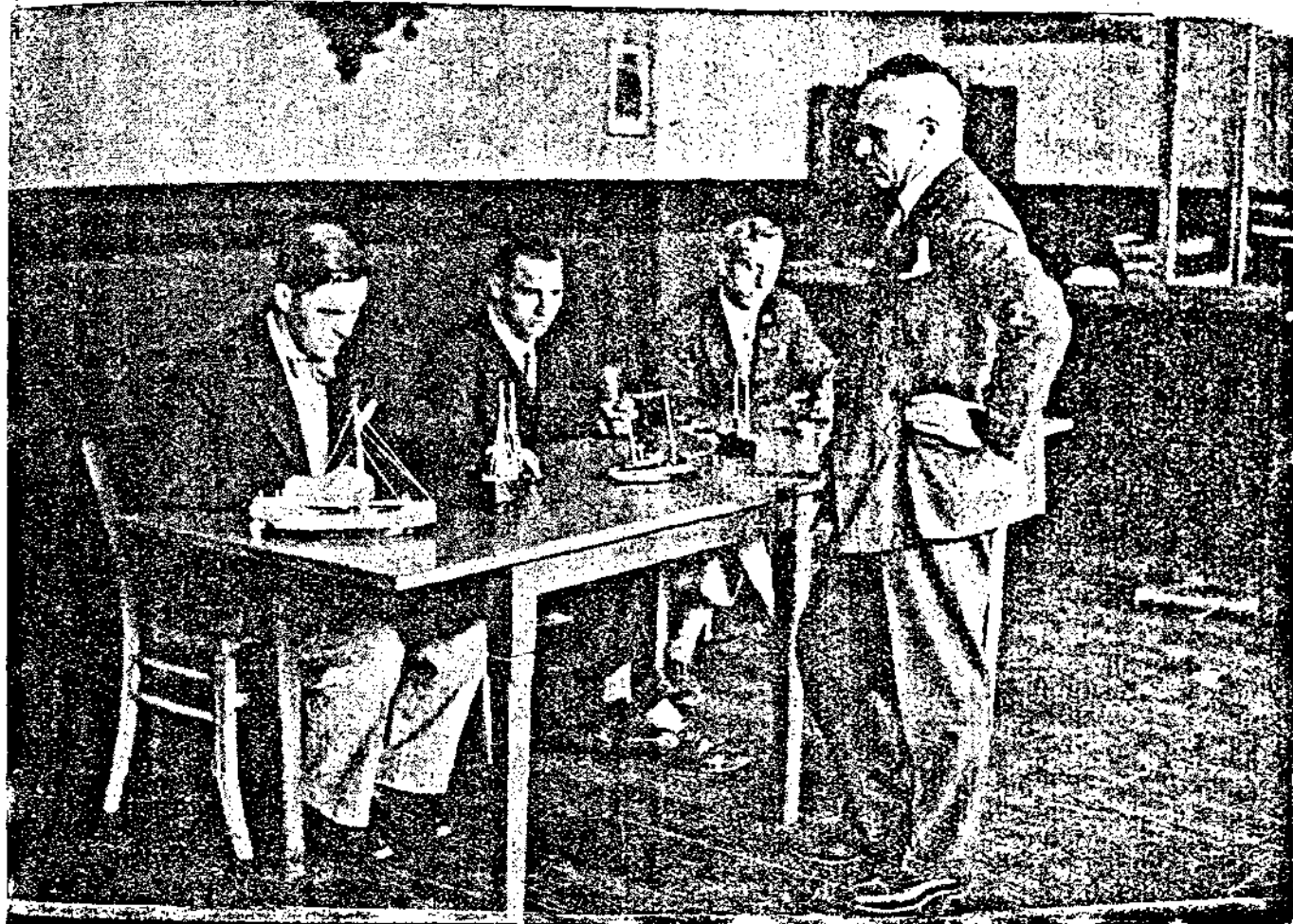
Значителенъ напредѣкъ прави и близката телефония между корабитѣ и брѣга или между самитѣ, плаващи въ морето, кораби; особено много се използва тя отъ рибарскитѣ кораби за връзка съ своя водачъ, съ военниятъ кръстосвачъ — закрилникъ, съ брѣга, за получаване сведения за времето, за движение на рибата, за предаване сведения върху улова, за влизане въ пристанището и пр. За целитѣ на близката корабна телефония, въ Германия е построенъ специаленъ, малъкъ и много удобенъ апаратъ, съ мощностъ 35—50 вата и дължина на вълната 150—800 м.; тоя апаратъ лесно се нагажда и за телеграфия, при дължина на вълната 600—800 м.; има далечностъ на предаване, при телефония до 300, а при телеграфия — до

1000 морски мили. Съ такива апарати, по настоящемъ, сж снабдени 50 нѣмски рибарски кораби, кръстосвача — закрилникъ на риболовцитѣ и много други малки кораби, работещи въ устията на рѣкитѣ; съ сжщитѣ сж снабдени и 40 нови руски рибарски кораби. — За още по-древни нужди, а именно за сношения между рибарскитѣ кораби на една и сжща рибарска флотилия, пакъ въ Германия, се строятъ още по-малки апарати — съ мощностъ отъ 5 вата. Въ Англия се строятъ корабни радиоапарати за близка телефония съ мощностъ 300, други съ 60 вата. Тамъ се развива и широка мрежа отъ специални брѣгови радиостанции за близка телефония; въ Германия за такива сж пригодени всички крайбрѣжни радиостанции.

Напоследѣкъ се правятъ много опити съ ултра-кжси вълни, т. е. такива съ дължина подъ 10 метра. Ако усилията въ тази областъ се увѣнчатъ съ успѣхъ, което е почти сигурно, тогава всички близки корабни радиотелефонни съобщения и радиозасъчницитѣ ще преминатъ на тия вълни, като по този начинъ излѣзатъ отъ границитѣ на дългитѣ вълни, съ каквито, особено между 150 и 600 м., атмосферата е претоварена. Ултра-кжситѣ вълни ще разходватъ твърде незначителни количества енергия, като съ това, поради своята економичностъ, ще бждатъ достъпни и за най-малкитѣ кораби. Тѣ ще иматъ и друго преимущество, а именно, че не ще бжде необходимо международно уреждане на радиосношенията съ тѣхъ, тъй като съседнитѣ страни не ще си прѣчатъ и ще могатъ всѣка за себе си да действа. За сега, успѣшни опити е правилъ Маркони, като наскоро е успѣлъ да води разговоръ между Санта Маргарита и Леванто на италианския брѣгъ, на едно разстояние отъ 16 морски мили, съ дължина на вълната 50 см. Други успѣшни опити сж правени въ Англия, между Дувъръ и Кале, разстояние 23 морски мили, съ дължина на вълната 18 см. И въ двата случая е била използвана мощностъ отъ едва само 1 ватъ.

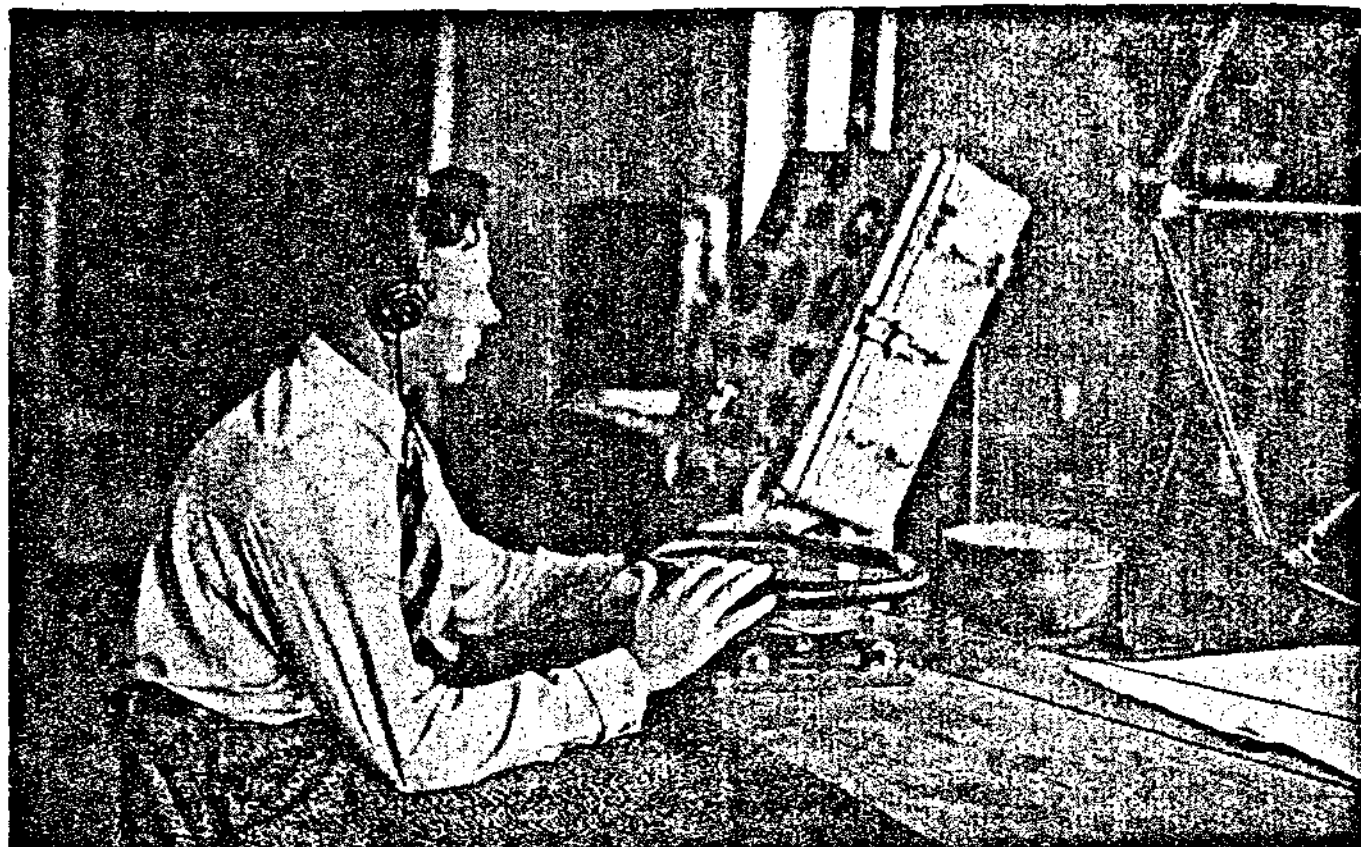
Правятъ се опити за използване въ радиотелефонията и на тѣй нареченитѣ инфра-червени вълни, чиято дължина — 1/1000—2/1000 мм. — почти граничи съ тая на видимитѣ свѣтлинни вълни (последнитѣ почватъ отъ 7/10,000 мм.), обаче дали ще се постигнатъ нѣкакви практически резултати, още не може да се твърди.

Най-сетне трѣбва да се спомене и за автоматичнитѣ тревожни апарати за случаи на морски бедствия, които сж твърде удобни за корабитѣ, кждето за економия на персоналъ не се поддържатъ непрекъснати дежурства. Устройството на тия апарати е твърде просто; тѣ представляватъ една кутия, която се прикрепя на корабната стена и въ която е помѣстенъ приемателя и тревожния звънецъ; апарата се включва въ корабната антена, електропроводната мрежа, а чрезъ корабната стена и съ земята. Ако известенъ корабъ търпи бедствие и предава установенитѣ за случая тревожни сигнали, той ще бжде чутъ отъ всички кораби, които се намиратъ въ района на досегаемостъ на неговата радиостанция и сж снабдени съ подобни апарати. За сега, такива апарати има на близо 100 германски търговски кораба, а всичко въ свѣта — на около 1200 кораба.



Морското училище за командири на търговски кораби въ Хамбургъ.

Практикуване по Радиотелеграфното дѣло.



Морското училище за командири на търговски кораби.

Една лекция по предпазване корабитъ отъ солѣскване.

Алиса Мюллеръ Нойдорфъ.

МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ ЗА КОМАНДИРИ НА ТЪРГОВСКИ КОРАБИ ВЪ ХАМБУРГЪ.

Нѣма вече морска романтика. Изминаха тѣзи времена, когато жаднитѣ за авантюри юноши бѣгаха отъ бащиния си домъ за да постъпятъ като служачи на нѣкой параходъ и следъ дълъгъ авантюристиченъ животъ да станатъ командири на кораби. Сега вече за този постъ, макаръ и за най-малкия корабъ, се изисква едно основно образование, особено за тѣзи, които искатъ да станатъ командири на кораби за далечни пътувания.

Обикновено въ Германия, пъкъ и въ другитѣ държави, има три вида командири на кораби: 1) Командиръ на крайбрѣженъ, рѣченъ или езеренъ корабъ; 2) Командиръ на корабъ за пътуване въ близкитѣ морета и 3) Командиръ на корабъ за презокеански пътувания.

За да се запознаемъ съ изискванията и образованието необходими за единъ съвремененъ командиръ на търговски корабъ нека хвърлимъ единъ погледъ на училището за командири на търговски кораби въ Хамбургъ, което е основано още въ 1749 година и което е най-старото и най-големото морско училище за командири на търговски кораби въ Германия. Въ това училище се учатъ само за командири на кораби за презокеански пътувания.

Още при влизането въ училището Ви на вѣ в единъ споменъ за старата романтика, тъй като училищната постройка е стара и разположена въ района на оживеното Хамбургско пристанище. Поставениятъ стожеръ върху покрива на училищното здание показва, че това е едно морско предприятие. На този стожеръ до преди нѣколко години ученицитѣ сж си правили практическы упражнения, обаче, откакто вътрешнитѣ кораби започнаха бързо да изчезватъ отъ сцената на презморскитѣ съобщения, тия занятия сж преустановени и пренесени въ класнитѣ стаи. По настоящамъ въ това училище следватъ 250 възпитаника, които очакватъ да получатъ дипломъ за командиръ на корабъ за презокеанско пътуване. Изобщо всички възпитаници сж на възраст между 20 и 30 години, но могатъ да се срещнатъ и малко по-възрастни отъ тѣхъ. Между тѣхъ има и много чужденци. Всички тѣ, обаче, сж длъжни да иматъ и действително иматъ известна опитностъ и практика по отношение на морскитѣ пътувания.

Първата стѣпка за да се стане командиръ на корабъ е обучението и изпита за кърмчия. На тоя изпитъ може да се подложи само този, който е пътувалъ най-малко 4 години по море и е зае-

обучавалъ 1½ година въ училището. Полага се изпитъ по следнитѣ предмети: Математика, физика, География, Морски законодателства въ разнитѣ страни, Корабоплаване (Навигация), Радиотелеграфна служба, Морски ориентировачни и предпазителни знаци (Лочия) и обезателно Английски езикъ.

Понеже материята за подготовката на командири на търговски кораби за презокеански пътувания е много сложна и дългосрочна, то затова пъкъ вноскитѣ (такситѣ) въ това училище сж сравнително много низки.

Занятията въ училището сж много разнообразни. Така наприимѣръ бждещитѣ командири на кораби трѣбва да познаватъ отлично компаситѣ и действието съ тѣхъ, да изучаватъ най-сигурнитѣ и

най-новитѣ начини и прибори за определянето мѣстото на кораба въ осамотения океанъ и пр. Често пъти възпитаницитѣ отъ цѣль класъ се изкачватъ на покрива на училището, където съ съответнитѣ прибори измерватъ височината на слънцето за определяне мѣстото си или за определяне на времето, подобно на това, което биха правили, когато сж въ пътуване презъ океана.

Училището разполага съ единадесетъ преподаватели, трима отъ които сж били възпитаници на сжщото училище и въ последствие командири на презокеански кораби.

Следъ издържане на изпита за кърмчия, младиятъ морски офицеръ отъ търговски корабъ е длъженъ да пътува още 2 години изъ моретата. Презъ това време той е длъженъ да прави наблюдения, да решава астрономически и навигационни задачи и да се готви за следующия изпитъ. Следъ тия две години той преминава единъ курсъ отъ

25 седмици презъ време на който той изучава Метеорология, Машинно дѣло и Практическа медицина за да е способенъ да прави превръзки и да може да предотврати нѣкои инфекциозни болести. Курсътъ завършва съ единъ много основателенъ и труденъ изпитъ предъ една комисия отъ 5 члена, която изпитва едновременно само трима души кандидати за командири на презокеански кораби. Изпитната комисия се ръководи отъ съображението, че бждещиятъ командиръ на корабъ трѣбва да знае да се справя съ всички трудности въ живота, защото каквото и да се случи въ кораба командирятъ трѣбва да може да се справи съ него.

За да се стане командиръ на презокеански корабъ се изисква още цѣлото кандидата да е строенъ, смѣлъ, пѣргавъ и съобразителенъ.



Морското училище за командири на търговски кораби въ Хамбургъ — Практически занятия по вземане засѣчки отъ покрива на училището.



Морското училище за командири на търговски кораби въ Хамбургъ.

Една практическа лекция по медицина.

ОСТРОВИ, КОИТО СЕ РАЖДАТЪ И УМИРАТЪ.

Ученитѣ сж дошли до заключението, че земната кора се сбрѣква все повече, вследствие непрекъснатото свиване на огнената вътрешност на земята. При това, съ течение на времето поради малката ѝ еластичност, сж се явили много пукнатини. Тия последнитѣ, обаче, постоянно се промѣнятъ отъ господстващия между тѣхъ огроменъ страниченъ натискъ. И това се проявява по-нѣкога въ внезапни или въ постепенни тласъци размѣствания (земетресенията), или пъкъ въ нечувствително бавно, но винаги напредващо движение въ хоризонтална или вертикална посока, тѣй нареченитѣ повдигания и свличания на почвата. По тоя начинъ сж се създали високо въ небето издигащитѣ се планински вериги, а сжщо и осемъ до 10 километровата невѣроятна морска дълбочина. На тѣхъ сжщо трѣбва да се припише, какво въ геологическата праистория цѣли материци сж потъвали подъ морската повърхностъ, а други сж се издигали надъ нея.

Друго яче е, обаче, когато, при издигания и свличания на твърдата земя или морското дъно взематъ участие вулканически сили. Тогава изъ сърдцето на земята подъ огромния натискъ на вулканическата лава изхвърква огненъ камененъ материалъ и въ невѣроятно кратко време съзижда високи планини, а освенъ това често се забелязва образуването на отвесни размѣствания на земнитѣ

пластове. Тѣй, споредъ показанията на много очевидци, при образуването на мексиканския вулканъ Йорулло въ септемврий 1759 г., почвата се е издигнала въ едно протежение отъ три до четири географически квадратни мили като кубе, като е образувала днешния 160 м. високъ Малпаисъ и се е прѣснала тогава подъ натиска на огромно количество вулканиченъ материалъ, изъ внезапно образувалия се широкъ кратеръ. Около него тогава въ продължение на нѣколко месеца се е издигналъ 1300 метра високия Йорулло. — И други голѣми и познати вулкани, като 3776 м. високия Фуджи-яма, намиращъ се на японския островъ Нипонъ, Монте-Нуово при Неаполъ, Кемасъ на сев. Целебесъ, двата вулкана Уюунъ — холденги въ Сибиръ и разни други сж израстнали невѣроятно бързо до днешната си височина.

Освенъ устнитѣ предания за бързото израстване на острови изъ морето и класическитѣ писатели съобщаватъ за острови въ Срѣдиземното море, които изведнажъ, заедно съ вулканически избухвания, сж се появявали на морската повърхностъ или сж изчезвали отъ нея. Тѣй Плутархъ ни съобщава, че малкия островъ Волканело при островъ Волкано въ Тирентското море се е образувалъ при едно избухване на Етна 200 г. пр. Хр. Числото на Липарскитѣ острови въ древността е

било седемъ. Сега тия острови сж единадесетъ, значи четири сж излѣзли по-късно отъ морето. Отъ Плутархъ и Павзантій тоже научаваме, че въ гръцкото море недалечъ отъ Лемносъ въ 184 г. сл. Хр. е изчезналъ внезапно островъ Кризе.

При едно подморско изригване на кратера Санторинъ въ 1573 год. се е образувалъ острова Неа Каимени, а при ужасната ерупция въ 1866 г. отъ вълнитѣ е излѣзалъ като огнена маса 70 м. високія вулканъ Георги, който скоро следъ това се е слялъ съ гореспоменатия островъ. Малко по-на изтокъ въ 1707 год. въ разстояние на нѣколко дни се е образувало островчето Микра Каимени съ 80 м. въ диаметръ кратеръ, а при това цѣлия островъ Санторинъ е потъналъ съ 2 метра. — Сжщо южно отъ Сицилия, по пѣтя за Тунисъ, въ 1831 г. върху единъ подводенъ кратеръ се е образувалъ единъ островъ нареченъ Фердинандеа, обаче скоро е изчезналъ пакъ отъ морската повърхностъ, по-късно на това мѣсто пакъ се е по-казалъ единъ островъ, който сжщо е изчезналъ и сега върху това мѣсто свободно минаватъ най-големитѣ параходи.

Мѣстностъ, за която наистина може да се каже, че въ нея постоянно идватъ и си отиватъ острови, е Азоритѣ на западния африкански брѣгъ. Тѣ въ 1757 г. предъ очитѣ на капитанъ Бойдсъ, вследствие на подводни изригвания до брѣга на Санъ Йоргъ, сж се образували наведнажъ 18 малки острови, които скоро следъ това, обаче, всичкитѣ изчезнали. — Точно наблюдавано е било издигането на островъ Сабрина изъ морето, не далечъ отъ Санъ Микелъ. Най-напредъ, въ февруарий 1811 г., морето е почнало силно да се вълнува като че ли ври и огромни количества пара сж излитали отъ него. Изведнажъ избухналъ единъ

огроменъ стълбъ отъ черна пепелъ пълненъ съ нажежена до червено згурия. Следъ четири седмици когато силата на подморското избухване се е ута-ложила, забелязали сж, че се е образувалъ единъ дългъ пѣсченъ насипъ. Нѣколко месеца по-късно, презъ м. юний, се повторили сжщитѣ вулканически явления, придружени съ по-страшенъ грохотъ само, че 4 километра по-наизтокъ. Когато следъ четири дена земния огънь и морето сж се успокоили, подалъ се е единъ новъ островъ съ единъ сто метра високъ угасващъ кратеръ. Капитана на единъ английски фрегатъ, който е билъ очевидецъ на цѣлото изригване, побързалъ да забие английското знаме на още вдигащия пара островъ и да присъедини по тоя начинъ това току що родило се морско дете къмъ владенията на могщия Албионъ, като при това го кръстилъ съ името на кораба си Сабрина. Обаче, преди да се измине година, острова изчезналъ пакъ.

По-постояненъ се е показалъ острова Йоанна Богослава, който се е появилъ въ веригата на Алеутскитѣ острови, значи на южния край на Беринговото море. Той е почналъ да се образува презъ май 1796 год., около единъ подводенъ кратеръ, чийто изригване е било толкова внезапно и силно, че единични блокове нажежена лава сж стигнали на 30 мили далечъ до острова Умнакъ. Младата огнена планина години подъ редъ е била въ действие, за това и острова въ 1819 г. е достигналъ до четири и половина географски мили голѣмина. Въ 1832 год. височината на вулкана е слѣзла на 500 м. и кратера му е угасналъ.

Днесъ тоя островъ напразно се търси въ Беринговото море, сжщо както Томсоновия островъ и островитѣ на Кемни въ Южното ледено море.

Отъ нѣмски: И. Мот.

Никола Т. Балабановъ.

АЙСЕДОРА ДУНКАНЪ И МОРЕТО.

Всичко въ природата се движи. И ако това е първиятъ законъ на естеството, вториятъ се налага самъ по себе си и той гласи: — движението въ природата е ритмично. Какво ли не се движи и въ кое ли движение не се долава ритъмъ? Морето, рѣката, поточето, слънцето, луната, звездитѣ, гората, вѣтърътъ. Движение и ритъмъ е смѣната на день и нощъ, смѣната на годишнитѣ времена, биенето на сърдцето, играта на животнитѣ, летенето на птицитѣ небесни: — навсѣкжде, въ всичко и всѣкога — движение и ритъмъ. Движението е заложено и у човѣка отъ природата, като първично начало, по силата на нейния основенъ законъ. По своята сжщность то е творчески поривъ, отгласъ на екстаза, който се ражда отъ съзерцание на околния миръ. Движението у човѣка, по силата на втория законъ на природата, е ритмично. А ритмичното движение е игра или танцъ. Човѣкътъ, както въ днитѣ на своята първобитностъ така и днесъ, играе и танцува и това му доставя радостъ и го забавлява. Движение и ритъмъ, игра и танцъ, радостъ и забава. Тѣмко до това прозрение е дошла Айседора Дунканъ и тѣмко то я стимулира да пише въ своята изповѣдь: „Азъ започнахъ да танцувамъ отъ минута, когато се научихъ да стоя на крака и танцувахъ цѣлъ животъ. Човѣкътъ, цѣлото човѣчество, цѣлиятъ миръ трѣбва да танцува. Така е било, така

всѣкога и ще бжде. Хората напразно се стремятъ да попрѣчатъ на това и напразно се отказватъ да разбератъ, че това естествено побуждение е заложено у насъ отъ природата“. Навсѣкжде знаменитата танцьорка вижда движението и то е за нея най-сигурния и най-вѣрния изразъ на емоции и творчески стимулъ за създаване на нейното високо изкуство — танца. И което е най-характерно въ случая е, че мисълта за движението, както и идеята за нейнитѣ художественни танци сж й навѣяни отъ морето. Историята е отбелязала имената на много бележити хора на изкуството, но азъ не зная, кой би могълъ да съперничи на Айседора Дунканъ, по-скоро на нейния силенъ и остъръ усетъ къмъ морето, не като стихия, което възбужда страхъ и ужасъ, а като ритмично движение, като симфония на движението. Тя долава обаянието на движението и ритма на морето, пренася това обаяние въ своето изкуство и сигурно нему дължатъ много прелестята и притегателната сила на нейнитѣ танци. Тя сама въ „Моята изповѣдь“, съ една поразяваща искреностъ, непосредственостъ и топлина, изповѣдва това: „Моятъ животъ и моето изкуство, пише тя, сж родени на морето . . . Моитѣ първи мисли за движението и за танца бѣха безусловно навѣяни отъ ритма на вълнитѣ. Азъ се родихъ подъ знака на Афродита, излѣзла отъ морската пяна“. Но и това

не е всичко: — въ своето преклонение предъ морето, Айседора Дунканъ стига до нѣкаква таинствена мистичностъ, на която отдава и съ която си обяснява своето изкуство — танца. „И моитѣ танци, изповѣдва тя, които наричатъ „гръцки“, нима не произлизатъ отъ Америка? . . . Всичкигѣ тѣзи движения — отъ кжде водятъ своето начало? Тѣ сж родени отъ природата на Америка . . . отъ Тихия океанъ, миецъ брѣговетѣ на Калифорния . . . отъ Ниагарския водопадъ . . .“ Морето обаче не е само вдъхновителъ на нейното изкуство. Таинствената мистичностъ, или мистичната таинственостъ на морето, простира своята неразгадаема сила не само върху танцитѣ на Айседора Дунканъ, но и върху цѣлиягъ ѝ животъ. Най-върховнитѣ моменти въ живота ѝ, минутитѣ на опияняваща радостъ, както и минутитѣ на погубваща тжга, сж свързани съ морето. То прониква въ съзнанието ѝ като нѣкаква иреална сила, която властвува надъ живота ѝ, тя върва въ неговата чудодейностъ и се прекланя предъ нея, така както гръцигѣ въ класическата епоха на своя животъ, въ епохата на разцѣптъ на изкуствата сж вървали въ сждбата и сж се прекланяли предъ нейната чудодейностъ. Въ своята автобиография, онасловена „Моята изповѣдь“, тя пише: „Азъ се родихъ, край море и забелязахъ, че всички сериозни събития въ моя животъ се случваха близо до него. Морето всѣкога ме тегли къмъ себе си, когато пъкъ въ гората у мене се появяваше смѣтно чувство на стѣснение и желание да бѣгамъ. При морето азъ можехъ да бродя сама и да се отдавамъ на собствената си фантазия“.

Преклонението на Айседора Дунканъ предъ морето прехвърля синурата на любовта и на религиозната мистичностъ и стига до култъ. „Освентова, пише тя, азъ считамъ, че животътъ на детето се слага различно, въ зависимостъ отъ това, родило ли се е то край море или въ Балканъ“.

И наистина, морето играе една необикновена роля, както въ живота на самата Дунканъ, така и въ живота на собственитѣ ѝ деца, и децата школници. Съ морето, съ неговия образъ, съ неговитѣ трепети и вълнения, съ неговото спокойствие и буря сж свързани най-слюбимнитѣ моменти въ живота на тази знаменита танцьорка, така както съ движението на морето, споредъ собствената ѝ изповѣдь, е свързано нейното изкуство. Нѣколко характерни случаи отъ нейния животъ ясно подчертаватъ вѣрността на казаното. Когато съвсемъ още бедна, тя напуща Америка и отива да предлага своето изкуство на центъра на човѣшката култура — Парижъ, и е упоена отъ радостъ, че е намѣрила много ефтина квартира, и когато на другия день се пренася въ „широката и удобна“ квартира, тя съ ужасъ узнава, че надъ квартирата се помѣщава печатница, машинитѣ на която издаватъ денонощно невъобразимъ шумъ, Айседора Дунканъ не само не се отчайва, но съ единъ рѣдкъ стоицизмъ си „въобщила, че се намира на брѣга на морето и си мислила, че това (шума на машинитѣ) е прибой“. По късно нейната романтична натура явлѣе къмъ Гърция, и когато се почувствувала въ сърдцето на Елада, обзело я безумно желание да се спусне съ лодка въ морето въ пжтешествие, което да ѝ напомня пжтуването на Одисея. Увлѣчена, тя не чувствувала приближаващата буря, и макаръ да е била настойчиво убеждавана отъ лодкаря да се върне, тя ре-

шила да продължи пжтуването. Тази упоритостъ ще да ѝ е коствувала твърде скъпо, защото съ видимо неспокойствие тя пише: „Не съществува по коварно море отъ Ионическото и ние рискувахме нашия драгоцененъ животъ“. Следъ единъ сполучливъ гас-тролъ въ гр. Стокхолмъ, на пътъ за Германия въ парахода я обзема силно желание да се уедини самъ сама на брѣга на морето. По това време Айседора Дунканъ носи въ утробата си своята първа рожба и приближаващото раждане я тегли къмъ морето, — което има толкова необикновена властъ надъ нея и отъ което зависи сждбата на бждещето ѝ дете. Разбира се, желанията внушени отъ морето, сж законъ за Айседора, и безъ колебание тя се уединява въ самотната вила „Маранъ“ на брѣга на Северното море, край селото Нордвикъ. И — „азъ прекарвахъ своитѣ дни въ обществото на морето, на дюнитѣ и на детето, което, както изглеждаше, бѣше вече нетърпеливо да се яви на Божия свѣтъ“. Въ тия дни на предродилни трепети, когато я спхожда мрачно настроение, както сама изповѣдва, тя се хвърляла въ хладнитѣ вълни на Северното море, устремена къмъ далечния хоризонтъ и тогава макаръ и трудно, мрачното настроение ѝ минавало. Въ живота на човѣка има страни и неуяснени стремежи, които сякашъ сж предвестници на сждбата му, и които сякашъ се раждатъ по повеля на неговата щастлива или нещастна звезда. Така е съ Айседора Дунканъ. Почти обезнадеждана и отчаяна, че ще може да реализира своята мечта — да създаде своя школа, въ която да обучава малки деца на своето изкуство, съвсемъ неочаквано и ненадейно, щастливата ѝ звезда я озарява въ тъмната на отчаянието. И ето че милионитѣ, необходими за школата и милионерътъ я зоватъ при себе си — тамъ, тамъ на брѣга на Срѣдиземното море, кждето всичко е приготвено. Не е ли наистина повеля на сждбата, скрита може би нѣкжде въ тъмнитѣ води на морето, въ най-критичния моментъ на отчаянието да получи следното нечакано писмо: „Азъ се прекланямъ предъ Вашето изкуство и тази смѣлостъ, съ която Вие защищавате идеята за Вашата школа. Азъ идвамъ да Ви помогна. Но какво да направя? Не желаете ли, наприкладъ, да дойдете съ всичкитѣ Ваши деца въ малката вила на Ривьерата, при морето, да се заемете съ създаване на нови танци? Нѣма защо да се безпокоите за разходитѣ. Азъ ги вземамъ върху себе си. Лоенгринъ“. На следната седмица цѣлото семейство отъ деца — школници въ първокласни вагони лети заедно съ Дунканъ къмъ „слънцето и морето“, и оставя задъ себе си много шумния Парижъ. Айседора Дунканъ е на върха на своето частие и въ упоение броди изъ морето по своя воля съ собствената яхта на Лоенгринъ: — „чудната яхта, пише тя, плуваше по гължбовитѣ вълни на Срѣдиземното море“.

Следъ едно щастливо пжтуване по водитѣ на легендарния Нилъ, тази необикновено даровита жена съ стремителенъ бѣгъ се отправя за морето — тя е отново майка, а морето ще кове сждбата на бждещата рожба. И — „утрото на първи май, когато природата бѣ се разтворила въ богати цѣтотове, морето синѣеше, слънцето жарѣше и всичко ликуваше, роди се моятъ синъ . . . И така азъ отново лежахъ край морето съ дете на ръка, само че вмѣсто бѣлата треперяща отъ вѣтъра вила „Маранъ“, имашъ разкошенъ дворецъ, а вмѣсто мрачното безспокойно Северно море, — гължбовото Срѣдиземно“.

По късно, когато започват жестокиѣ удари на живота, когато нещастията сякаш се надпреварватъ, Айседора Дунканъ е отново при морето. Животътъ е неумолимо жестокъ: — Любимиятъ ѝ Лоенгринъ, който ѝ донесе толкова много щастие, презъ единъ скръбенъ день се понася върху собствения си параходъ по вълнитѣ на гължбовото Срѣдиземно море и все повече и повече се отдалечава, за да се загуби задъ хоризонта. Другъ пѣтъ когато броди по брѣга на развълнуваното море, самотна и нещастна въ своята скръбъ, изведнѣжъ ужасена тя вижда да се борятъ съ вълнитѣ дветѣ ѝ покойни вече деца. Заше медена отъ видението, тя се хвърля въ морето, гони ги, вика ги, но „изведнѣжъ тѣ изчезнаха въ тъмнитѣ прѣски на вълнитѣ“.

Презъ страшнитѣ дни на Европейската война, когато нещастията я довеждатъ отъ татѣкъ синура на отчаянието, Айседора Дунканъ има единъ единичѣкъ вѣренъ приятель и единъ единичѣкъ идолъ — Морето: — „азъ трѣгнахъ по брѣга, отивайки все по-далече и по-далече съ желание никога да не се вър-

на, ни въ печалната вила „Черно и бѣло“, ни къмъ любовта, приличаща на смъртъ, . . . Стремително се надигаше приливътъ и вълнитѣ вече лижеха мойтѣ крака. Не обърчайки внимание на студенината, поиска ми се да трѣгна срещу морето и да вървя безъ край, за да свърша съ непоносимата тѣга, отъ която не намирахъ облекчение, нито въ изкуството, нито въ новото материнство, нито въ любовта“.

Така сѣдбата свързва живота на знаменитата американка Айседора Дунканъ съ морето, а може би, тъкмо защото, както тя изповѣдва, нейнитѣ танци сѣ вдъхновени отъ морето, отъ неговата симфония на движението, предъ нейното изкуство се прекланяше цѣла Америка и цѣла Европа, включително и антибуржуазната Съветска Русия, съ която я свързва още и нейната последна и най-романтична любовъ съ Сергей Есенинъ, който не можа да преживѣе трагичния ѝ край и се самоуби. И може би никой нѣма повече право отъ Айседора Дунканъ да каже въ своята изповѣдь: — „Цѣлиятъ мой животъ е призреченъ корабъ на призреченъ океанъ“.

Никола Т. Балабановъ

С. Терещенко.

ПОДВОДНИ КОРСАРИ 1).

Въ априль 1917 год. Съединенитѣ Щати обявиха война на Германия и незабавно изпратиха въ Лондонъ за свръзка съ английския флотъ контръ-адмиралъ Симсъ, единъ отъ най-добритѣ офицери отъ флота си, който впоследствие трѣбваше да вземе командването на всички американски кораби въ европейскитѣ води.

Първото му посещение е било при морския лордъ адмиралъ Джелико. Не казвайки ни дума, последниятъ му подаль книжка. Това била ревизията за потопенитѣ, въ последнитѣ месеци отъ германскитѣ подводни лодки, търговски кораби: въ февруарий 536 хиляди тона, въ мартъ 603 хиляди, въ априль се очаквали 900 хиляди или по-вече. Тѣзи цифри много пѣти превъзхождали утешителнитѣ сведения, които съобщаваха вестницитѣ.

— Това е загубване на войната — можалъ само да произнесе, като отъ грѣмъ поразениятъ адмиралъ Симсъ.

— Да — спокойно отговорилъ адмиралъ Джелико — ако се продължи така, ние не ще можемъ да спечелимъ войната.

— Какво мислите да правите?

— Всичко, което ще бѣде по силитѣ ни.

— Имате ли точенъ планъ да се справите съ тази задача?

— За сега никакъвъ. Има само по-вече или по-малко успѣшни палиативни мѣрки: торпедоносци, въоръжени яхти, охранвани пѣтища, поставяне орждия на транспортитѣ. Но, което е още по-лошо, това е, че всички разпространявани отъ насъ, за подигане духа на населението сведения за загиването на голѣмо число германски лодки сѣ сѣщо невѣрни. Макаръ положението да е вече катастрофично, но въ най-близко време, то трѣбва още да се влоши. Имаме срокъ още 4—5 месеца — завършилъ адмиралъ Джелико — и тогава, ако не се оправимъ, Германия ще спечели войната...

* *

Стотици предложения отъ всички крайща на свѣта се сипѣха въ комисията за изобретения, от-

крита подъ председателството на лордъ Фишеръ при адмиралтейството, за унищожаване на опасността; вестницитѣ подканваха Едисонъ и други изобретатели. И действително, нѣкои проекти бѣха напълно целесъобразни, но всички изобретатели забравяха най-сѣщественото: малко бѣше да се избрети методъ за унищожението на германскитѣ лодки, него трѣбваше да го турятъ въ употребление съ пълненъ успѣхъ незабавно, въ течение на два — три — месеца. Иначе — войната е изгубена.

Положението на Британскитѣ острови въ аванпостъ на Европа и необходимостта да отправятъ почти цѣлия морски транспортъ въ Ирландско море, необикновено облекчаваха дейността на германскитѣ лодки. Десетина или две лодки на тѣзи изходящи пѣтища спокойно подчакаваха своитѣ жертви и за да не се подхвърлятъ на опасността да започнатъ бой съ тѣзи отъ тѣхъ, които бѣха въоръжени (а въоръжени бѣха, и съ много сериозна артилерия, болшинството отъ транспортитѣ) потопяваха ги чрезъ торпеда, безъ предупреждение, не показвайки се надъ водата. Въ англичанитѣ нѣмаше достатъчно торпедоносци за да охраняватъ пѣтищата — тѣ бѣха заети съ други бойни задачи. Стотицитѣ и хилядитѣ мобилизирани, яхти, катери и влѣкачи по своето бавноходство и лошо въоръжение даже въ такова количество не можеха да представляватъ сериозна опасностъ за подводнитѣ лодки. Освенъ това, англичанитѣ се опитваха да се борятъ съ подводнитѣ лодки, поставяйки мини въ базитѣ имъ. Такива мини бѣха вече поставени десетки хиляди — въ Остенде, Ламаншъ, Зеебрюге и Хелголандъ, но тѣхното значение се свеждаше почти къмъ нула, тъй като тѣ или се разпрѣсваха на части отъ честитѣ въ този край бури или се прибираха отъ противника.

На 27. априль г-нъ Пежъ, американски посланикъ въ Лондонъ, телеграфира въ Вашингтонъ: „Изяснявайки съ първия министъръ и другитѣ министри сериозността на положението, азъ настоявамъ, щото незабавно въ английскитѣ води да бѣдатъ изпратени всички наши торпедоносци и кораби,

1) Корсаръ значи пиратъ, морски разбойникъ. Бел. преводача.

които могат да бждат приспособени въ борба съ подводните лодки. Ние преживяваме най-критичното за съюзниците време. Даже 30 наши торпедоносци, дошли на време, могат, въ очакване на други да подобрят и да спасят положението". Адмиралъ Симсъ не по-малко категорично писа за същото.

С. Шати въ тази работа проявиха забележителна енергия и разбиране на положението. Още три дена преди изпращането на тази телеграма, на 24. априлъ, 8-ма торпедоносна флотилия, въ съставъ отъ 6 торпедоносца, напусна американското крайбрежие въ неизвестно направление, а на 4. май цѣлото не-голъмо нагеление на ирландския градъ Крестонъ, неизвестно отъ кого предупредено, съ громки овации среща показващия се на хоризонта димъ. Това бѣха първите американски кораби на които бѣше съдено да взематъ участие въ Великата война.

Обаче не може да се каже, че английскиятъ адм. Бейли, който командваше въ Крестонъ, макаръ въ най-малка степенъ, пакъ така радостно е срещналъ новитѣ съюзници. Когато му представили американскитѣ офицери, толкова отличаващи се отъ английскитѣ, той дълго ги разглеждалъ съ нѣкакво пренебрежително недовѣрие, което лѣтъ, малко понаправило. Най-сетне обръщайки се къмъ началника на флотилията, той презъ жбѣ произнесълъ:

— Кога можете да излѣзете въ морето?

— Още въ тази минута.

Първиятъ изпитъ билъ издържанъ успѣшно, мрачното изражение на лицето на адм. Бейли просвѣтнало, а следъ половинъ година този морякъ не наричалъ американцитѣ иначе, освенъ „мои американци“ или „мои трпедоносци“. И тѣ считали това за най-висшата награда, която можеха да заслужатъ. Но единъ билъ особенъ любимецъ на адмирала: командира на „Дунканъ“, младиятъ лейт. Вилямсъ. Потрѣбвало еднажъ да се срещне нѣкакъвъ си корабъ. Въ пристанището се намиралъ само „Дунканъ“ съ счупено кормило. Адмиралътъ прекрасно знаелъ това. Въпрѣки това отъ мансардата на двореца подали сигналъ: „Дунканъ“ незабавно да излѣзе въ морето и да докара кораба. Следъ десетъ минути, нѣмайки още всички нѣща, „Дунканъ“ излѣзълъ въ морето безъ кормило и изпълнилъ поржката. Особено се харесало на адмирала, че младиятъ командиръ никога не поменалъ за трудноститѣ, които е понесълъ.

Следъ две недѣли дошла и втората флотилия, а следъ това почти всѣка недѣля идвала нова, докато числото на американскитѣ торпедоносци не било доведено до 80. Тогава тѣ бѣха въ Англия 400.

По това време борбата съ подводната опасностъ значително се усъвършенствува. Въведе се при плаването на търговскитѣ кораби системата на кервани или конвои (convoy). Забелязано бѣше, че ако подводнитѣ лодки леко потопяваха даже и добре въоръженитѣ транспорти, тѣ нищо не можеха да направятъ съ бойнитѣ кораби, които всѣкога бѣха добре защитени отъ окръжаващитѣ ги въ похода торпедоносци. Торпедоносцитѣ или въобще всѣки неголъмъ и бързоходенъ корабъ, е най-голъмия врагъ на подводната лодка. Нему се удава да се нахвърли и да действа върху нея, безъ да се говори за урагания артилерийски огънь на неговитѣ скорострелни орждия, по рано отколжото лодката да успѣе да се потопи. Торпедото пъкъ е почти невъзможно да попадне въ такава малка и подвижна целъ.

И ето, яви се мисълта да се събиратъ транспортитѣ, отиващи по една посока, въ отряди, охранявани отъ торпедоносци като бойни ескадри. Този пътъ се срещнаха много затруднения, но тѣ бѣха преодоляни. Появиха се кервани — началото на поражението на подводнитѣ лодки. Тактиката на борбата съ тѣхъ изведнажъ се измѣни. По-рано съюзниците, разпръсваха своитѣ торпедоносци и охраняващи кораби, на огромното пространство море, минащо Европа, и напразно търсѣха лодкитѣ, които безъ голѣмъ рискъ да се срещнатъ съ опаснитѣ за тѣхъ военни кораби, действаха кждето имъ бѣше угодно. Сега около керванитѣ се удаде да се съсредоточатъ охраняващитѣ кораби, и на нѣмскитѣ лодки дълго предстоеше да бродятъ по моретата и океанитѣ, докато се срещнатъ съ такъвъ керванъ, атаката на който бѣше свързана съ голѣмъ рискъ.

Една отъ американскитѣ флотилии съпровождала голѣмъ английски керванъ, и изведнажъ по радиото получила известие отъ парахода „Лекенбахъ“, съобщаващъ, че той е атакуванъ отъ подводна лодка. До него имало 90 мили. Незабавно единъ американски торпедоносецъ, „Николсонъ“ съ пълнен ходъ се устремилъ на помощъ. По радиото другитѣ кораби могли да следятъ перипетиитѣ на разиграващата се драма.

„Лекенбахъ“ — S. O. S. Лодката се приближава.

„Николсонъ“ — Летя на помощъ. Дръжте се.

„Лекенбахъ“ — Далечно ли сте?

„Николсонъ“ — Дръжте се. Идвамъ съ най-пълния ходъ.

„Лекенбахъ“ — Кога ще дойдете?

„Николсонъ“ — Дръжте се.

„Лекенбахъ“ — На всички военни кораби. Лодката ме обстрелва.

„Николсонъ“ — Не смѣйте да се предавате. Държете се.

„Лекенбахъ“ — Не ще се предамъ.

Следъ два часа „Николсонъ“ известилъ на командующия флота и на началника на флотилията: „Лекенбахъ“ не се нуждае по-вече отъ помощъ. Въ леко повредено състояние го докарахъ до кервана. Лодката се скри при моето появяване“.

Ето други случай. При съпровождане на керванъ, отъ торпедоносца „Фанингъ“ билъ забелязанъ перископа на подводна лодка, която очевидно, се готвѣла да пусне торпеда въ единъ отъ транспортитѣ. Торпедоносецътъ се хвърлилъ да я напада, но перископътъ изчезналъ и било трудно точно да се опредѣли мѣстото, гдето го видѣли. Обаче, „Фанингъ“ хвърлилъ нѣколко хидростатически бомби и същото направилъ и дошлия на помощъ „Николсонъ“. Ясно било, че атаката не се е удала, лодката се спасила. Минали 10 или 15 минути, торпедоносцитѣ отново заели мѣстата, керванътъ продължилъ своя пътъ.

Изведнажъ станало необикновенно произшествие. Отъ водата подъ жгълъ 30° се показала кърмата на черно-сива подводна лодка съ бавно въртящи се винтове и грозни отверстия на торпеднитѣ апарати. Следъ това изкочила кулата и цѣлата лодка, се изравнила, като че ли нищо не е било. Ясно се виждалъ номера „U 58“. Изъ входното отъверстие се изсипала въ водата командата. Докато ги спасили, лодката потънала. Отъ разрива на хидростатическитѣ бомби била развалена електрическата батарея и лодката не могла по-вече да се държи подъ водата. Командата била така преуморена, че мнозина измъкнали съ трудъ отъ водата.

Следъ часъ торпедоносцитѣ получили две телеграми. Първата отъ адмиралъ Бейли: „Лордове-тѣ отъ адмиралтейството Ви поздравяватъ за извършения подвигъ“.

Втората отъ адм. Симсъ: „Чакамъ повторение“.

Разбира се, леко е да си представимъ, че фабриктѣ на Фордъ можеха да построятъ въ течение на 18 месеца за американския и съюзния флоти 400 дървени катери, дълги 33 метра, водоизмѣстване отъ 60 тона всѣки и съ ходъ 20 мили. Много по-трудно е да си представимъ, какъ 170 отъ тѣзи катери, въ зимния студъ, съ команди, състоящи се отъ яхтсмени и студенти отъ университетитѣ на Йель, Хавардъ и Принцетонъ самостоятелно пресѣкоха океана, извършвайки пжтуване отъ 3,000 мили! Обаче, това тѣ блестящо изпълниха, не изгубвайки ни единъ катеръ и ни единъ човѣкъ. Имало е, разбира се всѣкакви трудности. Единъ отъ катеритѣ № 28, на който и тритѣ машини се оказа-ли залѣти отъ вълнитѣ, тридесетъ и два дена самостоятелно се движилъ подъ платна, собствено издѣлие, докато не се добралъ до Азорскитѣ острови. Но американцитѣ не обичатъ да говорятъ за неуспѣхи и трудности, веднажъ щомъ целта е достигната.

Тѣзи катери се предназначавали за борба съ подводнитѣ лодки по съвършенно новъ методъ, изобретенъ почти едновременно въ Франция и Америка.

Той се заключава въ следуюцето: еднажъ не могла да се открие подъ водата подводната лодка съ очи, започнаха да търсятъ способъ да я откриватъ съ ухо. Главното затруднение се заключава въ това, да се изясни посоката, въ която тя се намира. Това се удаде да се достигне въ края на 1917 год. Въ морето излѣзли 3 катера (строени въ фронтъ на разстояние две мили единъ отъ другъ) съ специални слухови апарати — микрофони, показващи посоката на всѣкакъвъ звукъ подъ водата. Зимата бѣше тежка, студена, бурна. Американскитѣ катери по три денонощия се държали на мѣстата, кждето би могло да се очаква появяването на лодки, или при охрана на кербани, тѣ бавно се движели напредъ, спирали се, слушали. Обикновено нищо не се чувало. Само плясъкъ на вълнитѣ. Но понѣкога на единъ отъ катеритѣ започвалъ да работи безжичния телеграфъ.

— Чувамъ по еди какво направление лекъ шумъ. А вие?

Ако другитѣ не чували нищо, то вървѣли по нататъкъ, продължавайки да слушатъ. Ако другитѣ сжщо чували, то отправяйки апаратитѣ на двата катера къмъ шума, определяли откъде изхожда (пресичането на тѣхнитѣ направления). Третия катеръ провѣривалъ. Тогава всичкитѣ три катера се хвърляли къмъ това мѣсто и хвърляли хидростатически бомби. После отново слушали. Ако шумътъ отново се е появявалъ — значи лодката се е измѣ-нала и лова се продължавалъ. Ако нѣмало по-вече шумъ, имало шансъ, че лодката е потопена. Но по-често отъ всичко германскитѣ командири се бояли отъ такъвъ ловъ, кждето тѣ сами нищо не виждали, а тѣхъ „чували подъ водата, като че ли сж ги видѣли срѣдъ бѣлъ день“ (така се изразилъ единъ отъ тѣхъ) и следъ първитѣ бомби се слу-щали и правѣли видъ, че сж „мъртви“. Така оста-ваха тѣ съ часове, денонощия понѣкога и по-вече ако иматъ основания да предполагатъ, че катера ги

караули. По този начинъ загинаха цѣлъ редъ германски лодки.

На 3. септемврий 1918 год. на 150 мили на западъ отъ носъ Финистеръ, дежурила „тройката“ катери на запасния мичманъ Адамсъ. Съ слуховитѣ апарати било открито присѣгстването на неприятелска лодка. Два часа я преследвали и при най-малкото ѝ движение хвърляли върху ѝ бомби. Последния пжтъ апаратитѣ я показали всичко на 10 метра отъ носа. Отново хвърлили бомби. Въ течение на 20 минути — пълно мълчание. Следъ това се раздалъ едва чутъ шумъ на винта, който се опитвали да приведатъ въ движение. Моторътъ едва се движелъ, после се спрѣлъ. Така нѣколко пжти. Очевидно било, че лодката и нейнитѣ двигатели сж понесли тежко крушение. Най-сетне продължителната тишина започнала да се прекъсва съ чукане. На лодката нѣщо правили и удрали съ чукъ. Микрофонитѣ предавали горе най-малкия звукъ отъ разиграващата се подъ водата трагедия. Живи хора, очевидно лишени отъ всички срѣдства за борба и защита, се опитвали да се добератъ на повърхността, а повредената лодка не била по-вече въ състояние ни да се движи, ни да се издига.

Настъпила нощъ. Надъ мѣстото на затъналата лодка билъ оставенъ свѣтящъ плаващъ знакъ, но спусналата се мъгла правѣла едва забележимъ този огнецъ на повърхността на морето. А микрофонитѣ съ неумолима точностъ продължавали да държатъ американцитѣ въ курсъ на това, което ставало подъ водата. Цѣлата нощъ, цѣлото утро въ лодката работили; чукали съ чукове и се раздавали всѣкакви шумове, показващи какъ тамъ долу хората упорно се борѣли за животъ. Въ единъ часа всичко се прекратило. Лодката не се движела. Екипажътъ изгубилъ надежда да спаси своя животъ. Най-сетне, около петъ часа вечерята билъ чутъ първия сухъ звукъ, заставящъ всички, които слушали, да потръпнатъ отъ ужасъ. Това билъ револверенъ вистрелъ, следъ него много бързо се раздали още 24 такива сухи звукове. Двадесетъ и петъ вистрела подъ водата. Двадесетъ и петъ мъртви хора, които разбрали, че ги заплашва друга много по ужасна смъртъ отъ задушаване подъ водата. Така загинала германската подводна лодка „U 202“. Колко други лодки, открити отъ микрофони, сжщо така сж завършили своето толкова блестящо, колкото и не дълго сжществуване?

Всички усилия на американцитѣ въ морската война се сведоха къмъ борбата съ подводната опасностъ. Но кербанитѣ, торпедоносцитѣ, катеритѣ, слуховитѣ апарати и хидростатическитѣ бомби не бѣха единственитѣ срѣдства за тази борба. Наредъ съ тѣхъ, по свидетелствуването на нѣмцитѣ, огромно значение получиха минитѣ. Състоянието на техниката и мощната финансово и техническа помощ на Америка позволиха да направятъ това, което сами англичанитѣ не се оказаха въ състояние да изпълнятъ. Било решено съ огромно число мини да заградятъ германскитѣ лодки въ Северно море. Ламаншъ (21.5 мили), по това време бѣше задоволително запълненъ съ мини и мрежи. Предстоеше да се постави грамадно заграждане между брѣговетѣ на Норвегия и Англия на протежение 300 мили и при дълбочина до 300 метра.

Предъ Хелголандската база бѣха вече поставени до 30,000 мини, но лодкитѣ преминаваха на-

зидъ и напредъ леко съ помощта на миночистачи. Миночистачитѣ не можеха да излѣзатъ въ открито море безъ прикритието на флота, което бѣше крайно желателно за англичанитѣ, мечтаещи за новъ ескадренъ бой, който германцитѣ всячески избѣгваха.

Да се справятъ съ тази грамадна задача способствуваха американската техника и изобретението на мина, която можеше да се поставя на голѣми дълбочини, съ особенни телени антени, разпростиращи се на 30 метра въ всички страни, и съприкосновението съ които извикваше взривъ. Въ течение на лѣтото 1918 година бѣше поставено заграждане съ дължина 250 мили и широчина 35. Американцитѣ сж поставили 57,000 мини, англичанитѣ 14,000. Ако войната не би се свършила решено било да се поставятъ още 50,000. Но и това се оказа достатъчно. Духътъ на командитѣ на подводнитѣ лодки падна, Германия не успѣваше да замѣни загиналитѣ съ нови. Подводната война, въ значителна степенъ, благодарение участието на Америка, бѣше спечелена отъ съюзницитѣ. Въ септемврий 1918 год. лодкитѣ потопиха 180,000 тона, въ

октомврий малко по-вече отъ 100,000, въ първата недѣля на ноемврий — всичко 10 тона. Почти 200 германски лодки загинаха, заедно съ 5,000 човѣка отъ тѣхнитѣ доблестни команди, смъртта на които въ болшинството случаи бѣше най-ужасната, каквато може да си представи човѣшкото въображение.

Ако всичко това се оказа възможно, то е само защото английскиятъ голѣмъ флотъ, засиленъ съ 8 американски дреднаути, владѣеше морето, и ни веднажъ презъ 4 години не даде възможностъ на германския флотъ отъ открито море да поддържа операциитѣ на лодкитѣ си.

Въ резултатъ на това се яви прехвърлянето въ Европа въ кжсъ срокъ два милионна американска армия, при което не бѣше потопенъ ни единъ транспортъ и въ пѣтя не загина ни единъ човѣкъ, — а сжщо и спечелването на войната отъ съюзницитѣ, които се справиха съ подводната опасностъ, както и съ всички други. Съмнително е, че това би се удало да се направи безъ участието на Америка и американския флотъ.

(Изъ в. „Возрождение“, Парижъ 1931 г.)

Превелъ: Ив. Н. Чон.

Джозефъ Конрадъ.¹⁾

ПОТВЪВАНЕТО НА „ТРЕМОЛИНО“.

(Повестъ.)

1.

Писа се вече, че въ Срѣдиземно море, въ тая люлка на нашитѣ общи мореплувни прадѣди, азъ направихъ първитѣ и решителни крачки въ моето благородно занятие и порастнахъ въ любовта къмъ морето; въ любовъ, слѣпа и неударжима, каквато е всѣка млада любовъ, при все това всеотдайна и безостатъчна, каквато трѣбва да бѣде всѣка истинска обичъ. Нищо не искахъ отъ нея — нито дори приключения. Съ това може би доказахъ по-вече мъдро проникновение, отколкото възвишено себеотрицание. Защото никога никому приключенията не сж идвали по желание. Който съзнателно се стреми къмъ тѣхъ, той ще пожене само горчивини, освенъ ако се ползува съ благоволенieto на боговетѣ и е такъвъ герой, какъвто бѣше щастливиятъ рицаръ Донъ Кихотъ де ла Манча.

Намъ обаче, обикновенни простосмъртни, съ срѣдна душевна сила, които биха се зараждали да видятъ злитѣ великани като почтенни вѣтрени мелници, приключенията ни се струватъ ангелски явления. Тѣ попадатъ въ служебното ни поприще случайно. Както правятъ често неканенитѣ гости — и тѣ идватъ въ неподходящо време. И можемъ само да се радваме, ако тѣ преминатъ нѣкакъ набързо и преживѣни въ просъница, безъ да оставятъ у насъ особенни дълбоки следи. Чакъ когато преминатъ много години и ний имаме възможностъ да погледнемъ назадъ въ миналото, следъ превала на живота ни, да погледнемъ на подвизитѣ въ живота, които ни гледатъ приятелски и ни киматъ въ момента когато приближаваме другия вече брѣгъ, тогава чакъ отъ тъмната маса на преживѣното ще

изпъкне нѣкой образъ въ черенъ блѣсъкъ, като че ли е събралъ въ себе си тъмната свѣтлина на нашето мрачно небе. И отъ тоя блѣсъкъ ний ще извлѣчемъ образа на нашитѣ сжщински приключения, на нѣкогашнитѣ неканени гости, които сме приели и посрещнали въ ония дни, безъ да опознаемъ добре.

Ако срѣдиземното море, почетната, но сжщевременно и яростно-гнѣвлива кърмачка на всички мореплаватели, бѣ определено да люлѣе моята младостъ, то направата на люлката бѣ предоставена отъ сждбата на оня съвсемъ случаенъ съюзъ отъ неотговорни млади мъже — които бѣха толкова стари, колкото и азъ и които разхищаваха своя животъ въ весело безгрижие, като че пияни отъ слънцето на Провансъ, по образецъ на Балзаковата „История на тринадесеттѣхъ“ или малко нѣщо повече, съ малкъ примѣсъ отъ романтика.

Корабътъ, който бѣше моята люлка, бѣ построенъ на рѣката Савона отъ единъ знаменитъ майсторъ-лодкарь, и, въ Корсика, отново поправенъ, записанъ въ морскитѣ регистри подъ името „Тартана“, съ шестдесетъ тона. Въ сжщностъ той бѣше една истинска балансела¹⁾ съ два кжси, наклонени стожера и два закрепени напрѣчника, всѣки дълъгъ колкото корабното тѣло — едно истинско чадо на латинското море, съ две огромни платна-вѣтрила, които свити къмъ напрѣчницитѣ, наподобяваха тънкото тѣло на нѣкоя морска птица. Корабътъ въ действителностъ по-вече се плъзгаше по повърхността на водата, отколкото да сѣче морскитѣ вълни.

Името мубѣ „Тремолино“. ²⁾ Какъ би трѣбвало да се преведе тая дума сега? Може би Трептящия? Какво чудновато име за безстрашното малко корабче, което потапяше при плаването и дветѣ си стени въ бушуващата пѣна на вълнитѣ.

¹⁾ Голѣмъ платноходъ за риболовъ и за крайбрѣжна служба, срѣщанъ често по италиянскитѣ и испански брѣгове.

²⁾ „Треперушко“ (Бел. на прев.)

¹⁾ Бележка за автора (Джозефъ Конрадъ) дадохме въ кн. 1 стр. 12 на г. VI—януарий 1929 г. отъ сп. Морски Сговоръ по поводъ преведената отъ Б. Бошнакова, отъ сжщия писателъ, на български повестъ изъ моряшкия животъ „Младостъ“.

Можемъ само да прибавимъ, че отъ тогава насамъ на български отъ тоя знаменитъ английски авторъ сж излѣзли като отдѣлни книги: „Тайфунъ“, романъ, прев. отъ англ. Р. Русевъ; „Златната стрела“, повестъ, прев. отъ англ. Р. Радославовъ.

Бел. на прев.

Дене и ноще, — да, това е така — аз го усещам какъ той трепери, наистина трепери, но това бѣше отъ силното напрежение на неустрашимия му поривъ. Въ неговото кратко, но блѣстящо същество, той на нищо не ме научи, но ми даде всичко. Нему благодаря за пробуждането на моята любовъ къмъ морето, която съ тръпкитѣ на неговото дълго тѣсно тѣло и въ свистежа на вѣтъра подъ кълбото на Латинското вѣтрило, нахлуваше въ сърдцето ми съ сладка сила и развихряше напора на въображението ми. Тремолино! И днесъ още не мога нито да изговоря, нито да напиша тая дума, безъ да ми се свиятъ гърдитѣ и безъ да ме налѣгне едно стѣснение, примѣсено съ възхищението и страха на първото бурно приключение.

II.

Ний четиримата образувахме (да употребя единъ изразъ, който днесъ е въ обръщение у всички обществени слоеве) единъ „синдикатъ“, на който принадлежеше „Тремолино“ — единъ международенъ и удивителенъ синдикатъ. И ний всички бѣхме горещи роялисти отъ най-чиста проба — Богъ знай защо! Въ всички човѣшки групи съществува единъ, който споява членоветѣ на групата въ едно общо по силата на авторитета на възрастта, както и по богатия житейски опитъ. Ако спомена, че най-стариятъ отъ насъ бѣ твърде старъ, извънредно старъ — близо тридесетъ години — и че той винаги заявяваше съ рицарско безгрижие: „Азъ живѣя отъ моя мечъ“, то съ това считамъ, че съмъ далъ изчерпателни сведения за нашата обща житейска мъдростъ. Той бѣ единъ благородникъ отъ Северна Каролина. И. М. К. Б. бѣха началнитѣ букви на името му, и, доколкото зная, наистина той живѣеше отъ своя мечъ. Той сжщо загина отъ мечъ, по-после презъ вземе на едни безредици на Балканския полуостровъ, за каузата на сѣрби или българи.

Бедниятъ И. М. К. Б. — американецъ, католикъ и благородникъ, както обичаше да се препоръчва въ моменти на висококофѣрна общителностъ! Мога ли да се намѣрятъ и сега още въ Европа благородници, съ смѣло изражение на лицето, съ стройно тѣло, съ изискана външностъ, съ пленителни салонни маниери и съ тежкъ, но пъленъ съ значение погледъ, които да живѣятъ отъ своя мечъ? Неговиятъ родъ е билъ разоренъ презъ време на гражданската война и, струва ми се, е прекаралъ около десетина години единъ странствующъ животъ въ Стария свѣтъ.

Хенри С. . . , следващиятъ по години и мъдростъ въ нашата дружина, е билъ изхвърленъ отъ суровата неумолимостъ на своето семейство, което, ако добре си спомнямъ, е било здраво осѣднало въ едно Лондонско преградие. На почти телния изгледъ на това семейство, на неговата условна коректностъ, той е представлявалъ пълненъ противовесъ. Никога той следъ това не се е срещалъ съ другъ отритнатъ съ подобно простодушие. Никога. Всѣкога домашнитѣ му имаха милостта да му изпращатъ по нѣкога по малко пари. Той бѣше влюбенъ въ южнитѣ земи, въ Провансъ, въ неговитѣ жители, въ тѣхния животъ, въ слънчевия блѣсъкъ и поезията на тая земя. Съ тѣсни гърди, високъ и кжсогледъ, той като че ли ходѣше на кокили изъ улицитѣ и уличкитѣ, при което дългитѣ му крака винаги бѣха далечъ напредъ предъ тѣлото. Бѣлиятъ му носъ и брадата бѣха винаги заровени въ нѣкоя разтворена книга; защото той имаше навика да чете при ходене. Остана тайна, какъ той при такова четене не падна нѣйде по хлѣтнинитѣ на

кейоветѣ и стълбитѣ. Джебоветѣ на връхната му дрѣха бѣха винаги издути отъ малкоформатни книги на различни поети. Ако не прочиташе нѣщо отъ Виргилия, Омира или Мистрала въ градинитѣ, локалитѣ, улицитѣ и другитѣ обществени мѣста, то той използваше времето да съчинява сонети на френски езикъ за очитѣ, ушитѣ, брадата, косата и други видими съвършенства на нѣкаква нимфа на име Тереза, дъщеря — да потвърдя това ме задължава почтенността — на една известна мадамъ Леонора, притежателка на кафене въ една отъ най-теснитѣ улички въ стария градъ. Никога на едно такова дебело тѣло не е стояло такова очарователно лице, изрѣзано изящно като нѣкой старъ скъпоцененъ камѣкъ и нежно оцвѣтенъ като разцѣфнала пъпка. Въ срѣдата на кафенето той ѝ четѣше своитѣ стихове, съ невинността на малко дете и тщеславието на поетъ. Ний винаги го последвахме, ако не за друго, то поне да видимъ смѣха на божествената Тереза, винаги подъ надзора на чернитѣ и живи очи на майка ѝ — мадамъ Леонора. Тя се смѣше прекрасно, не толкова надъ сонетитѣ, на които не можеше да откаже своето благоволение, колкото на френското произношение на бедния Хенри, което бѣ съвсемъ своеобразно и наподобяваше птиче чуруликане, ако изобщо птицитѣ мотатъ да чуруликатъ съ отгнѣкъ на заекване и гнѣне.

Третиятъ ни съдружникъ бѣ Роже дьо ла С... провансалски земевладѣлецъ отъ най-чистъ скандинавски квасъ, русъ, високъ шестъ фуса ¹⁾ както подобава на единъ потомѣкъ на мореплавателитѣ — нормани. Съ заповѣднически наклонности, съ остра духовитостъ, съ триактна комедия въ джоба и едно сърдце въ гърдитѣ, изгорено отъ страстта, безнадеждна и неудовлетворена, къмъ една хубава братовчедка, омжжена за богатъ търговецъ на кожи. Безъ церемонии той ни водѣше на обѣдъ дома ѝ. Азъ се очудвахъ на хубавото търпение на тая добра дама. Съпругътъ ѝ бѣше едно добродушно създание съ голѣмо себеотречение, което прѣскаше по „приятелитѣ на Роже“. Допущамъ, обаче, че тайно той се възмущаваше отъ тѣхнитѣ набѣги. Но неговиятъ салонъ бѣ Карлистски ²⁾ и за това всички бѣха тамъ добре дошли. Възможността за повдигане на въстание въ Каталония бѣ често горещо обсъждана и то въ полза на добрия кралъ, който току що бѣ прекрачилъ Пиринейтѣ.

Донъ Карлосъ трѣбва да е ималъ много чудни приятели (това е общата сѣдба на всички претенденти на тронове), но между тѣхъ сигурно е нѣмало такива нечувано фантастически каквито бѣха тия отъ Синдиката Тремолино, който се събираше на съвещание въ една изба на кея на старото пристанище.

Стариятъ градъ Масилия ³⁾ сигурно не е видѣлъ такова необикновено съдружие отъ корабпритежатели отъ днитѣ на най-раннитѣ финикийци. Събирахме се за да изготвяме плана на действие за всѣко плаване на Тремолино. Въ тия действия взимаше участие и една банкова кжща — една твърде видна банкова кжща. Страхувамъ се, че много ще се разприказвамъ ако продължавамъ така. Сжщо и дами взимаха участие (действително се страхувамъ че казвамъ много) — всѣкакъ въ видѣ дами, едни отъ тѣхъ достатъчно стари за да поз-

¹⁾ 1 френски фусъ — 32½ см. *See prev.*

²⁾ Карлисти — привърженици на Донъ Карлосъ — испански кралъ презъ епохата на борбитѣ за испанския тронъ (1810—1880). Бел. на прев.

³⁾ Латинското название на Марсилия. Бел. на прев.

наватъ нѣщо по-вече отъ надеждата въ нѣщо необикновено; други млади и пълни съ хубави илюзии.

Една отъ последните бѣ по темпераментъ невѣроятно шегобийка и въ тѣсень кръгъ отъ познати имитираше различни високопоставени личности, които тя посещаваше непрекъснато въ Парижъ за каузата на краля — *Por el Rey!*⁴⁾ Защото тя бѣ карлистка и при това отъ баскийско потекло, съ изразъ донѣкѣ на лъвица, съ решителното лице (особенно когато разпущаше косата си) и съ лека душа на едно малко врабче въ изящно парижко перушинено облѣкло, което подъ действието на нѣкаква невидима сила отпада въ най-неочаквани моменти.

Така обаче, както тя се държеше като нѣкоя високопоставена личност отъ Парижъ и така, както той, потривайки темето си, безпомощно въздишаше: „Рита, ти си моята смъртъ!“ — всичко това бѣше достатъчно да предизвика смѣхъ (особенно ако той произлиза отъ младъ и безгриженъ човѣкъ). Нейниятъ чичо бѣ още живъ, сѣщо деятелен карлистъ, свещеникъ въ една малка планинска община въ Гипицка. Като плаващ членъ отъ синдиката (чийто планове въ най-големата си част произхождаха отъ Донна Рита) азъ бивахъ обикновено наговарванъ съ поръчки отъ естество на благоговейна любовъ до стария човѣкъ. Тѣзи поръчки трѣбваше да извършвамъ съ арагонскитѣ мулетари (които въ известни моменти очакваха търпеливо Тремолино въ мѣста близо до залива Розасъ) за да проникна безопасно въ вътрешността на страната, натоваренъ съ различни контрабандни стоки, които тайничко биваха изнасяни отъ отвѣрстията на Тремолино.

И така азъ доста много разказахъ за обикновеното съдържание на моята морска люлка (както и се опасявахъ). Съ това трѣбва да свърша. Повече не мога да разказвамъ за нея дори и нѣкой да би заядливо забелязалъ, че въ онова време трѣбва да съмъ билъ многообѣщаващъ младежъ, то нека бѣде така. Сега целта ми е да разкажа за славата на Тремолино и увѣрявамъ, че единъ корабъ е винаги непричастенъ въ прегръщенията, нападенията и лудоритѣ на своята обслуга.

III.

Не бѣше вината на „Тремолино“, че синдикатътъ зависѣше така много отъ разбиранията, информациитѣ и съобразителността на Донна Рита. Тя бѣше наела въ Прадо една малка мобилирана стая заради работата на краля — *Por el Rey!* Тя наемаше постоянно малки кѣщи все за нѣкого: за болни и отчаяни, за пропаднали художници, за ограбени картоиграчи — по нѣкога за неуспѣли спекуланти — *vieux amis* — стари приятели, както съ тонъ на извинение обичаше да обяснява при едно слабо свиване на рамена, на своитѣ изящни рамена.

Дали и Донъ Карлосъ бѣ единъ отъ тия стари приятели, мжко може да се каже. Въ салонитѣ за пушене бѣха разправяни още по-невѣроятни нѣща. Знаемъ дотолкова, че една вечеръ, не подозиращъ нищо, влѣзохъ въ салона на малката кѣща, кратко време, следъ като съчувственицитѣ на идеята бѣха получили известия за единъ значителенъ успѣхъ на карлиститѣ: уловиха ме за врата и рамената и неудържимо ме завъртяха три пѣти изъ стаята при прѣснене на падащи мобили и при звука на единъ алтовъ гласъ, който тънаникаше една валсова мелодия.

Освободенъ отъ шеметната пригръдка, седнахъ

на килима съ единъ гласъкъ, безъ да мърдамъ. Въ това малко достойно положение забелязахъ, че следъ менъ въ стаята влѣзълъ И. М. К. Б. — елегантенъ, съ многозначително държане, безукоризненъ и строгъ, съ бѣла връзка на нагрѣдника. Като отговоръ на неговия начумеренъ, напирашъ погледъ, чухъ Донка Рита да казва малко смутено, и ядосано: *Vous êtes bête, mon cher. Voyons! Ça n'a aucune conséquence.*¹⁾ Ако и въ тоя особенъ случай да бѣхъ доста радостенъ, че съмъ така неваженъ, то все пакъ имахъ вече залежи у себе си да се държа свѣтски.

Оправихъ яката си, която за честъта на истината, би трѣбвало да бѣде точно задъ дрехата, но въ сѣщностъ не бѣ, и забелязахъ съ щастлива тактичност, че съмъ се приготвилъ да се сбогувамъ, тъй като още сѣщата нощъ трѣбваше да бѣда въ морето съ „Тремолино“. Нашата гостоприемка, дишаша още развълнувано и малко нѣщо раздѣрпана, се обърна къмъ И. М. К. Б. доста строго и поиска да знае, кога той собствено ще бѣде готовъ, съ „Тремолино“ или по другъ начинъ да отпѣтува за кралската главна квартира? Мисли ли той, попита тя иронически, да чака докато войскитѣ на карлиститѣ влѣзатъ въ Мадридъ. Така ний можахме да възстановимъ чрезъ едно мждро приложение на тактъ и отзивчивостъ атмосферното равновесие на стаята дълго преди още да напустна и двамата, нежно помирени, и къмъ полунощъ да слѣза до пристанището за да мога да подсвирна на „Тремолино“ съ общоприетия лекозвученъ сигналъ, приближавайки кея. Тоя сигналъ въпрочемъ бѣ произведение на вѣчно будния Доминикъ, на *padrone.*²⁾

Тоя Доминикъ повдигна мълчаливо нагоре единъ фенеръ за да ми освети тѣснитѣ, разперушинени дѣсчици на жалката ни вжжена спускателна стълбичка.

„Значи ще плуваме“, мърморѣше може би той, цомъ като кракътъ ми стѣпи на палубата. Азъ бѣхъ предвестникътъ на внезапнитѣ отплувания, по въ свѣта нищо не бѣ дотолкова внезапно, достатъчно внезапно да смути Доминика. Неговитѣ гѣсти черни мустаци, всѣка сутринъ завивани съ горящитѣ ножици отъ бръснаря на кейовия жгълъ, изглеждаха да криятъ една постоянна усмивка. При все това никой, вѣрвамъ, не бѣ можалъ да види истинската форма на устнитѣ му. По бавната, непоколебима сериозностъ на тоя широкоплещестъ мжжъ човѣкъ би заключилъ, че той никога не се е смѣлъ въ живота си. Въ очитѣ му се отражаваше сѣнката на напълно прекипѣлъ присмѣхъ, като че ли за душата му не е било чуждо нито едно испытание. И най-лекото подуване на носнитѣ му крила придаваше на обгореното отъ вѣтъра лице израза на една дива смѣлость. Изглежда, че това бѣ единствената игра съ правене на изражения, на която той бѣ способенъ като южнякъ отъ самообладана, разсѣдъчна раса. Черната му абаносова коса падаше на гѣсти кѣдри по слѣпитѣ очи. Може би бѣше надъ четиридесетъ години но бѣ единъ мощенъ мореплувецъ изъ вътрешнитѣ морета. Хитъръ и разсѣдливъ той би съперничилъ по лукавщина съ нещастния синъ на Лаерта и Антиклея³⁾. Ако той не обръщаше своята духовитостъ и смѣлость дори и срещу боговетѣ,

¹⁾ „Вий сте глупавъ, драгий ми. Впрочемъ—това нѣма никакво значение“. (Б. пр.)

²⁾ Господаръ, корабначалникъ (Бел. на прев.).

³⁾ Лаертъ царъ на островъ Итака и жена му Антиклея. Тѣхенъ синъ е билъ грѣцкиятъ герой Одисей (Бел. на прев.).

⁴⁾ За краля! (На испански). *Sea. прев.*

то това бѣ само за това, че олимпийскитѣ богове бѣха мъртви отдавна. Разбира се, че него нѣкоя жена не би могла да разтревожи. Ни най-малки надежди срещу него — Доминикъ Червони отъ Корсика — не би ималъ дори нѣкой кралъ или кралски синъ да се сравнява съ него — единъ истински Капорали — една почетна фамилия, споредъ увѣреніята му, водеща началото си отъ дванадесетия вѣкъ. Но нека оставимъ това настрана.

Като нѣмаше небесни противници, Доминикъ обръщаше своята смѣлость, богата отъ къмъ безбожни хитрини, къмъ земнитѣ сили, въплотени въ уредбата на митници и всички принадлежащи къмъ тѣхъ простосмъртни — писари, кейови чиновници и надзиратели по вода и суша. Той бѣше подходящиятъ човѣкъ за насъ, този съвремененъ и законочуждъ скитникъ съ своята собствена легенда за любовъ, опасностъ и кръволей. Понѣкога той ни разказваше историйки съ умѣренъ, присмѣхуленъ тонъ. Той говорѣше каталонски, корсиканския италиански и френски по провансалско наречие съ една и съща неотезнена съ нищо лес-

нота. Въ своето селско облѣкло, съ бѣла колосанна риза, съ черна рубашка и крѣгла шапка, така както го бѣхъ видѣлъ веднажъ при едно посещение у Донна Рита, той изглеждаше великолепно. Той умѣеше да се направи интересенъ чрезъ тактична и настойчива въздържаностъ, която още повече подчертаваше чрезъ единъ язвителенъ, ако не и нападателенъ оттенъкъ въ тонъ и движения. Той имаше тѣлесното самообладание на коравосърдечни хора. Следъ половинчасовъ разговоръ въ трапезарията, презъ време на който тя изненада не си възвърна бърже непосредственостъта къмъ нѣщата, Рита, въ ненадминатия нейнъ стилъ на важна дама ни каза: „Но той е превъзходенъ човѣкъ“. Той бѣ завършена личностъ. На палубата на „Тремолино“, завитъ въ черна мантия, живописното намѣтало на сръдиземноморскитѣ моряци, съ тежкитѣ мустаци и изпитателнитѣ очи, които ставаха още по-значителни въ сѣнката на голѣмата гугла, той изглеждаше като пиратскъ и калугеръ, мраченъ, посветенъ въ най-страшнитѣ тайни на морето.

(Следва въ кн. № 2).



ИЗЪЧУЖДИТѢ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. На 31.VIII.1932 год. корабостроителницата „Кеммелъ, Лердъ и Ко.“ въ Биркенхедъ (Ливерпулъ) е спуснала на вода новостроящия се кръстосвачъ „Achilles“ — първиятъ отъ кръстосвачитѣ отъ корабостроителната програма 1930 год. Другитѣ два еднотипни нему кръстосвачи отъ същата програма сж „Neptun“ и „Orion“. И третѣ кръстосвача сж еднотипни съ кръстосвача „Leander“ (отъ корабостроителната програма 1929), който сега се достройва и ще влѣзе въ строя презъ настоящата 1933 година. Този типъ кръстосвачи иматъ водоизмѣстване 6,700 т., при дължина 169 м., широчина 16'8 м. и газене 4'9 м. Ходъ 32'25 вжзела въ часъ (при мощностъ на двигателитѣ 72,000 к. с.). Тѣ сж въоръжени съ: VIII—152 мм. и IV—102 мм. орджия, VI—533 мм. торпедни трѣби и 1 водохвърчило.

— На 29.VIII.1932 год. корабостроителницата Викиерсъ — Армстронгъ въ Барроу е спуснала на вода новостроящия се подводенъ заградителъ „Porpoise“ — единъ отъ малкото подводни заградители въ английския флотъ. Даннитѣ за него се държатъ въ тайна. Знае се само че надводното му водоизмѣстване ще бѣде около 1500 тона, а артилерийското му въоръжение ще се състои отъ едно 124 мм. орджие.

— На 31.VIII.1932 г. държавната корабостроителница въ Чатамъ е спуснала на вода новостроящия се мреженъ заградителъ „Guardian“, който ще бѣде едновременно и влѣкачъ за артилерийскитѣ прицелни щитове. Този корабъ се явява като първи отъ подобна серия кораби въ английския флотъ и въобще единъ отъ малкото мрежени заградители въ свѣтовнитѣ флоти. Неговитѣ данни сж следнитѣ: Водоизмѣстване 3050 тона, при дължина 94'5 м. и широчина 16'2 м. Скоростъ 18 вжзела въ часъ. Въоръжение — II—102 мм. орджия. Той ще струва 409,530 фунта стерлинги.

Франция. На 4.VIII.1932 г. корабостроителницата „Крезо“ въ Шалонъ на Сена е спуснала новостроящия се подводникъ „Sultane“, а корабостроителницата „Норманъ“ въ Хавъръ — еднотипниятъ подводникъ „Psyché“. Елементитѣ на тѣзи нови подводници сж: Надводно водоизмѣстване 570 тона (подводно — 800 т.), надводна скоростъ 14 вжзела въ часъ (подводна — 9 вжзела), надводенъ районъ на действие при скоростъ 10 вжзела — 3000 мили (подводенъ районъ на действие при 5 вжзела скоростъ — 78 мили). Тѣ сж въоръжени съ едно 75 мм. противоаеропланно орджие, една картечница, VI—550 мм. и II 400 мм. торпедни трѣби. (400 мм. торпедни трѣби сж предназначени специално за противоподводнитѣ кораби).

— На 26.IX.1932 г. презъ време на пробнитѣ изпитания на подводника „Persée“ се взривалъ мотора вследствие на което е билъ убитъ единъ инженеръ, тежко ранени 3 моряка и леко ранени 28 човѣка. Подводникътъ „Persée“ принадлежи къмъ серията отъ 5 еднотипни лодки, каквато бѣше и неотдавна загиналиятъ подводникъ „Prométhée“ (1370 т. надводно водоизмѣстване, скоростъ 18 вжзела надъ водата и въоръжение: I—100 мм., I—37 мм. противоаеропланно орджия и XI—550 мм. торпедни трѣби).

Италия. Отъ 8 до 14 августъ 1932 г. сж се състояли голѣми морски маневри, първата частъ отъ които е носила оперативно-стратегически характеръ, а втората — тактически характеръ. Въ маневритѣ сж участвували 100 надводни кораба, 30 подводника и 23 ескадрили хвърчила (всичко около 200 морски и земни хвърчила) подъ общото ръководство на началника на морския генераленъ щабъ адмиралъ Дучи, държащъ флагъ си на кръстосвача „Зара“. Маневритѣ сж се състояли въ централната частъ на Сръдиземно море.

Германия. Затегналата се напоследък постройка на новия линейен корабъ „Дойчландъ“ наново е усилена. Очаква се кораба да бжде окончателно готовъ и да влѣзе въ строя къмъ началото на пролѣтътъ 1933 г. (Той е започнатъ да се строи въ 1928 г., а е спуснатъ на вода 1930 год.).

— Презъ месецъ септемврий 1932 г. е билъ изваденъ отъ водата потъналиятъ презъ м. юлий сжщата година учебенъ корабъ „Ниобе“.

Ромъния. Постройката на ромънския подводникъ „Delfinul“ (строи се въ Италия) е привършена. До сега той не е влѣзалъ още въ строя, защото ромънското правителство (респективно ромънското морско управление) се отказаше да го приеме поради това, че не отговарялъ напълно на договорнитъ условия. Следъ продължителни преговори подводникътъ билъ подложенъ на нови пробни изпитания въ присъствието на видни италиански инженеръ-маханици въ качеството си на експерти. Тѣ констатирани, че подводникътъ отговаря на поемнитъ условия. Все пакъ, обаче, въпроса за приемането на подводника отъ ромънското правителство и до сега си остава откритъ.

Русия. Съгласно официалнитъ сведения личниятъ съставъ на съвременния червенъ флотъ презъ 1932 г. се е състоялъ отъ 29,039 офицери и моряци.

— Започнатия да се строи въ 1913 г. въ Черно море кръстосвачъ „Адмиралъ Корниловъ“ е привършенъ отъ болшевицитъ и е влѣзалъ вече въ строя подъ името „Красная Бесарабия“. Външото проектиранитъ 30 възела скоростъ въ часъ, той е далъ въ действителностъ 27.5 възела. Неговото водоизмѣстване е 7,600 тона. Въоръжението му се състои отъ XV—13 см., IV—7.5 см. орджия, два торпедни апарата и хвърчила. Еднотипни нему кръстосвачи въ Черно море сж: „Профинтернъ“ (бивши „Свѣтлина“), „Червонная Украина“ (бившъ „Адмиралъ Нахимовъ“) и „Красный Кавказъ“ (бившъ „Адмиралъ Лазаревъ“), а въ Балтийско море — „Ворошиловъ“ (бившъ „Адмиралъ Бутаковъ“). Тѣзи кръстосвачи могатъ да носятъ съ себе си по 100 мини за заграждане.

— Въ състава на руския черноморски флотъ е вписанъ кораба — хвърчилоносачъ (навѣрно бившъ търговски параходъ) „Летчикъ“, който има водоизмѣстване 3,900 тона, ходъ 18 възела въ часъ и може да носи съ себе си 20 хвърчила.

— Въ състава на руския черноморски флотъ сж влѣзли изваденитъ отъ водата (потопени въ Новоросийското пристанище въ 1918 година отъ болшевицитъ) торпедоносци „Воровский“ (бившъ „Керчь“) и „Калининъ“ (бившъ „Гаджибей“). Тѣ сж били спуснати на вода въ 1916 г., иматъ водоизмѣстване по 1450 тона, ходъ 33 възела въ часъ и сж въоръжени съ по IV—10 см. орджия и дванадесетъ торпедни тръби всѣки. Сегашната имъ скоростъ е около 25—27 възела въ часъ. Еднотипни съ тия торпедоносци сж: „Петровский“ (бившъ „Корфу“), „Незаможний“ (бившъ „Занте“), „Шаумянъ“ (бившъ „Левкосъ“) и „Дзержинский“ (бившъ „Калиакрия“).

— Въ строя на руския черноморски флотъ е влѣзалъ извадениятъ отъ водата (потопенъ въ 1919 г. отъ англичанитъ въ Севастополското пристанище) подводникъ „Сталинъ“ (бившъ „Орланъ“). Той е построенъ въ 1915 год. Отъ сжщия типъ е останалъ само единъ подводникъ — „Политрукъ“ (бившъ „Нерпа“).

Варна, 5.XII.1932 г.

(Изъ „Морской Сборникъ“, Ленинградъ 1932 г., № 10 и съ „Черный Флотъ“, 1932 г., № 27. С. Н. Ч.)

ИЗЪ ЧУЖДИТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТИ.

Англия. Поради голѣмата стопанска криза известното английско параходно дружество „Кунардъ“ се е отказало отъ постройката на най-големия въ свѣта параходъ, който щѣше да има 73,000 тона водоизмѣстване. Този отказъ е предизвикалъ единодушния протестъ на цѣла Англия, която едвамъ понася факта, че за сега палмата за първенство въ търговското мореплаване принадлежи на Германия съ нейнитъ нови, голѣми и най-бързоходни въ свѣта параходи „Бременъ“ и „Европа“. Отъ всѣкжде се отправятъ молби къмъ английския парламентъ и се правятъ предложения да се открие всенародна подписка за събиране на суми съ които да може да се продължи постройката на английския корабъ-гигантъ, който трѣбва да отнеме отъ Германия палмата на първенството въ търговското мореплаване.

— Едно частно дружество е направило предложение да построи въ Саутхемптонъ най-големия въ свѣта сухъ докъ. Размѣритъ на този грамаденъ докъ ще бждатъ: дължина 365 метра, широчина 41 м. и дълбочина 14 м. Въ него спокойно ще може да се помѣсти строящия се въ Англия презокеански търговски корабъ съ водоизмѣстване 73,000 тона (сжщия за когото по-горе съобщихме, че строежа му е преустановенъ поради кризата).

Русия. Съветското правителство води преговори съ Испания за поръчване на 50 парахода, стойността на които ще бжде изплатена въ натура съ нефтъ. Подобно предложение е било направено по-рано последователно на германски, французски и италиански корабостроителници, но тѣ единодушно сж се отказали отъ подобна сдѣлка.

— Построенитъ въ Италия: парахода „Владивостокъ“ и рибарския корабъ „Палтусъ“ (620 тона) сж заминали за Мурманскъ. Въ скоро време ще бждатъ готови строящитъ се сжщо въ Италия още 4 риболовни кораба всѣки съ водоизмѣстване по 1300 тона.

Сев.-Америк. Съединени Щати. Параходното дружество „Юнайтедъ Стейдъ Лайнъ“ е направило предложение на правителството да купи корабитъ-хвърчилоносачи „Саратога“ и „Ленсингтонъ“, които поради своитъ голѣми размѣри сж се оказали непригодни за военни цели. Слѣлъ покупката то смѣта да ги преправи въ пѣтнически параходи.

— Плановетъ за новия каналъ, който ще свързва Атлантическия съ Тихия океани презъ територията на Никарагуа, сж вече окончателно привършени. Новиятъ каналъ ще бжде дълъгъ 173 мили и ще струва 750 милиона долара. Той ще се отбранява значително по-лесно, отколкото Панамския каналъ.

Италия. Привършватъ постройката на два нови пѣтнически парахода „Нептунъ“ и „Ериданъ“, които ще обслужватъ южно-американската линия. Всѣки отъ тѣхъ ще има водоизмѣстване по 20,000 тона, скоростъ 20 възела въ часъ и ще се движи посрѣдствомъ дизелъ-мотори съ обща мощностъ 19,000 конски сили. Всѣки отъ тѣхъ ще може да взема до 1550 пѣтника.

С. Ч.

МОРСКИ СОЦИАЛНИ НОВИНИ.

Анкета върху количеството на обслужата въ Англия. Рапорта на главния секретарь на националния синдикатъ на морските лица предъ последното общо годишно събрание съдържа интересни данни върху количеството на морските лица.

Съ цель да се помогне на арматоритъ и за да се противопоставятъ на по-нататъшното разоржаване на нови кораби, синдиката е решилъ щото въ последните две години да се намали чувствително количеството на хората по корабитъ. Нѣкои арматори, обаче, сж злоупотребили съ това, затова синдиката е решилъ тѣзи намаления да не ставатъ безъ негово съгласие. Цѣлия въпросъ за количеството на морските лица по корабитъ ще бжде наново проученъ отъ специална комисия, избрана въ последното събрание.

Председателя на комисията е съобщилъ интересни сведения върху характера на анкетата, която ще се произведе презъ септемврий. Тя ще се простре не само върху количеството на хората, но и върху заплатитъ и работния день на обслужата отъ английскитъ кораби. Тѣзи данни впоследствие ще бждатъ сравнени съ приетитъ по чуждитъ кораби. Поради това, предполага се нѣкои членове отъ комисията да направятъ анкета и на френски, американски, холандски, скандинавски и германски кораби, като впоследствие продължатъ работата си и въ Срѣдиземно море, за да изучатъ условията за работа и върху гръцкитъ, италианскитъ, испански и португалски кораби.

Резултатитъ отъ анкетата ще бждатъ внесени въ Националния морски съветъ (National Maritime Board), като комитетъ ще предложи нѣкои мѣрки за подобрене условията за работа и за опредѣляне изобщо на количеството на обслужата.

Заплатата на офицеритъ и системата на три стражи въ Англия. Въ заседанието си отъ 31. май 1932 г. секцията на офицеритъ отъ националния морски съюзъ е разгледала дейността на нѣкои дружества, които въпрѣки протеститъ на офицерскитъ организации, продължаватъ да наематъ палубни и машинни офицери съ заплати по низки отъ опредѣленитъ отъ съюза, а сжщо така не спазватъ и споразумението за тритъ стражи.

По първия въпросъ представителитъ на арматоритъ сж заявили, че сж употребявали всички усилия за да иматъ еднакви договори по заплатитъ, но нѣкои офицери сами се опитватъ да бждатъ наети съ по-малки заплати отъ опредѣленитъ и организациитъ трѣбва да предупредятъ членоветъ си да не прибѣгватъ къмъ тази практика.

По втория въпросъ сж станали продължителни разисквания. Представителитъ на арматоритъ заявили, че предъ видъ на ненормалнитъ условия на търговския флотъ, споразумението не е могло да бжде спазено въ всички случаи и че тѣ сж решили да освободятъ представителитъ на палубнитъ офицери отъ всички задължения по това съглашение. Тѣ сж прибавили, обаче, че не ще промѣнятъ държането си и че ще поддържатъ приемането на трети офицеръ споредъ съглашението, когато намѣрятъ, че това е справедливо.

Спални за моряцитъ по корабитъ въ Англия. Споредъ рапорта за 1931 г. на санитарния органъ на Нюпортъ отъ 1229 кораба, инспектирани отъ санитарнитъ власти въ пристанището, 259 не сж отговаряли на изискванията. Този процентъ е по-малкъ отъ мин. година. Процента на корабитъ, които не отговарятъ на хигиеничнитъ

изисквания отъ 26.3 за 1930 г. е спадналъ на 19 за 1931 година.

Направената анкета върху 295 кораба е показала че върху 65% отъ тѣхъ спалнитъ на моряцитъ сж въ предната часть, върху 33% — тѣ сж въ задната часть и на 3% сж по срѣдата на кораба. Отоплението на помѣщението предизвиква мжноти и особено за корабитъ скитници. Този въпросъ отъ 40 години не е направилъ напредъкъ, защото не е проучванъ отъ корабостроителитъ. Парното отопление, което е употребено на нѣкои кораби не е задоволително, защото не всѣкога може да се използва. По поводъ отговора на министра на търговията въ камарата на общинитъ, че съюза на моряцитъ не се е оплаквалъ отъ помѣщенията, органа на съюза на техническитъ офицери (Marine Engineers Association) съобщава, че преди две години, когато е била назначена специална комисия за анкетиране спалнитъ на моряцитъ, съответнитъ организации сж посочили условията за животъ на корабитъ и необходимитъ подобрения.

Стабилностъ на офицеритъ отъ търговския флотъ на Италия. Трудовия съдъ е издалъ на 13 юний 1932 г. решение за сигурността въ службата на морските офицери отъ търговския флотъ, което цели да запази тѣхната стабилностъ и свободата на предприятията.

Произходъ на въпроса: Когато стана сливането на дружествата, които се занимаваха предимно съ пасажерската служба, спогодбитъ по сливането запазиха правата, придобити отъ обслугитъ въ бившитъ дружества и наложиха на новитъ да ги предпочитатъ при новото приемане на служба. Дружествата на арматоритъ и на морскитъ лица, отъ друга страна се споразумѣли да уредятъ условията за работа на тази обслуга чрезъ колективенъ договоръ. По този поводъ били започнати преговори за да се опредѣли статута за офицеритъ отъ дружеството „Италия“, които офицери бѣха по-рано на служба въ дружествата „Навигационе Женерале“ и „Лойдъ Сабаудо“.

Върху по-голямата часть отъ въпроситъ е било постигнато споразумение по начало, но по въпроса за анулиране на задълженията на работодателитъ преговоритъ сж били прекжснати. Арматоритъ и морскитъ лица сж се обърнали къмъ трудовия съдъ за да се произнесе по разнитъ точки на спора.

Спора е билъ подложенъ предварително на арбитражъ въ министерството на корпорациитъ и съобщенията, което предложило следното решение: на офицера се дава възнаграждение при обикновено уволнение, когато предприятието наруши договора си по оправдателни причини, за които въ колективния договоръ има примѣри. Ако предприятието не означи причинитъ за уволнението — право за по-големо обезщетение.

Изложението на съда: Съда намира, че не се дължи обезщетение на офицеръ, на който ангажмента свършва поради подаване оставка, поради отнемане правото му на патентъ временно или за винаги, за голѣми грѣшки или поради лошо поведение.

Въ случай на предѣлна възраст, инвалидность, болестъ или смъртъ на офицера, сжщо въ случайна намаление или спиране на работата на дружеството, последното е длъжно да даде на офицера или на неговитъ наследници обезщетение, смѣтано върху последната му, заплата, по

една месечна заплата за всяка година до 26 прослужени години и по половинъ месечна заплата за всяка година въ-повече.

Офицеръ, уволненъ по справедливи причини, вънъ отъ означенитѣ, има право на сжщото обезщетение; ако, обаче, трудовия сждъ не признае мотивировката за уволнението за справедлива, обезщетението се увеличава съ 50, 30 и 20 процента за съответно прослужени години отъ 1 до 10, отъ 11 до 20 и 21 до 30 години.

Така увеличенитѣ обезщетения се прилагатъ и когато предприятията уволнятъ офицеръ, безъ да обозначатъ мотивитѣ за това.

Заплатата на офицера се разбира: месечно възнаграждение, стойността на получаваната храна и допълнителнитѣ възнаграждения за поскѣпване на живота.

Завсички случаи, които даватъ право на обезщетение, се предвижда опредѣленъ отпускъ, въ противенъ случай се заплащъ възнаграждение за него.

Гърция. Въ едно интервю новия директоръ на търговски флотъ е изложилъ главнитѣ линии на програмата, която правителството смѣта да възприеме за да подпомогне стѣкмяването на кораби отъ **арматоритѣ** презъ кризата. Програмата цели да примири схващанията на арматоритѣ и на морскитѣ лица, да засили и да модернизира съответнитѣ закони и да обезпечи по методиченъ контролъ надъ грѣцкия търговски флотъ въ странство.

Понеже съ мѣрkitѣ за рационализиране и модернизиране на флота ще се увеличи числото на безработнитѣ, които сега сж 4—5,000 души отъ 15,000 морски лица, правителството ще употреби усилия да разреши въпроса за безработицата чрезъ мѣрки, които целятъ да намалятъ приемането на нови лица на служба.

Мѣрkitѣ предвиждатъ законъ, чрезъ който да се увеличатъ финансовитѣ срѣдства на фонда „моряшко огнище“ и на „касата на безработнитѣ моряци“, както и да се ограничи числото на новоприетитѣ за морски лица. По отношение на заплатитѣ правителството ще се мѣчи да улесни едно споразумение между арматори и моряци за колективенъ договоръ означаващъ най-голѣмитѣ и най-малкитѣ заплати; този договоръ да се наложи чрезъ споразумение на странитѣ или чрезъ посрѣдничеството на държавата и новата таблица на заплатитѣ да съответствува на днешнитѣ икономически необходимости. За да се изучатъ въпроситѣ относно служащитѣ въ търговския флотъ, министра на търговския флотъ, директора на търговската marina и известно число представители на морскитѣ лица сж се събрали на конференция на 19.VIII.1932 г. подъ председателството на г. Венизелосъ. Решено е било, щото постѣпленията отъ 1 процентъ върху приходитѣ отъ каботажната служба споредъ наскоро гласувания отъ камарата законъ, да се даватъ за „касата за безработица“ въ предназначение да се увеличатъ пенситѣ за старостъ на морскитѣ лица.

Искането да се опредѣли по точно кои лица влизатъ въ състава на офицерския корпусъ въ търговския флотъ се е смѣтало за сега невъзможно, защото това би довело до увеличение числото на постояннитѣ чиновници.

На искането да се забрини въ течение на 5 години да се издаватъ моряшки книжки на по-зрѣли отъ 20 години, се е решило че е достатъчно ако то се ограничи само съ администра-

Искането да се признаятъ заплати споредъ действителното монетно състояние и споредъ поскѣпването на живота, не е било възприето, защото не съответствува на държавната икономическа политика. Искането на морскитѣ лица да не се разорждава никакъвъ каботаженъ корабъ, сжщо е било отхвърлено.

Искането да се обезпечи за безработнитѣ морски лица ежемесечно възнаграждение, предвидено отъ приходитѣ на касата за безработни, не е било прието, поради липса на фондове и понеже е противно на икономическата политика на държавата.

По поводъ прилагането на осемъ часовия работенъ день по корабитѣ, представителитѣ на правителството сж заявили, че съ изключение на Франция друга никоя велика държава не е въвела този режимъ.

Националниятъ синдикатъ на английскитѣ моряци е открилъ годишния си конгресъ въ Лондонъ на 5. юлий 1932 г. Главния секретаръ на синдиката е съобщилъ въ доклада си, че състоянието на търк. флотъ не се е подобрило отъ последния конгресъ насамъ: приблизително около 2 милиона тона кораби стоятъ неизползвани и се счита че има около 40,000 морски лица безработни; трафика на пътницитѣ е намалѣлъ много, защото хората нѣматъ срѣдства за да се движатъ по работа или за удоволствие; само пътническитѣ кораби за кжси разстояния развиватъ дейность.

Говорейки за намалението на заплатитѣ въ началото на годината, той е добавилъ че синдиката се намира предъ настойчиво искане отъ арматоритѣ, за да се намалятъ заплатитѣ съ 30 шилинга на месецъ за месичаритѣ и съ 10 шилинга седмично за работницитѣ на седмица.

Засегнатъ е билъ въпроса за интернационализирането на условията за работа: продължителность, заплати, храна, спални и пр. Изтъква се, че възприемането на международни норми изисква време; усилията на синдиката сж насочени да засилятъ въ това направление всички мѣрки, за да се помогне срещу кризата.

Стачка на моряцитѣ въ Холандия. Съюза на холандскитѣ стѣкмители се е отказалъ отъ колективния договоръ, съ който се уреждатъ условията за работа на моряцитѣ. Той е заявилъ, че не ще сключи новъ договоръ, ако организациитѣ на моряцитѣ не се съгласятъ на ново намаление на заплатитѣ свѣрхъ 9 процентното намаление отъ февруарий 1932 г. На 31.VIII.1932 г. моряцитѣ сж обявили стачка. Въпроса се е развилъ така.

Господаритѣ сж обяснили желанието си съ обстоятелството, че плащайки въ злато сегашнитѣ заплати, тѣ сж въ невъзможность да се борятъ съ английската и нѣмска конкуренции още по-вече, че холандскитѣ дружества получаватъ за превоза лири стерлинги. Организациитѣ на офицеритѣ и на моряцитѣ сж отхвърлили предложението и сж наредили до членоветѣ си да не подписватъ договори, ако не сж по установенитѣ таблици.

Едно холандско дружество, което е свързано съ английско такова, е прехвърлило нѣкои свои параходи на английското дружество съ целъ, като регистрира корабитѣ си въ Англия, да мине на заплатитѣ плащани въ тази страна. Това е възбудило холандскитѣ моряци. На 31. VIII 1932 г. на събрание на синдикатитѣ на моряцитѣ и работницитѣ по превоза е гласувано че о т т

си да наематъ холандски услуги по таблицитъ за заплати на английскитъ услуги, ще обявятъ стачка. Понеже не имъ е дадено никакво обещание, организациятъ на моряцитъ и на офицеритъ сж обявили стачката. Организацията на офицеритъ е получила подкрепата и на международната организация на офицеритъ отъ търговския флотъ.

Съгласно процедурата за арбитражитъ и споразуменията конфликта е билъ подложенъ на 5. IX. на официаленъ арбитражъ, който е предложилъ презъ течение на месеца обслугата да се наеме по таблицитъ, които сж въ сила, а презъ това време въпроса да се изучи основно. Това не е било прието поради различия въ мненията на заинтересованитъ дружества. Делегация отъ федерацията на стъкмителитъ е връчила на министра на Търговията, промишлеността и Труда предложение, което предвижда държавата да отпусне субсидия, която да възнагради загубитъ, причинени отъ таблицата за заплати, искана отъ моряцитъ. Министра е обещалъ да проучи внимателно това предложение.

Презъ това време преговоритъ сж се водили чрезъ комитета отъ представители на организациятъ на моряцитъ и на 16. IX. е било постигнато временното споразумение. Споредъ това споразумение заплатитъ и условията за работа ще останатъ споредъ стария договоръ до 31. III 1933 г. въ почти всички голъми дружества за превозъ на пътници (80 процента отъ цѣлия холандски тонажъ отъ далечно плаване). Въ това съглашение се предвижда: „Презъ този периодъ (до като трае съглашението) договорящитъ страни се задължаватъ да изучатъ възможността да сключатъ новъ колективенъ договоръ и за тази целъ ще се отнесатъ до правителството, за да получатъ възможно по-голъмото му търговско улеснение“. Възприети сж и следнитъ условия за приемане на персонала на работа.

а). Дружествата не ще употребяватъ никакви наказателни мѣрки къмъ хора отъ обслугитъ си, които сж напустили работата или сж участвували въ движението.

б). Когато корабитъ, завързани поради стачката, започнатъ пътуванията си, старата обслуга да бжде предпочетена при наемането по корабитъ, на които е служила.

в). Обстоятелството, че нѣкой е участвувалъ въ стачката не ще се взима въ внимание при определяне хората за уволнение, въ случай че се наложи да се намали обслугата.

г). Офицеритъ сжщо ще бждатъ възвѣрнати по мѣстата, които сж заемали. Ако се наложи уволнение или понижаване поради отслабване на работата, за офицеритъ ще се взема въ внимание само старшинството на службата имъ.

Стачката е била прекратена на 16. IX. 1932 г. **Международенъ проектъ за изваждане отъ употребление товарни параходи.** Презъ месецъ юлий тази година английската камара по корабоплаването („Шамберъ офъ шипингъ“) натовари една комисия съ изучаване въпроса за тонажа и мѣрките, които да се взематъ — разоржаване (вързване, разстъкмяване) или доброволно разрушаване на корабитъ — за да се възстанови равновесието въ навловия пазаръ между търсението и предлагането. Работитъ на комисията се приключила съ установяването на единъ международенъ проектъ за разоржаване, който на 6. X. трѣбваше да бжде представенъ на административния съветъ на Морската камара, а следъ като бжде одобренъ отъ него, да се внесе въ Международната морска кон-

ференция, за да бжде приложенъ отъ по главнитъ търговски флоти въ свѣта.

Преди да изтъкнемъ по главнитъ черти на проекта, трѣбва да кажемъ, че той се различава по една най-сжществена точка отъ многото други предложения, преследващи сжщата целъ, които се появиха отъ началото на кризата до сега. Действително, само този проектъ не предвижда никаква финансова подкрепа за тѣзи, които ще се присъединятъ къмъ него, а следователно и никаква компенсационна каса.

Системата се заключава главно въ разоржаването (изваждане отъ употребление) на една чзстъ, която ще се определи — говори се за 1/3 като база за разглеждане — отъ общия свободенъ тонажъ надъ 2000 т. товароспособност, сжществуващъ въ всички страни. Задължението да се пристъпи къмъ това разоржаване за една година, начиная отъ 1. I. 1933 г. ще се вземе отъ всички арматори (стъкмители) на трамсъ (кораби скитници, безъ определени линии), които ще подпишатъ за това „жентлеменско съгласително“.

Изпълнението на проекта ще се възложи на комисия, имаща право да определя, а при нужда и да измѣня, пропорцията на тонажа за вързване; да разрешава пушането имъ наново въ плаване; да изслушва оплакванията на арматоритъ, или на други заинтересовани, върху подробноститъ по прилагането на съгласителното. Ще бжде дадено право на всѣки арматоръ да може да се оттегли следъ предизвестие отъ 6 месеца. Параходитъ, определени за разрушаване (обърнати въ желѣзо), ще се смѣтатъ въ тонажа, определенъ за изваждане отъ употребление за съответния арматоръ.

Важно е становището по отношение дружествата, експлоатиращи редовни линии. Макаръ че проекта засѣга главно арматоритъ на трамсъ (кораби скитници) сигурно е, че арматоритъ на редовни линии биха използвали положението. Поради това проекта предвижда, щото тѣзи дружества да се задължатъ да не правятъ опитъ да увеличатъ товаритъ си съ стоки въ насипано състояние въ ущѣрбъ на плаването на трампинга (свободния фрахтъ).

(Изъ „Informations Sociales“) В. И.

МАЛКИ МОРСКИ НОВИНИ.

Гърция. — Преговоритъ между гръцкото правителство и „Националната параходна компания“ относно уреждането на пътнически и пощенски съобщения между Гърция и НюЙоркъ, сж приключени неотдавна чрезъ парламентарно решение. Контракта е за 20 години. Компанията се задължава да купи или поръча още единъ новъ параходъ, освенъ двата които тя сега има („Byron“ и „Themistokles“). Годишно трѣбва да бждатъ направени най-малко 8 пътувания. Въ замѣна на това правителството отпуща една субсидия отъ 100,000 долара годишно и ще гарантира единъ заемъ за покупката на новия параходъ.

Русия. — Започнати сж работитъ по постройката на една грамадна руска корабостроителница въ Владивостокъ. Предполага се тя да бжде привършена въ две години. Когато бжде готова тя ще може да задоволи нуждитъ на цѣлия далеченъ изтокъ.

— Новостроящия се каналъ между Бѣло и Балтийско морета ще има голѣмо значение за корабоплаването свързано съ транспорта на дървенъ материалъ. Защото по-голъмата частъ отъ този материалъ ще бжде прехвърлянъ по този каналъ отъ

Архангелскъ въ Ленинградъ, като по такъв начинъ значително се скъсява пътя. Каналътъ започва на Бѣло море при Сароко и следва природния воденъ пътъ по рѣката Вима, езерото Онега, рѣката Свири, Ладожкото езеро и рѣката Нева. Той е дълъгъ 720 километра, включително и 225 километра съществуващъ вече воденъ пътъ. Той би трѣбвало да бѣде отворенъ за корабитѣ презъ пролѣтътъ 1933 г., но като се иматъ предъ видъ резултатитѣ отъ руския начинъ на работа, вѣроятното откриване му ще закъснее.

— Руското правителство полага несравними усилия за повдигане на севернитѣ области на Сибирь. За тази година се проектиратъ четири търговски експедиции. Едната трѣгва отъ Киренскъ и има за целъ повдигане търговията около устието на Лена. Друга отъ същото мѣсто се отправя къмъ Сибирскитѣ острови, трета къмъ рѣката Хатанга. Четвъртата е най-рискувана — тя има за целъ откриването на морски пътъ между Архангелскъ и Владивостокъ, съ установяване на търговски центрове по този пътъ. Презъ всичкото време тя ще има на свое разположение ледотрошачъ.

Освенъ това 28 парахода, отъ които 8 англий-

ски, сж ангажирани въ една търговска експедиция къмъ устието на Енисей. Параходитѣ отпътували на групи по петъ, презъ м. септемврий. Тѣ сж натоварили 20,000 тона разни машини, отъ Англия, за Сибирь. При връщането си тѣ ще донесатъ 30,000 тона дървенъ материалъ. Въ услуга на експедицията сж нѣколко радиотелеграфа и водохвърчила за да ѝ указватъ подходящия чистъ пътъ.

Турция. — Въпрѣки протеста на корабостопанитѣ турското правителство е взело решение да направи крайбрѣжното корабоплаване държавенъ монополъ. Сейри Сефайнъ (въ ржцетѣ на държавата) притежава 46,000 тона параходи и останалитѣ 50,000 тона ще бѣдатъ откупени отъ частнитѣ собственици. Сжщо сега се национализира и вѣлканната служба.

— Международната комисиия на проливитѣ, съсѣдалище въ Цариградъ, е публикувала своя годишенъ отчетъ за морския трафикъ презъ проливитѣ за 1931 г. Увеличението на тонажа на този трафикъ е забележително. За 1931 г. тонажа е билъ 19,198,346 тона, при 17,864,753 за 1930 г., и само 9,218,371 за 1928 година.

(Изъ „Nant. magazine“; Н. Н.)



(Приключенъ на 30.XII.1932 г.)

А. Т. — „Подводните лодки“. Ленинградъ 1932 г. (Г.В.И.З., 80 стр., 27 рис., цена 18 коп.).

А. Т. — „Минное и торпедное оружие во флоте“. Ленинградъ 1932 г. (ГВИЗ., 52 стр., 29 рис., цена 13 коп.).

Березкинъ, В. А. — „Приливи и волни“ Ленинградъ 1932 г. (Изд. ВМА, 307 стр., 90 чертежа, цена 8-5 руб.).

Благодаревъ, С. — „Тральное дело“. Ленинградъ 1932 г. (ГВИЗ., 52 стр., 24 черт., цена 15 коп.).

В. И. — „Атака“ (в. Варненски новини, год. XX, брой 3047, Варна, 18.XII.1932 г., стр. 2 и брой 3048).

В. И. — „Сънища“ — Разказъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 10, Варна XII.1932 г., стр. 12—15).

Гочевъ, Д-ръ П. — „На шо се дължатъ свличанията на почвата северозточно отъ гр. Варна“ (сжщата книжка отъ списанието, стр. 9—11).

Германскиятъ учебенъ корабъ „Ниобе“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 10, Варна XII.1932 г., стр. 11 и 12).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Хладилното дѣло въ риболовството“ (Сп. Заено, год. V, кн. № 33, София 6.XI.1932 година, стр. 516—519).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Рибарството въ чужбина и у насъ“. София, кооперативна печатница „Гутенбергъ“, 1932 г. (28 страници).

Ганчевъ, Инж. Н. — „Сигурността при морскитѣ пътувания“ (Списание на държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. VII, брой 6, София, м. ноемврий 1932 г., стр. 195 и 196).

Ганчевъ, Инж. Н. — „Всесѣтската търговска флота презъ 1931—1932 г.“ (Списание на Държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. VII, бр. 3 и 4, София VI и VII, 1932 г., стр. 107 и 108).

Grundgesetz geschäftsforderung des Seglertages Yachtgebräuche — Internationale Weltsegel-Bestimmungen nebst Erläuterungen — Ausgabe 1930 — Berlin 1930. (Deutscher Segler-Verband, 144 страници).

Добревъ, Кирилъ — „Непознатата“ — Разказъ — (в. Литературенъ гласъ, год. V, № 168, София 12.XI.1932 г., страница 1—5).

Данчевъ, Полковникъ — „Преминаването на р. Дунавъ отъ съюзницитѣ при Свищовъ презъ Общоевропейската война 1916 г.“ (Военно-Исторически Сборникъ, год. VI, брой 8, София X и XI, 1932 г., стр. 81—93).

Danubius — „Известность на плодове презъ 1932 г.“ (в. Изгравъ, год. I, брой 280, София 12.XII.1932 г., стр. 3).

Ивановъ, кап. II р. Сава Н. — „Преди 20 години“ — Атаката на турскитѣ кръстосвачъ „Хамидие“ отъ наши-

тъ торпедоносци — (в. Зора, год. XIV, брой 4016, София 21.XI.1932 г., стр. 8).

Иконниковъ, Д. Н. — „Лагъ Чернишевъ“. Ленинградъ 1932 г. (Изд. Гидрограф. управления УВМС РККА., 49 стр. и множ. черт.).

Игнатовъ, В. — „Никулденъ“ (в. Черно море, год. IV, брой 1179, Варна 20.XII.1932 г. стр. 1).

Игнатовъ, В. — „Тринадесетъ години“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 10, Варна XII.1932 г., стр. 3).

Игнатовъ, В. — „Шести редовенъ конгресъ на съюза на моряцитѣ“ (сжщата книжка на Сп. „Морски Сговоръ“, стр. 4 и 5).

И. Мот. — „Предание за рибното пасбище“ (сжщо, страница 15 и 16).

Kleines Handbuch — Ausgabe 1931 — Berlin 1931. (Herausgeber Deutscher Schwimm-Verband, 372 страница цена 1 зл. марка).

Кънчевъ, Крумъ — „Варна“ — Романъ — Варна 1932 г. (Издание на втора — Печать въ Стара Загора, печатница „Свѣтлина“, 144 стр., цена 35 лева).

Каракастовъ, К-нъ В. — „Първитѣ прояви на мореплаването“ (в. Черно море, год. IV, брой 1179, Варна 20.XII.1932 г., стр. 2).

Куртевъ, Инж. П. — „Протекционизмътъ въ морската търговия“ (в. Варненска поща, год. XVIII, брой 5065, Варна 19.XII.1932 г., стр. 2).

Капитанъ Намо — „Свети Никола на помощъ“ (в. Варненски новини, година X, брой 3049, Варна 21.XII.1932 год., стр. 2).

Корниловъ, Н. Я. — „Навигация“ — Ленинградъ 1932 год. (Трансиздат., 287 страници, 210 черт., подвързана цена 4 рубли 40 коп.).

Кашевъ, Д-ръ С. Г. — „Рѣка Дунавъ и нашето стопанско издигане“ (в. Миръ, год. XXXVIII, брой 9734, София 20.XII.1932 г., стр. 3).

Ловтъ на моруни (в. Македония, год. VII брой 1823, София 18.XI.1932 г., стр. 4).

Ларуи, М. — „Мачтъ“ — Разказъ — (в. Зора, год. XIV, брой № 4029, София 7.XII.1932 г., стр. 2).

Любовта на единъ морякъ — На трагично загиналитѣ моряци въ леденитѣ вълни на Мряморно море — (в. Варненски новини, год. XX, брой 3054 и последующитѣ, Варна XII, 1932 г., стр. 4).

Мишевъ, Н. Д. — „Кризата въ търговскитѣ флоти“ (в. Миръ, год. XXXVIII, брой 9714, София 26.XI.1932 год., страница 3).

- Модерният ловъ на китове — Оржидия и електричество вместо човешка сила — (в. Македония, год. VII, брой 1832, София 29.XI.1932 г., стр. 4).
- Матеев, Д-ръ Др. — „Анхилското морско лечебно място“ — Изследвания надъ лѣтуващи ученици — (Сп. Педнатриченъ прегледъ, год. II, кн. I, София 1932 г.).
- Марков, Е. И. — „Шлюпочное дело“ Ленинград 1932 год. (ГВИЗ, 84 стр., 38 рис., цена 95 коп.).
- Манолов, А. — „Българското търговско параходно дружество“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, година XI, брой 1992, София 13.XII.1932 г., стр. 2).
- Мигаловский, К. А. — „Какъ управляться подъ парусами“. Ленинградъ 1932 год. (ГВИЗ, 70 стр. съ 22 рисунки, цена 15 коп.).
- Милчевъ, Ив. — „Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ“ — По случай празника Никулденъ — (в. Народна отбрана, год. XVI, брой 1629, София 23.XII.1932 г., стр. 4).
- Нашето морско параходство — Изложение на търговско-индустриалнитъ камари и стоковитъ борси въ Варна и Бургазъ — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. XI, бройове 1971, 1972 и 1973, София, ноември 1932 год., стр. 4).
- Найденковъ, Н. — „Съ парахода „Бургазъ“ въ Александрия“ (в. Варненски новини, година XX, брой 3019, Варна 21.XI.1932 г., стр. 3 и последующитъ броеве).
- Nachweis über die Befähigung zur Führung von Segelyachten in Deutschen Segler-Verband. (Deutscher Segler-Verband — Berlin).
- Николов, Ник. Д. — „Трафика на пристанищата ни презъ последнитъ години“ (Списание на Държавнитъ железници и пристанища въ България, год. VII, бр. 1 и 2, София IV и V. 1932 г., стр. 24—31).
- На борда на „Конте ди Савоя“ — Първото пътуване на парахода презъ океана — (в. Зора, год. XIV, брой 4046, София 26.XII.1932 г., стр. 7).
- Правилникъ за надзора върху търговията съ риба (Известие на Бургазката Търговско-Индустриална Камара, год. XVI, брой 33, Бургазъ 12.XI.1932 година, стр. 3 и 4).
- Произходътъ и живота на змиоркитъ — (в. Македония, год. VII, брой 1834, София 1.XII.1932 г., стр. 4).
- Паспалевъ, Д-ръ Г. В. — „Морето и сушата“ — Едно кратко сравнение — (в. Варненска поща, год. XVIII, брой 5066, Варна 20.XII.1932 г., стр. 2).
- Паспалевъ, Д-ръ Г. В. — „Испанскиятъ институтъ по океанография“ (Сп. Морски Сговоръ, година IX, брой 10, Варна, XII, 1932 г., стр. 16—18).
- Панчевъ, Г. — „Опасността отъ къмъ Черно море“ (в. Варненска поща, год. XVIII, брой 5065, Варна 19.XII.1932 год., стр. 2).
- Панчевъ, Г. — „Българитъ и Дунавъ“ (Сп. Звено, год. V, кн. № 39, София 18.XII.1932 г., стр. 621 и 622).
- „Синята лента“ на Атлантически океанъ — Титаническа борба за първенство на море — (в. Македония, год. VII, брой 1827, София 23.XI.1932 г., стр. 4).
- Скутуновъ, К. — „Катехизисъ за служащитъ при пристанищата“. София 1932 г. (Малка желѣзопътна библиотека № 1 — Издание на Научния комитетъ при Гл. Дирекция на Б. Д. Ж., 7 печатни коли съ повече отъ 70 фигури, цена 10 лева).
- Скутуновъ, К. — „Катехизисъ за служащитъ на корабитъ“. София 1932 г. (Малка желѣзопътна библиотека № 2 — Издание на Научния комитетъ при Гл. Дирекция на Б. Д. Ж., 8 печатни коли, съ повече отъ 100 фигури, цена 10 лева).
- С. Н. И. — „Двадесетогодишнината отъ атаката на турскиятъ кръстосвачъ „Хамидие“. (в. Народна Отбрана, год. XVI, брой 1623, Варна 2.XII.1932 г., стр. 3).
- С. Ч. — „Морски новини“ (в. Черно море, година IV, брой 1179, Варна 20.XII.1932 г., стр. 2).
- С. Ч. — „Морски новини“ (в. Варненски новини, год. XX, брой 3047, Варна 18.XII.1932 г., стр. 2).
- Славяновъ, Г. — „Преименуване на населенитъ места по нашитъ крайбрежия“ (Сп. „Морски Сговоръ“, година IX, брой 10, Варна XII 1932 г., стр. 7—9).
- Скорчевъ, Д-ръ П. Д. — „Приносъ къмъ побългаряването на имената на селищата по нашитъ крайбрежия“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 10, Варна XII.1932 год., стр. 5 и 6).
- Saalwächter, A. — „Aus dem Leben der Reichsmarine“. Berlin, 1932 (Mittler & Sohn, 31 стр. съ 8 рисунки).
- Spiess, Joh. — „U-Botsabenteuer“. Berlin 1932 (Verlag Wilh. Kolk, 184 стр., съ снимки, скици и карти, цена 3.50 зл. марки, подвързана — 4.20 зл. марки).
- Стояновъ, Проф. Д-ръ П. Ив. — „Лѣчебнитъ съкровища на морето“ (Известия на балнеоложкото дружество въ България, год. II, брой 2, София VIII.1931 година, стр. 1—4).
- С. Н. И. — „Изъ чуждитъ военни флоти“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 8, Варна X. 1932 г. стр. 27 и 28).
- Сварогъ, К. Д. — „Търговскиятъ флотъ на България“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. XI, брой 1958, София, 2.XI.1932 г., стр. 1).
- S. B. — „De l'importance de la construction d'un pont sur le Danube entre la Bulgarie et la Roumanie“ (La Bulgarie, X-ème année, № 2761, Sofia 25.X.1932, p. 4).
- S. B. — „Le pont sur le Danube“ (La Bulgarie, X-ème année, 2768, Sofia 3.XI.1932, p. 1).
- S. B. — „La flotte maritime commerciale Bulgare et nos exportations“ (La Bulgarie, X-ème année, № 2770, Sofia 5.XI.1932, p. 4).
- Трибуцъ — „Взаимодействие флота, авиации и бреговой обороны“. Ленинград 1932 г. (Изд. Молодая Гвардия, 62 стр., съ значителенъ количествомъ рисунковъ в текстѣ, цена 45 коп.).
- Тодоровъ, Ас. х. — „Мъртвото море — грамадна химическа лаборатория“ (Сп. Природа и Наука, год. III, кн. 2, София 1932 г., стр. 25 и 26).
- Търновски, П. Ив. — „Българскитъ инженери на международна почва“ — XXIX. редовна лѣтна сесия на Международната Дунавска Комисия въ Виена — (Сп. на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXXII, брой 18, София 20.IX.1932 г., стр. 278 и 279).
- Търновски, П. Ив. — „Какъ би трѣбвало да се използва международната рѣка Дунавъ отъ страна на България“ (Сп. на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXXII, брой 20, София, 20.X.1932 година, стр. 317—318).
- Thomazi, C. A. — „Trafalgar“. Paris 1932 (Payot, 289 страници, цена 18 фр. франка).
- Trevilly, J. — „Essai sur l'histoire et la situation du sous-marin en droit international“ Paris 1931. (Recueil Siery — 40 fr.).
- Терещенко, Сергей — „Съединенитъ Щати и морското разоръжение“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 8, Варна X.1932 г., стр. 7 и 9).
- Фареръ, Клодъ. — „Провала“ — Разказъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 8, Варна X.1932 г. стр. 18—21).
- Vermessungs-Bestimmungen für die Internationalen Klassen und Schären — Kreuzer — Klassen sowie für die Deutschen nebst Ausführungsbestimmungen. — Ausgabe 1930 — Berlin 1930 (Deutscher Segler-Verband, 208 страници, цена 1 зл. марка).
- Faramond, A. de — „Souvenir d'un attaché naval en Allemagne et en Autriche“. Paris 1932. (Plon, 256 стр., цена 15 фр. франка).
- Freiwald, L. — „La tragédie de la flotte allemande“ — Trad. P. Teillac. — Paris 1932 (Payot, 292 страници, цена 20 фр. франка).
- Farrère, Cl. et Chack, P. — „Deux combats navals“ Paris 1932. (Flammarion, 128 стр., цена 3.75 фр. франка).
- Халваджиевъ, Ст. Хр. — „Външната политика — Англия или Франция“ — (Сп. Звено, год. V, брой 37, София 4.XII.1932 г., стр. 583—587).
- Хановъ, А. — „Морската авиация“ Ленинград 1932 година (ГВИЗ, 164 стр., съ 57 рис. в текстѣ, цена 1.95 р.).
- Х. Х. — „Любовта на единъ морякъ“ — На трагично загиналитъ български моряци въ леденитъ вълни на Мряморно море — (в. Варненски новини, година XX, брой 3054 и последующитъ, Варна XII.1932 г., стр. 4).
- Х. — „Дѣлото на министеръ Костурковъ“ (Сп. Звено, год. V, брой 28 и 29, София, X.1932 г.).
- Hase, Georg von — „Skagerrak“. Leipzig 1932. (K. F. Koehler, 166 стр., цена 2.85 зл. марки).
- Хамбургъ и неговото пристанище (в. Македония, год. VII, брой 1795, София, 14.IX.1932 г., стр. 4).
- Цаневъ, Лейт. Ст. — „Морското разоръжение“ (в. Варненски новини, год. XX, брой 3074, Варна 18.XII.1932 год., стр. 2).
- Цицелковъ, Т. — „Лейтенантъ Преславъ Ляпчевъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 8, Варна X.1932 год., стр. 1 и 2).
- Цаневъ, Ст. — „Заветъ и копнежъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 9, Варна XI.1932 г., стр. 16).
- Шкорпилъ, К. — „Нови надписи отъ времето на първото българско царство“. (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 8, Варна X.1932 г., стр. 13 и 14).
- Shoemaker, H. W. — „Impression de Messervia“ (La Bulgarie, X-ème année, № 2765, Sofia 29.X.1932, p. 1).
- Щабсъ капитанъ Копейкинъ — „На галопъ презъ Италия“ (в. Слово, год. XI, брой 3133 и последующитъ, София, м. декември 1932 г., стр. 1).

Черноморското ни крайбрежие въ медико-климатическо отношение отъ Д-ръ Драгомиръ Матеевъ. Списание „Училищенъ прегледъ“, год. XXXI, кн. 4, София, априлъ 1932 г., стр. 897—924).

Това е една отлична, документирана и много интересна статия, която трѣбва да се прочете отъ всеки българинъ и която трѣбва да бъде заучена и усвѣтена основно отъ всеки учителъ по Черноморското ни крайбрежие. Въ нея (27 печатни страници) талантливиятъ авторъ, като лекаръ въ лѣтната колония на I. Софийска мъжка гимназия въ Анхиало, използвайки изследванията надъ лѣтуващите въ Анхиало ученици, се опитва да изтъкне особеностите на нашия черноморски климатъ, за да подчертае нѣкои негови предимства и да изтъкне неговото значение за тѣлесното развитие на нашата младежъ. И трѣбва да признаемъ, че авторътъ се е справилъ напълно съ задачата си. Не само това, но той е написалъ една рѣдка по сръчностъ и документиранни данни рекламна статия за нашето черноморско крайбрежие, която трѣбва да бъде широко използвана отъ всички крайбрежни общини.

Въ статията си, г-нъ Д-ръ Драгомиръ Матеевъ, като прави сравнение между нашия черноморски климатъ и този въ Ривиерата и северните морски курорти, изтъква най-нагледно и убедително, че нашето черноморско крайбрежие държи едно сръдно мѣсто между хладните курорти на океана и топлите свѣтски сръдиземноморски курорти. Изобщо нашето крайбрежие притежава ценни качества, като лѣтентъ курортъ, които качества първа трѣбва да бъдатъ по-добре изучени и изтъкнати.

Нашето черноморско крайбрежие въ климатическо отношение, въ много случаи има преимущества предъ Ривиерата или северните морски курорти. То трѣбва по-вече да се цени и да му се отдава по-голямо значение и внимание. Тѣзи негови преимущества трѣбва да се използватъ за да се рекламира и за да се облагодетелствуваме въ здравословно и материално отношение.

Ние поздравяваме автора за прекрасната му статия и му пожелаваме още по-голяма дейностъ и успѣхи въ бъдеще. С. Н. И.

Рибарството въ чужбина и у насъ, отъ Гр. Ив. Грозевъ, София 1932 г. (Кооперативна печатница „Гутенбергъ“, 28 страници).

Главниятъ инспекторъ по рибарството при Министерството на земледѣлието и държавните имоти г-нъ Гр.

Ив. Грозевъ е издалъ новъ книга — „Рибарството въ чужбина и у насъ“ (28 стр.). Той безспорно е много плодовитъ въ това отношение и това е единъ радостенъ фактъ. Но ние бихме се радвали още по-вече ако съ същата енергия и настойчивостъ заработи практически за организирането и насочването на нашето риболовство къмъ привилегии и пътища за неговото развитие и преустройство.

Въ началото на новата си книга той дава една обща картина на свѣтовното риболовство и неговите постижения презъ последните години (8 стр.). Следъ това той разглежда Дунавския риболовъ, като изброява и дава кратки описания на уредите съ които се риболовства по Дунава и блатата му (7 стр.). По нататъкъ той се спира бѣгло върху вътрешния ни риболовъ (2 стр.) и накрай спира вниманието на читателя върху морския ни риболовъ (12 стр.). Разглеждайки морския ни риболовъ той дава нѣкои предварителни сведения, изброява нѣкои отъ нашеските риби, които иматъ по-голямо стопанско значение, като дава нѣкои по-характерни данни за тяхъ и описва накратко уредите съ които се риболовства въ морето. Въ заключението си той дава една таблица за количеството на уловената риба у насъ въ килограми за времето отъ 1925—1931 година и своите схващания по въпроса за нашата риболовна политика, които трѣбва да подчертаемъ, не се сподѣлятъ напълно отъ нашата организация. С. Ч.

Таборъ.—Военно-литературенъ журналъ—№ 17, Варшава 1932 г.

Въ новоизлязлата книжка № 17 отъ излизашото въ Варшава украинско военно-литературно списание „Таборъ“ — за което вече дадахме една рецензия въ брой 4 (1932 г.) отъ нашето списание „Морски Сговоръ“ — сж отпечатани следните статии съ морско съдържание, излязли изъ подъ перото на редактора на морския отдѣлъ въ списанието лейтенантъ Шармченко.

1. Украински военно-морски агенти презъ 1918—1920 година; 2. Кръстосвачъ „Гетманъ Иванъ Мазепа“; 3. Бойните сили на Свѣтска Русия; 4. Военно-морска хроника; 5. Свѣтовниятъ търговски флотъ; 6. Библиография.

Въ отдѣла „Библиография“ сж дадени редъ рецензии за новоизлязли чужди морски книги и списания. Наредъ съ другите е дадена и рецензия за кн. № 4 (1932 г.) отъ нашето списание „Морски Сговоръ“, въ която между другото се подчертава, че отдѣла „Морски книгописъ“ въ нашето списание заслужава особено внимание. С. Ч.

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 канаващи.

ТЕЛЕФОНИ:

Фабриката 331.

Магазина 282.

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, тжачество и пр.

4—4

АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

„КАЙЛЪШКА ДОЛИНА“

Текстилна фабрика за ленени, конопени и ютени платове.

Покривки за маса и сервиечки ленени и памучни,
бризенти, филтрови платна и канафаци марка К. Д.

Фабрика — телефонъ № 61

ФАБРИЧЕНЪ СКЛАДЪ въ ПЛЪВЕНЪ

Телефонъ № 228.

4—4

ДО НАШИТЪ ПОСТОЯННИ И СЛУЧАЙНИ СЪТРУДНИЦИ.

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

1 Статиитъ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможностъ на пишуща машина. Нечетливитъ статии, а сжщо така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.

2. Статиитъ трѣбва да бждатъ къси и въ никой случай по-дълги отъ 2½ страни. Дългитъ статии се оставятъ непрегледани.

3. Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

4. Редакционниятъ комитетъ не дава обяснения на сътрудниците си защо известна статия не е одобрена или защо не е поместена веднага следъ одобрението ѝ.

5. Съ право на хонораръ се ползватъ само постояннитъ сътрудници. На случайнитъ сътрудници не се плаща хонораръ.

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 принадлежности за
графическа индустрия.

КНИЖНО-МУКАВЕНА ФАБРИКА

ГАРА БЪЛОВО.

4—4

БЪЛГАРСКО

АКЦИОНЕРНО

ДРУЖЕСТВО

„ПОСТОЯНСТВО“ — РУСЕ.

КОНЦЕСИОНИРАНА

ФАБРИКА

ЗА

ЛЕНЕНИ,

ПАМУЧНИ,

КОПРИНЕНИ

И

ПОЛУЮТЕНИ

ИЗДѣЛІЯ.

4—3