

18244

МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА VI. БРОЙ 1
Варна, януарий 1929 г.



Новият крайбрежен параходъ „Евдокия“ на Б. Т. Ц. Л-во предъ Месемврия

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Главенъ редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ

Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, ДОБРИНЪ ВАСИЛЕВЪ, ДАДО ХРИСТОВЪ



Кора-Ловагъ

БЪЛ. АКЦ. Д-ВО

за строене кораби, ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ.

Варна.

ТЕЛЕФОНЪ 326

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:
Моторни, рибарски, спортни, луксозни, платноходни и др.
 Строежъ, монтажъ и поправка на всѣкакви видове машини и инсталации.

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
 РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕИМНИ ЗАВАРКИ

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкурентни цени

10—3

Братя Золасъ



параходни
АГЕНТИ
Варна.

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

Представители на:

DEUTSCHE LEVANTE LINE, HAMBURG

Редовна служба отъ Хамбургъ, Бременъ,
 Анверсъ за Срѣдиземно и Черно морета.

JOHNSTON LINE, LIVERPOOL

Редовна служба (всѣки 20 дена)
 отъ Анверсъ, Ливерпулъ, Суансий за
 Срѣдиземно и Черно морета.

GUNARD LINE, LIVERPOOL

Ежеседмична служба, съ бързо-
 ходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ,
 Суансий за Средиземно и Черно морета.

ROSS LINE, LIVERPOOL

Ежеседмична служба, съ бързо-
 ходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ,
 Суансий за Срѣдиземно и Черно морета.

10—3



Пушете
 "карменъ"
 за да Ви е
 леко на
 душата

6—3

До нашитѣ постоянни и случайни сътрудници

Редакцията на сп. **Морския Сговоръ** съобщава на своитѣ постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следнитѣ нареждания:

1) Статиитѣ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможность съ пишуща машина. Нечетливитѣ статии, а сжшо така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.

2) Статиитѣ трѣбва да бждатъ кжси и въ никой случай по-дълги отъ 2½ печатни страници отъ списанието. Дългитѣ статии се оставятъ непрегледани.

3) Ржкописи назадъ не се повръшатъ въ никой случай.

4) Редакционния комитетъ не е длжжнъ да дава обяснение на сътрудницитѣ си защо статията му не е удобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ удобрението ѝ.

Отъ редакцията.

Въ склада на Главното Управит. Тѣло на Б. Н. М. С. се намиратъ следнитѣ печатни издания:

Морска библиотека № 1	цена 3 лева	Сп. „Морски Сговоръ“	год. II	цена 100 л.
Морска библиотека № 2	цена 4 лева	Сп. „Морски Сговоръ“	год. III	цена 120 л.
Морска библиотека № 3	цена 5 лева	Сп. „Морски Сговоръ“	год. IV	цена 120 л.
Морска библиотека № 4	цена 6 лева	Сп. „Морски Сговоръ“	год. V	цена 140 л.
Морска библиотека № 5	изчерпана	Гребане и вѣтроходство		изчерпана
Морска библиотека № 6	изчерпана	Правилникъ за морскитѣ и рѣчни спортни		
Морска библиотека № 7	изчерпина	легиони		цена 2 л.
Морска библиотека № 8	цена 11 лева	Черно море (обшодостжпни студии) отъ		
Морска библиотека № 9	цена 11 лева	Сава Н. Ивановъ		цена 30 л.
Морска библиотека № 10	цена 15 лева	Практически указания за предсказване		
Морска библиотека № 11	цена 10 лева	на времето отъ Сава Н. Ивановъ		цена 8 л.
Морска библиотека № 12	цена 5 лева	Метеорология отъ Сава Н. Ивановъ		цена 25 л.
Морска библиотека № 13	цена 5 лева	Океанография отъ Сава Н. Ивановъ		цена 30 л.
Сп. „Морски Сговоръ“	год. I изчерпано	Плаване отъ А. Друмева		цена 15 л.

Всички поржчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и се отправятъ на адресъ:

Б. Н. МОРСКИ СГОВОРЪ

Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.

ИНДУСТРИАЛНА БАНКА „ГАБРОВО“ — ГР. ГАБРОВО

Телеграфич. адресъ: „ИНДУСТРИАЛБАНКЪ“

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

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

Кореспонденти въ всички градове на Царството.

Извършва всички банкови операции.

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

10—2

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА „АЛЕКСАНДЪРЪ“ — ГАБРОВО

ПРОИЗВОДСТВО НА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПРЕЖДИ И ПЛАТОВЕ

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

Телеграфически адресъ:

ФАБРИКА АЛЕКСАНДЪРЪ — ГАБРОВО

Adresse télégraphique:

FABRIQUE ALEXANDRES — GABROVO (Bulgarie)

St-té laine-textile anonyme par actions

FABRIQUE ALEXANDRES
GABROVO (Bulgarie)

FABRICATION DES DIVERS TISSUS ET FILS EN LAINE

Р 5308

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ!

05



ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

ГОДИНА VI. БРОЙ 1. За България 140 лева. За странство 170 лева Отдѣленъ брой 15 лева
 ВАРНА, януарий 1929 год. УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЙ ОТДѢЛЪ (гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ)

Име 27.02.1929
 ЯЩИЯ КОНКУРСЪ ЗА НАПИСВАНЕ ЦИКЪЛЪ ОТЪ МОРСКИ ПѢСНИ
 (Удобрени творби за отпечатване въ списанието Морски сговоръ)

Стоянь П. Шиковъ — Т. Лазаровъ

248/57
 ЧЕРНО МОРЕ
 (ПѢСНИ)

В. Г. С. Б.

1.

Шуми, играй, стихия дива!
 Немирствуйвай и нощъ и дни
 И съ грохотъ ти размятай грива
 На искромѣтни си вълни!

Еднажъ ли върху грѣдь могъща
 Треперялъ съмъ отъ страхъ до смъртъ?
 Една ли мжка тя поглъща?
 Една ли тя познава скръбъ? . . .

И, Боже? — колко обичъ блика
 Къмъ Тебе въ сякое сърдце,
 Щомъ види твойта мощъ велика
 Щомъ само те съзре, море! . . .

Ти гордостъта си наша, свята. . .
 Ала колцина те ценятъ? —

За много — тайна непозната,
 За много — ужасъ, страхъ и смъртъ!

2.

На ведра утрина въ лжчитѣ
 Се кже Черното море. . .
 Летятъ разискрени вълнитѣ
 И въ ревъ е цѣлото море. . .

Ний плаваме съ другари вѣрни
 Къмъ милий брягъ, къмъ родний брягъ.
 Налитатъ съ ревъ вълни невѣрни —
 Развява вятъръ родний флагъ! . . .

Летимъ и пѣемъ. . . Платнохода
 Лети, — свѣткавица стрѣла!
 На длъжъ и ширъ все вода, вода. . .
 Не спиратъ нашитѣ весла!

Иорданъ Ковачевъ — Пловдивъ

МОРЕ И СЕЛЕНИНЪ

Хей, море, море безкрайно
 Хей, вода голѣма!
 Ширнало си се предъ мене
 Та ти края нѣма!

Бѣли вълни тичатъ, блѣятъ,
 Като бѣло стадо, —
 Изстрижи го, па обличай
 И старо и младо.

Да остане за доене, —
 Сждъ се не намира,
 Отъ такова страшно стадо
 Млѣкото да сбира.

Нѣкога си кротко, равно,
 Като огледало,
 Ехъ, да бѣше равна нива
 Зарадъ мене станало!

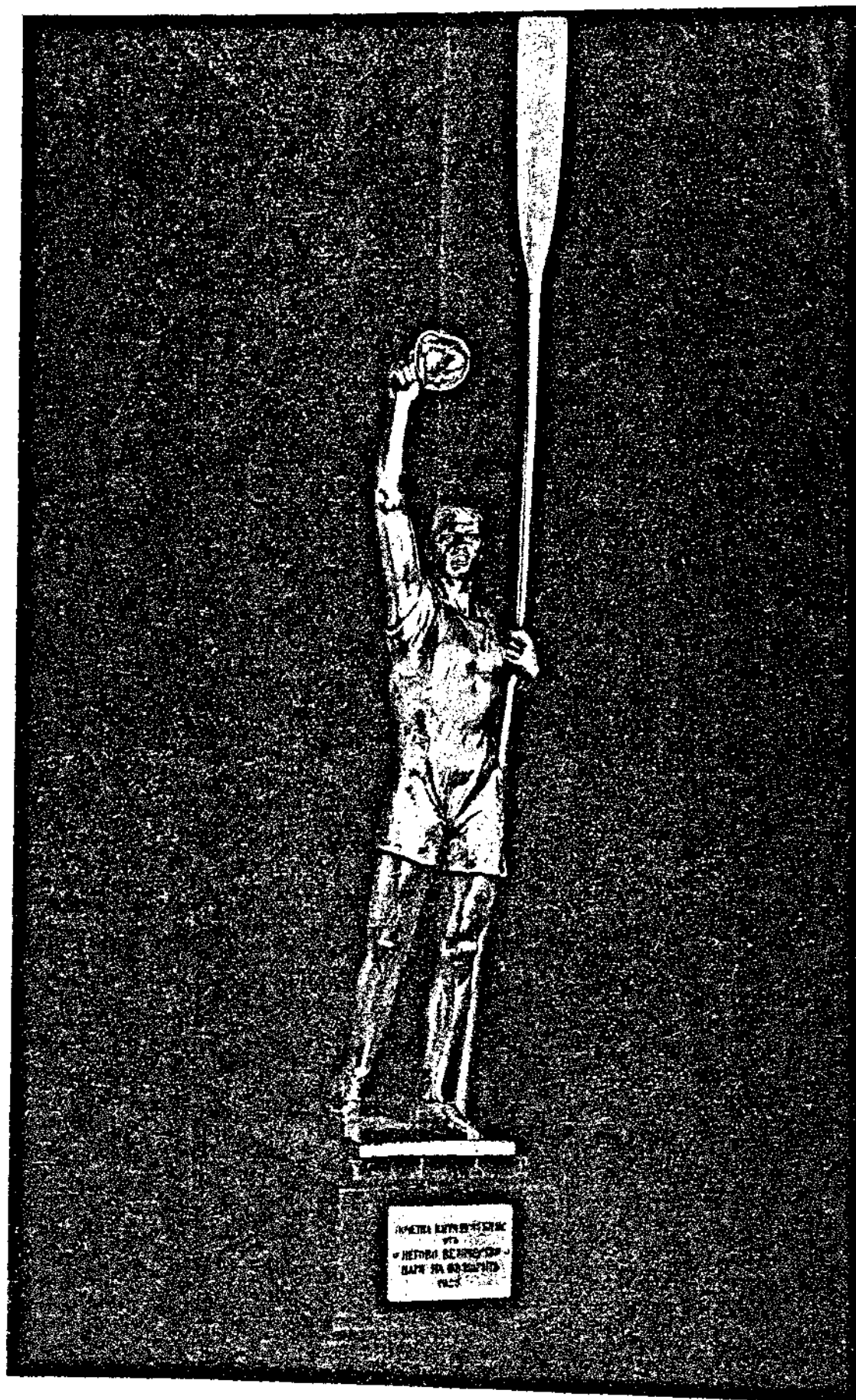
Да запоря бразди прави
 Отъ тукъ до Русия,
 Па да хвърля златно семе,
 Семе — загария.

Една жътва да ожъна,
 Па да килна капа, —
 Десетъ пояса ще има
 Цѣлъ животъ — лапачъ!

А то много вода, брате,
 Та се неизказва,
 Ни съ ботуши, ни съ кокили
 Се море изказва!

Ама азъ децата мои,
 Да правятъ, да струватъ,
 Ще ги науча по морята
 На всжде да плуватъ.

Па да идатъ да намѣрятъ
 На земята края, —
 Все отъ мене малко нѣщо
 Повечко ще знаятъ!



Почетна награда за Б. Н. М. С. отъ НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО Царя на Българитѣ — 1928 год.

Г. Славяновъ

ГЕОРГИ АНТОНОВЪ

(СПОМЕНЪ)

Преди 10 години, на 13 януарий 1919 г., угасна единъ много ползень за бедната ни морска книжнина и мисль животъ, който обещавахе да бжде още по-ползень и цененъ за току-що зародилата се българска морска идея и нейната пропаганда всрѣдъ народа. Единъ отъ предтечитѣ на Б. Н. Морски Сговоръ, капитанъ-лейтенантъ Георги Антоновъ бѣ покосенъ отъ съдбата тъкмо въ началото на своята зрѣла възраст; едва 33-годишенъ, той напусна земния животъ, оставяйки ни въ наследство малкото трудове на своята богатъ духъ, голѣма култура и дълбоко критиченъ умъ.

Георги Ангеловъ Антоновъ е роденъ на 13 септемврий 1886 година въ гр. Свищовъ; отрасль на брѣга на великата историческа рѣка, той още отъ малкъ се е пристрастилъ къмъ водната стихия, въ служба на която се е отдалъ по-късно. Като 14-годишенъ младежъ, той е постъпилъ въ Военното училище, което е следвалъ и завършилъ съ отличие, като артилеристъ, въ 1906 г. Обаче още въ училището е била определена неговата бждеща кариера, като морякъ; трѣбвало е да се изпратятъ двама портопей-юнкери въ флота. Антоновъ е издържалъ пръвъ изпита, но види се, желаело се е другъ да бжде изпратенъ, затова конкурса е билъ повторенъ, а после и третенъ, докато неговото силно желание е преодоляло всички прѣчки и той бива изпратенъ, като подпоручикъ, на служба въ военния ни флотъ, кждето въ 1908 год. завършва морския офицерски курсъ, а по-късно, въ 1912 год., за да закръгли и допълни военно морското си образование, бива изпратенъ да се специализира въ миннитѣ офицерски класове въ Кронщадъ (Русия). Обявилата се наскоро балканска война го принудила да се върне обратно въ България и да поеме командването на брѣгова батарея въ Варна, докато опасността отъ турския флотъ е преминала, следъ което е билъ изпратенъ на служба въ Деде-Агачъ, въ току-що образуваната Бѣломорска часть на флота. Следъ приключването на междусъюзнишката война, той наново е билъ изпратенъ въ миннитѣ класове въ Русия, но и тоя пътъ не е ималъ възможността да ги завърши, — избухналата европейска война го принуждава пакъ да се завърне въ нашия флотъ, кждето заема длъжността началникъ на Машинното училище въ Варна. Намѣсата

на България въ общата война презъ 1915 год., го заварва началникъ на Минната отбрана на Бѣломорския ни брѣгъ. Поради засилването на военнитѣ действия предъ нашитѣ Черноморски брѣгове, презъ 1916 година, той бива назначенъ командиръ на миноносецъ въ Черноморската часть, по-късно — командиръ на група миноносци въ същата часть, известно време замѣстникъ-началникъ на Подвижната отбрана, къмъ края на 1918 год. комендантъ

на Кюстендженското пристанище, за да свърши въ началото на 1919 година, следъ кратко боледуване отъ петнистифъ, и службата си въ флота и човѣшкия си животъ на земята . . .

Нѣкакъвъ фатализъмъ преследваше тоя човѣкъ и неговитѣ близки. Досель на Божия свѣтъ на 13 число, той трѣбваше пакъ на 13 число да го напусне. Роденъ на Дунава, влюбенъ въ Бѣлото море, мечталъ да работи на морското поприще, той трѣбваше да умре на брѣга на Черно море, съ разбити мечти за морското величие на България тъкмо въ момента, когато ней отнемаха Бѣломорието и когато ѝ забраняваха да има воененъ флотъ . . . Той привлече въ служба на родното море по-малкия си братъ Лефтеръ, който достигна до чинъ мичманъ II р., и малко следъ загубата на по-големия си братъ, трѣбваше и той да намѣри смъртта си въ водитѣ на Черно море, като морски летецъ. Една година по-късно, при едно бедствие, мжтниятъ Дунавъ отне живота на още единъ братъ на това нещастно семейство, живѣло винаги до водната стихия и пожертвало три скъпоценни

млади живота все заради същата стихия . . .

Силно обикналъ малкия ни воененъ флотъ, Георги Антоновъ навсѣкжде и винаги се стараше да му бжде ползень, най-вече съ своето леко, увлекателно, и когато трѣбваше, бойко перо. Той започна да пише въ нашия воененъ и всѣкидневенъ печатъ, още съ първитѣ си стѣпки на морското поприще. Въ това направление твърде много му е помагала неговата остра наблюдателностъ, природниятъ му умъ и голѣмото му трудолюбие. Това, което други сж отминавали безъ внимание, той се спира на него, изучава го, изследва го основно и страстно се залавя за прокарването на нѣкаква нова идея, проектъ или ползена наченка. Така напр., още преди балканската война, плавайки



на единъ француски търговски параходъ, за да попълни своята морска подготовка, той се спира за известно време въ Цариградъ и тукъ му обръща внимание трескавата дейност на турцитъ за поддържането на тѣхния флотъ. До тогава у насъ се е гледало почти се пренебрежение на турските моряци, забравяло се е, че тѣ иматъ задъ себе си една голѣма традиция и дълга, славна морска история, смѣтало се е, че турцитъ сж неспособни за развитието на едно модерно национално мореплаване и още по-малко за създаването на силенъ воененъ флотъ. Младиятъ мичманъ Антоновъ започва да се взира, да изучава и си задава за целъ да проникне въ самия турски воененъ флотъ. Въ 1911 г., когато никой чужденецъ, а още по-малко единъ българинъ е могълъ да стѣпи на който и да било турски воененъ корабъ, когато даже чуждитъ военно-морски аташета не сж били допускани тамъ, той успѣва, като „обикновенъ гражданинъ“, да посети и да бже приетъ съ голѣмо внимание на самия адмиралски корабъ „Месудие“. Той се провира на всѣкъде въ турската база, изучава организацията на флота, на артилерийската отбрана на тѣснинитъ, на цѣлото турско морско въоръжение и донася въ щаба на нашия флотъ цѣла редица извънредно ценни, подробни и изумително точни данни, съ което естествено, твърде много е услужилъ на нашето командване.

Бидейки на служба въ 1913 год. на току-що завзетия Бѣломорски брѣгъ, нему му обръща вниманието, че тамъ живѣе една голѣма група чисти българи, които сж по-добри моряци-рибари, даже отъ гърцитъ и на 16 май, отъ Портъ-Лаго, мичманъ Антоновъ телеграфира въ Одринъ, до началникъ щаба на действащата армия, съ копие до началникъ флота въ Варна: „Донасямъ, че въ току-що събрания въ Одринъ наборъ има голѣмо число младежи отъ Ахъ-Челебийските села: Дерекъ-Устово, Райково, Дуневе, Петково и други, които отъ 7-годишна възраст се занимаватъ въ повѣренія ми портъ съ риболовство, лодкарство и работа по параходитъ. Добре би било, ако тѣзи единствени въ цѣла Стара и Нова България природни моряци-българи, минатъ службата си въ флота.“ Отъ тогава още Георги Антоновъ се влюбва въ нашето Бѣломорие, започва да го изучава все-странно и съ страсть се залавя да проповѣдва, до последния день на своя животъ, значението на новитъ брѣгове за България, тѣхната голѣма историческа роль за държавата ни, богатствата имъ, нуждата отъ заселването имъ съ българи и изпълването имъ, необходимостта въ културно, стопанско и военно отношение здраво да засѣднемъ тамъ. Той и неговиятъ сподвижникъ, запасниятъ капитанъ Ст. Консуловъ, професоръ отъ университета, между дветъ войни и презъ време на голѣмата война, започватъ една усилена пропаганда чрезъ всѣкидневния печатъ, за да изтъкнатъ огромното значение на Бѣломорския брѣгъ за насъ и да насочатъ погледитъ ни къмъ свободното Бѣло море, което би ни направило действително свободни и независими, което бързо и сигурно би ни доближило до културния свѣтъ и би ни направило силна държава, което най-сетне косвено би ни позволило да извоюваме свободата на своитъ братя безъ кръвъ... Но нѣмаше кой да слуша тия горещи родолюбци и млади апостоли, ние бѣхме заслѣпени отъ блѣсъка и славата на нашето оръжие и искахме чрезъ него едва ли не да покоримъ цѣлъ свѣтъ...

Служейки въ флота, Георги Антоновъ бѣ единъ отъ редкитъ наши моряци, който схвана

службата искусствена почва, върху която бѣ изграденъ нашия флотъ, неразбиранъ и нецененъ не само отъ народа и интелигенцията, но даже и отъ държавниците ни. Той започна службата си като морски офицеръ тъкмо тогава, когато флота се таксуваше като „люксово оръжие“ и когато въ Народното събрание се искаше неговото премахване като излишна и скѣпа за насъ играчка. Антоновъ, съ природния си здравъ разумъ бързо схвана, че за нашия народъ морето, а още повече флота е нѣщо съвсемъ чуждо и непознато; той виждаше че българина отъ сушата много добре разбира и цени значението на „сухопѣтното“ оръжие — пушката и топа, че за да се снабди съ тѣхъ, той е готовъ на всѣкакви жертви, защото и за последниятъ планинецъ бѣ съвсемъ ясно, че тѣ му сж необходими да брани своя народъ и домъ, да брани рода и земята си. Но морското оръжие защо е? на морето ние нѣмаме нищо! морето е за гърцитъ! а при това морето само по себе си е една голѣма и сигурна преграда, която сама е достатъчна да послужи като естествена защита на земята ни! Той ясно схващаше, че никой дори не подозира, че тъкмо отъ къмъ морето може най-бързо и най-лесно да дойде най-големата опасностъ за родината ни! Той започна да изучава историята ни отъ това гледище, отъ което никой до тогава не се интересува и той разбра, че и въ миналото ний сме гледали съ сжщото лекомислие и детска наивностъ на морето, че благодарение на сжщото неоченяване на неговото значение, тъкмо отъ тая страна сж ни сполетявали най-големитъ беди. Георги Антоновъ започна да изучава и чуждата история и той бързо намѣри голѣмата разлика между старитъ българи и другитъ културни народи. Започна да се интересува за всички млади народи, започна да търси основитъ на които е изградено морското могѣщество на великитъ съвременни народи и откри това, което даже и за мнозина следъ него, дори и днесъ, е още неясно: че никаква морска сила не може да съществува, безъ едно вживяване на цѣлия народъ съ нуждата отъ морето и съ неговото значение, че не само у насъ, а навсѣкжде въ свѣта, човѣка отъ сушата нѣкакъ съвсемъ естествено разбира значението на сухопѣтното оръжие и тъкмо обратното — че за да се разбере нуждата отъ морско оръжие, необходима е дълга, упорита и постоянна просвѣтна и пропагандна работа всрѣдъ цѣлото население; че не е достатъчно да се убедятъ само нѣколко управници и да се издействатъ отъ тѣхъ нѣколко десетки или стотици милиони за едно накриво гледане „люксово оръжие“, а че трѣбва да се накара цѣлия народъ да обикне морето, да разбере, че нѣма благосъстояние и величие безъ използване на морето, най-сетне, че не може да се защитава родната земя само отъ сушата съ пушки и топове, но че трѣбва и да нагазимъ и въ морето, че сж нужни и кораби... и Георги Антоновъ заработи съ всичкото си трудолюбие и жаръ, макаръ и последванъ отъ никого; той започна да пише въ всѣкидневния и военния печатъ, да обяснява значението на морето, на флота, да пише за военнитъ кораби, за тѣхнитъ типове, въоръжение и назначение. Войнитъ му погречиха, но не го накараха да бездейства, той започна да пише за чуждитъ военни флоти, да обяснява тѣхната роль и задача, действията по моретата и океанитъ.

За да отвори очитъ на нашитъ общественици за значението на морето, въ 1914 год. лейтенантъ

Антоновъ преведе и издаде на български ценното съчинение на капитанъ I. р. Болати ди С. Пиеръ, бившъ професоръ въ турската академия, Началникъ Щаба на командващия италианскитъ морски сили въ Сръдиземно море и членъ-секретаръ на вишия морски съветъ, — „Кратъкъ очеркъ по морската политика“, което и до днесъ си остава единичното съчинение на български изъ областта на морската стратегия и политика.

Като Началникъ на Машинното училище, лейтенантъ Антоновъ се застъпва чрезъ печата за това най-старо и най-заслужило на българската техника училище, като поточва на невниманието, съ което се отнасятъ къмъ него нашитъ управници, оставяйки ги не само безъ помѣщение, но даже безъ учебни кабинети и най-необходимитъ учебни пособия, едно положение, което и днесъ си остава почти непромѣнено.

На младия морски офицеръ е направило силно впечатление, че нашиятъ флотъ живѣе и се подготвя безъ каквито и да било съвременни пособия и ръководства и той се заема да изготви най-необходимото — „Ръководство по морско дѣло“, единъ твърде цѣненъ приносъ къмъ нашата съвсемъ бедна морска книжнина, който успѣва да издаде на литографирани коли, като Началникъ на Машинното училище. Една частъ отъ тоя трудъ, по-късно, е влѣзла въ голѣмото официално издание на флота върху същата материя.

Георги Антоновъ бѣше голѣмъ родолюбецъ, той не можеше да разбере какъ може да носишъ името българинъ, а да не познавашъ родния си езикъ и да го обезобразявашъ съ толкова много чужди, „купешки“ думи. И той поведе борба не само срещу чуждата терминология въ нашия флотъ, но и изобщо срещу чуждитъ въ българския езикъ, изтъквайки въ всѣкидневния печатъ до къде сме отишли въ окарикатурването на езика си и посочвайки съ примѣри, какъ други народи — германци, поляци, сърби и др. безмилостно гонятъ всѣка чужда дума отъ езика си. Въ 1911—12 год. мичманъ Антоновъ съставя „Речникъ къмъ Опитъ за събиране материали за българската военно-морска терминология“, като съ това става родоначалникъ на едно силно течение, начело на което въ 1916 год. застава самъ началника на флота, като по този начинъ става бързото прочистване на морския ни езикъ, който до тогава бѣ една безобразна смесица отъ морски названия, заети отъ всички народи по свѣта и едно истинско мжчище за младия българинъ, дошълъ да изучи морето и да служи въ флота.

Презъ кжсата си военна служба кап.лейт. Антоновъ е билъ награденъ съ народенъ орденъ за военна заслуга V степенъ на военна лента, съ Орденъ за Храбръсть IV ст. II кл., съ Турската звезда и други. Безъ да е живѣлъ дълго въ чужбина, Георги Антоновъ успѣва да изучи френски, немски и руски езици и чрезъ тѣхъ да надникне въ богатитъ съкровищници отъ знания и морска култура на другитъ народи. Това оржие му дава възможностъ съ успѣхъ да работи на нашето книжно поле и между множеството статии въ периодичния печатъ да остави, въ краткия си животъ, и нѣкои по-голѣми работи, като напр. (освенъ споменатитъ по-горе); Очеркъ за нашия флотъ; По премахването чуждитъ думи въ нашия езикъ; Портъ-Лаго; За слънчевия часовникъ; За календаря; За Добруджа — документи и др.

Най-голѣма е заслугата на Георги Антоновъ, като единъ отъ първитъ проповедници на мор-

ската идея въ България. Той, заедно съ другъ единъ скжпъ покойникъ, капитанъ I. р. Рашко Серафимовъ и живиятъ, тѣй много заслужилъ за дѣлото на Б. Н. М. С., професоръ Дръ Ст. Консуловъ, образуватъ бележитата тройка, за чиито дѣла азъ вече дадохъ нѣколко бележки въ спомена си за Р. Серафимовъ („Морски Сговоръ“) бр. 9 отъ 1927 год.). Съ появяването въ 1914 год., въ гр. Търново, на фонда „Народенъ крайцеръ отецъ Паисий“, лейтенантъ Антоновъ веднага става неговъ най-ревностенъ проповедникъ и сътрудникъ; освенъ съ статии и непосредствена дейностъ по събиране на сръдства, той държи и редица сказки между гражданитъ и учащитъ се, приканва ги да основатъ комитети „Отецъ Паисий“ съ членски вноски по 0.50 лв. месечно и да даватъ всѣка година по единъ голѣмъ концертъ въ полза на скжция фондъ“.

Успоредно съ това Георги Антоновъ, наредъ съ другаритъ си отъ тройката, подема пропагандата за образуването на „Български морски съюзъ“, въ центъра на чиито задачи той, естествено, е поставилъ създаването и развитието на силенъ воененъ флотъ. Между другото, още тогава той ратува за създаването на държавно морско учреждение, за което и до днесъ ратува Б. Н. М. С.

Въ една своя статия, въ която очертава целитъ, сръдствата, организацията и плана на дейностъ на „Българския морски съюзъ“, въ „Военни известия“ отъ 13 и 22 мартъ 1914 год., той поставя и задачата: „Учреждаването на морско министерство. До сега у насъ флота е билъ подведомственъ на Министерството на войната, пристанищата — на Дирекцията на желѣзницитъ, Параходното дружество — на нѣколко търговци и ние не сме имали нито флотъ, нито пристанища, нито параходно дружество като хората, защото при най-голѣмото желание на шефове на тия учреждения, тѣ не сж могли особено да помогнатъ за развитието на флота, пристанището и дружеството, понеже не сж били подготвени за това. Въ бъдещето морско министерство ще могатъ да влѣзатъ още и риболовството и пограничната стража на брѣговетъ, на която освенъ пазенето брѣга отъ контрабанда, ще се възложи семафорно-наблюдателна служба.“

Следъ голѣмата война, дейността на тройката за създаване „Български морски съюзъ“ се подновява и постепенно засилва, като вече целитъ на съюза значително се разширяватъ, включвайки освенъ военния флотъ, още търговското мореплаване, риболовството, заселването на крайбрѣжията и пр.

Георги Антоновъ не можа да доживѣе до осжществяването на своя проектъ за съюзъ, което стана една година следъ смъртта му, съ появяването въ 1920 год. на Българския народенъ морски сговоръ, но нему остана спестено и горчивото разочарование да види разбитъ най-голѣмия си блѣнъ — Бѣломорието и неговото отнемане. Една отъ предсмъртнитъ му и най-хубави работи бѣ посветена пакъ на Бѣлото море и неговитъ брѣгове, въ служба на които той почти всецѣло бѣ отдалъ последнитъ години отъ живота си; подъ надсловъ „Южната ни граница“, той съ голѣмо вдѣхновение, съ силни мотиви и добра аргументация чертае и защитава естествения южни предѣли на нашата земя, като успоредно съ това дава и една блестяща характеристика за значението на морето изобщо. Тая последна негова работа послужи за една отъ първитъ стѣпки на Б. Н. М. С. въсредъ народа; въ 1922 г. тя бѣ отпечатана и издадена въ отдѣлна

Балабановъ Т. Никола.

МОРЕТО ВЪ НАШАТА НАРОДНА МЪДРОСТЪ

I.

Образътъ на морето като мотивъ рѣдко се срѣща въ нашата народна поезия. А колкото се срѣща е много и бледенъ и беденъ. Истина е, не-смѣтно е поетическото благо на морето, ала народниятъ пѣвецъ не е успѣлъ сякашъ да отлочи нѣщо и да го пресъздаде въ художествени образи. Не защото нищо отъ богатото разнообразие и разнообразното богатство на морето не е могло да го вдѣхнови, а защото не е могълъ да ги открие. Живѣлъ въ миналото все край море, той рѣдко и малко е билъ господаръ на водитѣ и на брѣга му. Други сж се опивали отъ пѣсенята му, други сж кжпали въ вълнитѣ му златни надежди за народни свѣтли бѣднини. За това то му е оставало чуждо. И въ двадесетия вѣкъ дори, при петдесетъ годишенъ свободенъ животъ. Воювалъ край морето, българинътъ още не го е почувствувалъ така както чувствува земята. И скрепената върху нея кжща. Толкова яко се е вкоренилъ той къмъ земята и така силно я обича, че дори се опиянява и заше-медява отъ безогледна страсть. А колко правдиво и художествено я пресъздаде Елинъ Пелинъ въ чудесната своя повестъ — Земя. И народниятъ мъдрецъ я е доловилъ. И я е изразилъ въ стегната и поетична поговорка — „Умъ презъ море, гробъ задъ врата“. Ходи кждето щешъ съ ума си, кръстосвай всѣкога и всѣкжде съ духа си, учи нашиятъ народенъ мъдрецъ, но не се дѣли отъ земята, та смъртта да те завари задъ вратата на прикрипената къмъ земята кжща. Чужда е още българската душа къмъ морето. То за него е дори загатка, която не се мжчи да разясни. Дори се е помирилъ съ мисълта да си остане то неразбрана тайна — „Морската вода е горчива, за морето да се не мждрува“. Както морската вода е горчива и сждбата ти ще бжде горчива, ако речешъ съ морето да се боришъ, учи незнайниятъ мъдрецъ. Затова още не се е намѣрилъ български писателъ, който да напише едно „Море“, като Елинъ Пелиновата „Земя“. Не защото не може, а защото българското сърдце още не е открило смисъла на морето, си страсть къмъ морето, и не обуздана и страшна, и хубава и благодатна, както къмъ земята.

И въ пословицитѣ, поговоркитѣ и мислитѣ на българина образътъ на морето не се срѣща често. Макаръ тѣ да сж нѣколко хиляди, даже десетки хиляди на брой, едва въ около петдесетъ се срѣща думата море. Но образътъ на това море е беденъ, сиромашки беденъ. То е или голѣмо, или дълбоко, или далечно. И въ нѣколко само отъ тѣхъ морето почти се дѣлава като изживѣнъ, почувствуванъ поетически образъ. Въ тѣхъ то се съпоставя съ отвлечени понятия, които по тоя начинъ добиватъ по-голѣма изразителна сила. Тѣ сж най-хубавитѣ, най-поетичнитѣ. И не само по съдържание. Възприелъ като поетически образъ морето, народниятъ мъдрецъ е намѣрилъ и кратка, стегната и богато изразителна форма: „Мжжъ отъ море очи носи“. Тя е между най-хубавитѣ и най-поетическитѣ. Отъ морето ще да е взелъ очитѣ си мжжътъ, защото и тѣ сж лакомо ненаситни, както е ненаситно морето, което поглъща всичко което му попадне. Тѣй мждрува народътъ. „Умъ замисля, море не понася“. Голѣмо и безбѣжно е морето, ала съ ума не може да се мѣри. Другъ пътъ то е като черна бездна, която неповратно поглъща всичко и по нѣкога го покрива съ неразгадна тайна: „Домъ е като море.

Стори добро, че го хвърли въ морето“. Последната поговорка е поетиченъ изразъ на нѣкогашната хубава българска скромность и безвъзмездность. За нещастие — изчезнала днесъ. Макаръ най-често народниятъ мъдрецъ да схваща морето като реална неизмѣрима величина, не липсватъ и случаи, когато тая величина се съпоставя съ човѣшки пороци или добродетели, или пъкъ се явява като изразъ на отвлечени понятия. Така напримѣръ хитростта, умението, способността на човѣка да се справя съ всичко се съпоставя съ морето като сила: — „Презъ морето те прекарва, безъ вода те оставя“, или — „На дъното на морето да влѣзе, пакъ сухъ ще излѣзе“. Макаръ и да сж много малко пословицитѣ, въ които народътъ, за да подкрепи своята мисълъ си е послужилъ съ образа на морето, все пакъ въ тѣхъ е вложена една разнообразность на наблюдателъ, който не е живѣлъ въ морето и съ морето.

II.

ПОСЛОВИЦИ, ВЪ КОИТО Е УПОТРЕБЕНА ДУМАТА МОРЕ

1. Ако слушашъ хората, можешъ да ловишъ по море зайци, по гора риба.
2. Акълъ море, умъ — бръсначъ.
3. Високо небе край нѣма, дълбоко море край нѣма.
4. Въ море да го хвърлишъ и море ще го изхвърли.
5. Домъ е като море.
6. Единъ безуменъ хвърля камъкъ въ морето, а сто умни не могатъ го извади.
7. За брата до море, за либе презъ море.
8. Зини уста, лапни море — не става.
9. И морето да се излѣе надъ него, пакъ нѣма да му стигне.
10. Иглата е мъничка, ала пада на дъното въ морето.
11. Извъртѣ ми море на главата.
12. Изчерпалъ отъ морето една лейка вода, та познава ми (нѣщо).
13. Истината море преплува.
14. Капка въ морето е неговото богатство.
15. Когато станало морето медено, сиромашътъ си загубилъ лъжцата.
16. Който се дави въ морето и за змия се лови.
17. Миша пикня море не пълни.
18. Миша пикня море не размжца.
19. Морската вода е горчива за морето да се не мждрува.
20. Мжжъ отъ море очи носи.
21. На дъното на морето да влѣзе пакъ сухъ ще излѣзе.
22. Направи добро, че го хвърли въ морето.
23. Не ще го омие и Бѣло море.
24. Пратила съмъ мжжа си за криви ябълки за презморски миндали.
25. Никой не остава равенъ като морето.
26. Она лежечи и предечи Черно море замина.
27. Отъ Влашко жена, въ Черно море гемия, въ Цариградъ давия (дѣло) сж мишлюкъ (изгубена работа).
28. Отъ морето честитъ излиза въ рѣката се дави.
29. Още рибата въ морето турналъ тавата на огъня.

30. По море сърдце не плава.
31. Повели се като бълморски просяци.
32. Повече сж се удавили въ виното, откол-
кото въ морето.
33. Потъналия въ морето и за нажежено же-
лѣзо се хваща.
34. Потънали сж му геминтѣ въ морето.
35. Презъ море му вечеря.
36. Презъ море му е лѣло.
37. Презъ морете прекарва безъ вода те оставя.
38. Пробилъ дупка въ морето.
39. Прѣждома му главата, презъ море му краката

40. Прѣждома му обѣда, презъ море му вечеря.
41. Рѣба въ море не пазари, защото не зна-
ешъ какво ще излѣзе.
42. Стори милостиня на богатъ, по добре е да
я хвърлишъ въ морето.
43. Тръгнало море въ рѣка да се дави.
44. Умъ замисля, море не понася.
45. Умъ — море.
46. Умъ презъ море, смъртъ задъ врата.
47. Цѣлото море да стане мѣтеница за насъ
нѣма да се намѣри лѣжница да сѣрбуваме.
48. Чавка говна яла, море не подмѣща.

Сава Н. Ивановъ

НѢКОИ ДАННИ ЗА ПЛАВАЩИТѢ ЛЕДОВЕ

Сблѣскването на голѣмия пѣтнически параходъ „Титаникъ“ презъ 1912 година съ една ледена планина и загиванѣто на парахода почти съ всичката си обслуга и пѣтници, предизвика голѣмъ интересъ къмъ въпроса за плаващитѣ ледени планини въ океанитѣ и срѣдствата за предпазването отъ тѣхъ. Американцитѣ веднага се заеха да изучатъ обстойно леденитѣ планини и пѣтищата имъ. Още презъ следващата 1913 година сж били изпратени да наблюдаватъ леденитѣ планини въ северния Атлантически океанъ, главно около брѣговетѣ на Америка, митническитѣ параходи „Сенека“ и „Миами“, а сжщо така и ледосѣкача - параходъ „Скотия“. Даннитѣ отъ тия наблюдения сж публикувани въ „Pilot Chart of the North Atlantic Ocean, October 1913“ и отчасти въ „Записки по Гидрографіи“ (томъ XXXIX, Выпускъ 1, Петроградъ 1915 год., стр. 151—160). Тукъ по-долу ще запозная нашитѣ читатели съ нѣкои по-интересни данни и заключения отъ тия наблюдения.

Леденитѣ планини обикновено показватъ надъ водата само $\frac{1}{3}$ часть отъ височината си — останалитѣ $\frac{2}{3}$ части отъ нея сж потопени въ водата. Така напримѣръ, ако ледената планина, че показва надъ водата 10 метра, то тя е потопена въ водата на около 60 метра.

Най-голѣмата ледена планина, която е била наблюдавана презъ 1913 година е имала следнитѣ размѣри: дължина 120 метра, широчина 100 метра и височина надъ водата 21 метъръ. Най-малката наблюдавана ледена планина е имала следнитѣ следнитѣ размѣри: дължина 70 метра, широчина 33 метра и височина надъ водата 11 метра. Всичкитѣ ледени планини сж имали чисто бѣлъ цвѣтъ, намѣста прошаренъ съ жили отъ синкавъ ледъ съ широчина отъ 50 см. до 2 метра. По формата си нито една ледена планина не е приличала на друга. Върховетѣ имъ били крѣгли, плоски, наклонни, островърхи; стѣнитѣ имъ — прави, стрѣмни, полегати и пр. Единствената форма, която наблюдателитѣ не срещнали, тя е била тъкмо тази, която се изобразява обикновено въ учебницитѣ — съ високъ наклоненъ връхъ. Въпрѣки разнитѣ вестникарски съобщения за наблюдавани ледени планини съ височина 130 метра надъ повърхността на водата, трѣбва да се счита, че най-голѣмата надводна височина е 50 метра.

Най-голѣмото разстояние, на което сж били наблюдавани ледове, при много ясно и топло време,

е било 18 морски мили; обаче трѣбва да се счита, че срѣдното разстояние на видимостта на леденитѣ планини, при ясно време, е около 12 до 15 мили. При лека мъгла, ледоветѣ сж били забелязвани отъ разстояние две мили, а при гжста мъгла — отъ 150 метра; при ситенъ дъждъ — отъ $2\frac{1}{2}$ мили; при ясна лунна свѣтлина — отъ $2\frac{1}{2}$ мили; при звездно небе — отъ 1 миля; при тъмно и облачно небе и видимъ хоризонтъ — отъ $\frac{1}{2}$ миля. Съ помощта на прожекторъ ледената планина е видима отъ разстояние около 3 мили, обаче, ако се стои въ страни отъ прожектора на около три метра (ако се стои до самия прожекторъ или подъ

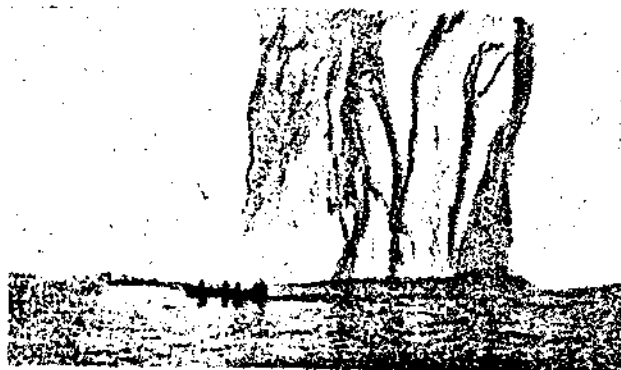
него не може нищо да се види). Отражението на ехото отъ ледената планина зависи отъ наклона на стѣнитѣ ѝ; при отвесни стени ехото зависи отъ мѣстонахождението на източника на звука. На разстояние $\frac{1}{2}$ миля ехото не се е чувало. Въобще, около 90% отъ опититѣ ехото не е било чуто, следователно, отсъствието на ехото въ морето не може да ни служи като признакъ за отсъствието на ледена планина.

Внезапното измѣнение на температурата на водата не трѣбва да се свързва винаги съ присѣтствието на леденитѣ планини, защото тамъ кждето температурата е постоянна, присѣтствието на ледената планина нѣма да я измѣни. Може да се счита даже за правило, че въ съседство съ ледената планина не се наблюдава измѣнение на температурата.

Обикновено леденитѣ планини се придружавали съ разнообразни породи пингвини (които на голѣми стада летяли около тѣхъ), диви патици (които не се приближавали обаче близко около тѣхъ), голѣмо количество чайки (нѣкои отъ които летѣли около леденитѣ планини) и други породи северни птици. Въ нѣкои случаи леденитѣ планини били буквално обсипани съ птици, а при други случаи тѣ сѣвсѣмъ отсъствували. Може да се вземе като правило, че появяването на пингвинитѣ е признакъ за присѣтствието на ледени планини. Това, обаче, не може да се каже за другитѣ породи птици.

Появяването на разбитъ ледъ и ледини е указвало винаги на присѣтствието на ледена планина отъ навѣтрената страна.

Наблюденията показали, че леденитѣ планини се движатъ заедно съ повърхностнитѣ течения. Тамъ, кждето се срещатъ две течения, ледоветѣ



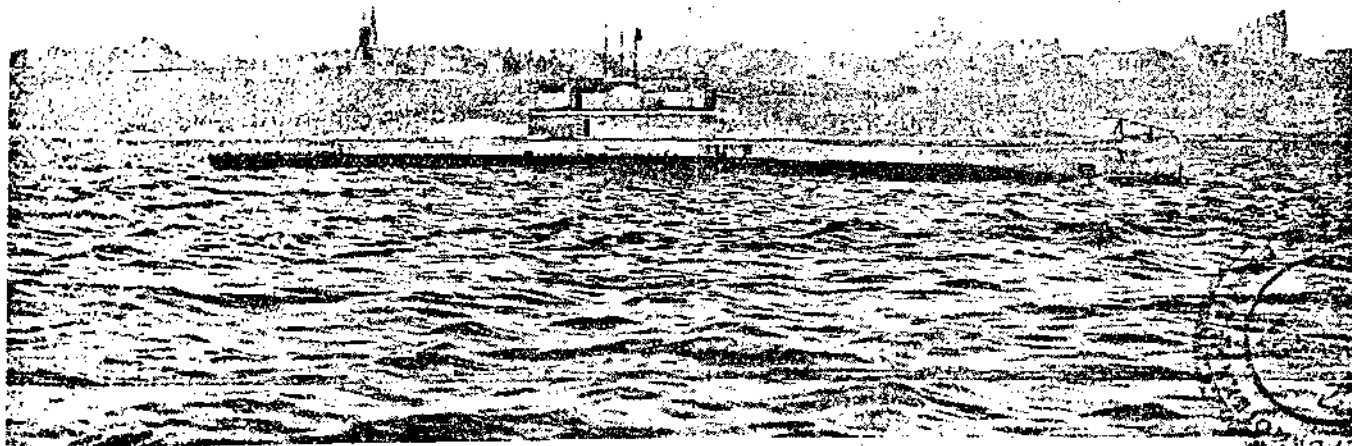
се движатъ съ господстващото течение. При температура $+1^{\circ}\text{C}$ ледената планина се топи бавно. При температура $+10^{\circ}\text{C}$ топенето на ледоветъ отива много бързо и всеки часъ ледената планина се измѣня. При тази температура ($+10^{\circ}\text{C}$) ежедневно ледената планина се намалява 5% . Въ такива случаи по склоноветъ на леденитъ планини текатъ малки поточета, отъ които корабитъ могатъ да се снабдяватъ съ прѣсна вода. Топенето на ледената планина въ надводната частъ отива обикновено по-бавно, отколкото въ подводната частъ. При ежедневно намаление на ледената планина 5% , тя би просъществувала въ Голфштромското течение около 20 дена. Колкото, обаче, ледената планина е по-голямъ, толкова тя се топи по-бавно и затова нѣкои голѣми ледени планини биха могли да просъществуватъ около два месеца.

Движението на леденитъ планини къмъ югъ е въ зависимостъ главно отъ теченията и вѣтро-

ветъ. Понѣкога — когато посоченитъ условия отсъствуватъ — тѣ оставатъ почти неподвижно на едно мѣсто; другъ пътъ — при наличието на вѣтръ и течение — тѣ се движатъ доста бързо на югъ. Около паралела 44° северна широчина най-бързото движение на леденитъ планини за едно денонощие е било 32 мили.

При ясно време леденитъ планини не представляватъ опасностъ за корабоплаването, защото тѣ се виждатъ още отъ далечъ и могатъ своевременно да бѣдатъ обходени. Въ време на мъгла и нощно време, обаче, тѣ сж опасни за пътуващитъ кораби. Въ такива случаи най-сигурнитъ способи за предпазване на корабитъ сж следнитъ: въ време на мъгла, корабитъ трѣбва да остановятъ движението си, а при нощнитъ пътувания — да намалятъ бързината на движението си до минимумъ.

Варна, 20. XI. 1928 г.



Новата югославянска подводна лодка „Небойса“

П. А. Шницковъ

БѢГСТВО (РАЗКАЗЪ)

Следъ двудневна одисея, презъ телени мрежи, блата, лозя, гладъ и жажда, поручикътъ отъ тридесетъ и първия полкъ, Стефанъ Ивановъ, въ френска ясно-синя куртка и роговата шапка — тази сутринъ се подслони измежду стокитъ на солунското пристанище... Избѣгалъ отъ пленническия лагеръ на Микра, той избираше най-късия пътъ, за да се върне въ отечеството си...

Нѣколко пъти вече, отъ височинитъ на Микра, той бѣ видѣлъ отечественитъ си параходи: *Варна*, *България* и *Кирилъ*, които сѣчаха траверза му на разстояние само на миля и половина и отминаваха къмъ Солунъ... А после той ги бѣ видѣлъ да излизатъ изъ Солунъ, поемайки широкото море: вѣроятно, за къмъ отечеството му... Идеята веднага се бѣ оформила въ умътъ му: неговиятъ пътъ е само до Солунъ, до пристанището... Ще се яви въ парахода — тамъ има негови съотечественици — и край на пленническото!... Той бѣ предалъ идеята за бѣгството си и на свои другари, които, поканени да му бѣдатъ съпътници, не се решиха и останаха въ Микра, намирайки планътъ му за много рискованъ. Но той, увѣренъ въ сполуката си, преди три дни имъ бѣ обещалъ, че ще имъ даде даже и знакъ отъ парахода, когато ще бѣде най-близо до Микра... Какъвъ знакъ? Той не можеше да знае

сега какъвъ ще бѣде този знакъ, но той обеща да имъ се обади по начинъ, какъвто случаятъ му покаже, а тѣ нека да следели следующия отечественъ параходъ, който поема за навънъ изъ Солунския заливъ...

И сега, подслоненъ до стокитъ, той бѣ близо до отечеството си: само на стотина крачки до него: разстоянието между мѣстото, гдето се бѣ подслонилъ и щикътъ на сенегалеца, който стоеше до стълбата на *България*. Той знаеше, че ще срещне стража до парахода, но друго едно непредвидено обстоятелство се бе изпречило на пътя му: върху кърмовия флагштокъ на *България* се развѣшаваше не отечеството му знаме, а... френското... Това препятствие го смрази и му скова ума...

Варненецъ по рождение, той добре познаваше и отдалече различаваше отечественитъ си параходи, на брой шестъ, съ които въ миналото бѣ пътувалъ. Въ тѣхъ той имаше и познати. Даже преди година, бидейки въ отлускъ, като раненъ, въ Варна — той бѣ прекаралъ една вечеръ, една дълга вечеръ до сръднощъ въ пиене съ компания въ сѣщия този параходъ, който сега е само на сто крачки предъ него... Той не се съмняваше въ кораба, а... защо той е адигналъ френско знаме? Дали съ смѣната на знамето не е смѣнена и цѣ-

лата обслуга? Той още по-силно потрепера от тази перспектива... А от Микра той не бѣ ималъ възможностъ да види знамето на *България*, нито на другитѣ кораби, които, като правило, вдигнаха го едва при завиването си за въ входа на пристанищния басейнъ... Тази неочакваностъ съвсѣмъ парализира умътъ на Иванова... Оттукъ той вече не можеше да мръдне ни напредъ, ни назадъ. Назадъ — това бѣше едно разстояние до българската граница, напредъ — бѣ шикътъ на сенегалеца и френското знаме... А да се върне въ пленническия лагеръ?... Не, по-добре смъртъ, отколкото въ лагера — назадъ! Тамъ той бѣ далъ обещание, което неговото честолюбие не му позволяваше да стѣпчи...

Шумътъ отъ разтоварващитѣ винчове, тракето на вагонитѣ и вагонеткитѣ, на митническитѣ колички, крѣсцитѣ на хамалитѣ около парахода и общиятъ шумъ на пристанището — не даваха възможностъ на Иванова да долови ни една дума отъ кораба, който, може би, е още въ ржцетѣ на неговии съотечественици... Друго още едно обстоятелство му навѣшаваше второ съмнение и песимистично увѣрение: върху предната параванна частъ на моста, върху голѣма черна табела бѣ написано: *s/s „Bulgaria“*. Защо не е съ кирилицата, а съ латиницата? Плененъ ли е кораба? Като воененъ призъ ли е взетъ?... Жбитѣ на Ивановъ леко тракаха презъ несбѣднатата надежда, а умътъ му не смѣше нищо да реши... И, до като очитѣ му стоеха силно разтворени, за да поематъ нѣкоя вътрешна свѣтлина, която да го осѣни въ нѣкоя изключителна и решителна крачка — върху горнята площадка на стѣлбата на *България* се появи спретнатата фигура на единъ капитанъ съ фуражка на глава. Съ фуражка — руски типъ! Трепна радостно сърдцето на Ивановъ и мускулитѣ на устата му се разтегнаха въ страни... Върху българската фуражка на корабния капитанъ лѣщеше широкъ сѣрменъ гербъ... Копчетата му лѣщѣха, котвитѣ на яката лѣщѣха... цѣлиятъ капитанъ залѣцѣ, като слѣнце, въ очитѣ на Иванова: отпреде, върху площадката, съ жълтъ басгунъ въ ржка, стоеше познатата фигура и униформа на съотечественицитѣ му морски търговски капитани... Ивановъ се вгледа въ капитана — лицето му бѣ непознато.

Капитана погледна върху винчовата верига, която работницитѣ откачваха върху кея. Каза имъ соннато нѣколко думи, размаха бастуна си, сочейки имъ купътъ стоки, които бѣха разтоварили и, решилъ, че имъ бѣ далъ необходимитѣ инструкции, заслиза по стѣлбата, безъ да се държи въ вжженото и перило. Задъ него слизаше петнадесетъ-годишно момче съ каскетъ на глава и съ сгнати човаль подъ мишницата. Стѣпилъ върху кея, капитанътъ трѣгна почти право къмъ мѣстото, гдето бѣше Ивановъ... Боже, ето — решителния моментъ! Ивановъ поблѣднѣ отъ радостна изнемога, машинално скочи отъ мѣстото си и трѣгна напредъ, точно въ пѣтя на капитана... Забавяйки крачкитѣ си и избобрѣжайки се назадъ, той се спрѣ между две купчинии стоки, гдето нѣмаше никой... Задъ гърба му на десетина крачки го достигаше капитанътъ...

Ивановъ се обърна, огледа се плахо наоколо и изрече тихо:

— ... Господинъ... капитане...

Капитанътъ се спре изненаданъ, въпросително загледа облачения въ френска куртка и сѣщо тѣй, като се огледа наоколо, запита тихо:

— Българинъ?

— ... Да!... Бѣглецъ отъ пленническия лагеръ... на Микра... Поручикъ отъ... 31-ия, Варненски полкъ, ... съмъ...

— Стефко! — обърна се капитанътъ къмъ момчето, което стоеше почтително на три-четире крачки задъ началника си, — дай чувальтъ на този човѣкъ, а ти се върни на кораба! И щомъ комисарътъ — французинътъ, разбирашъ ли? — излезе въ града, ела веднага въ фурната на Панайоти да ми съобщишъ! Този човѣкъ е нашъ офицеръ и — да мълчишъ!

— Разбрахъ! — отвърна момчето, предаде чувальтъ на замѣстника си и припна назадъ.

— Следъ мене! — заповѣда капитанътъ на поручика.

Поручикътъ, усмихвайки се на изобретателността на моряка, стисна чувальтъ подъ мишницата си и трѣгна на четире крачки задъ него...

... Стигнаха до фурната, отброиха двадесетъ хлѣба, току-що извадени отъ пещта, и ги нарешиха въ чувала.

— Сега, — морякътъ тихичко продума на Ивановъ, сочейки му съ очи пълниятъ чуваль, — паспортътъ ти е въ ржцетѣ! Пакъ по сѣщия начинъ: — азъ — напредъ, ти — задъ мене, и — право въ парахода! Нека само да дойде момчето! А докато го чакаме — ще поседнемъ въ отсрещното кафене!

Седнаха. Морякътъ поржча две кафета. И, преди да бждатъ поднесени кафетата, Стефко отърча и съобщи, че току-що комисарътъ излѣзълъ. Двамата дочакаха кафето си, изпиха го спокойно и по сѣщия начинъ — морякътъ, размахвайки безгрижно бастуна си, а бѣглецътъ, наведенъ подъ товара си — трѣгнаха изъ улицитѣ...

Въ жгѣла на една улица Ивановъ зърна въ ржката на единъ продавачъ малки детски балончета. Нѣкаква идея изведнажъ освѣтли лицето му, върху което идеята пробѣгна, като наложителна, липна той джоба си, въ който се покоеха за добра или за зла срета две жълтици, и нерешително се спре съ погледъ цѣлъ, като дете, вдаль се въ балончетата...

Но, сетилъ се, че надъ главата му още висѣше опасността, той избѣрза да настигне покровителя си, задъ когото пакъ запази почтенното разстояние на господаръ и слуга...

Прекосявайки улицитѣ, тѣ прекосиха и пристанищната ограда и стигнаха до долната площадка на на стѣлбата на *България*, гдето сенегалеца взе оржжето си „за почестъ“ предъ капитана, който дружелюбно му отвърна съ леко мръдване на бастуна до фуражката си и закричи нагоре. Неговиятъ съпътникъ, хваналъ се за вжженото перило, бавно, съ топлия товаръ на гърба си, минаваше край Цербера, цѣлъ изтрѣпналъ, да не стане нѣщо неочаквано въ края на спасението му, до което имаше само още нѣколко стѣпала...

Ивановъ стѣпи на горния подъ на *България* и пуста чувала: една дълбока въздишка се откърти изъ гърдитѣ му.

Следъ като предаде хлѣбоветѣ, отъ които и нему отдѣлиха единъ — бѣ му заповѣдано да слѣзе въ огнярната, до пещитѣ. Тамъ той се изкѣпа, дезинфекцира се, и смѣни формата си съ вжглещарски изпоцапани дрехи. Наредиха го въ помощъ на огняритѣ — понеже било най-безопасното мѣсто — и го зачислиха като вжглищаръ... до второ нареждане.

На обѣдъ, като излѣзе върху горния подъ въ новия си костюмъ, съ гримирано лице отъ ситния прахъ на вжглицата, които отдолу за основа имаха и неговата потъ — никой не бѣ въ състояние да го познае: даже и най-приближенитѣ отъ ротата, съ които бѣ прекаралъ цѣли три години, не биха го познали, ако можеха да го зърнатъ отъ нѣкъдѣ.

Въ този си неузнаваемъ видъ, надвечеръ съ новитѣ си другари отъ кораба, той има и смѣлостта да излѣзе до близкитѣ кръчми, гдето той почерпи и отгдето въ най-весело настроение се завърна, съ едно червено балонче, което щѣлъ да носи на малкото си братче...

По липса на завивки и мѣсто въ помѣщението на огняритѣ, той си легна въ огнярната, гдето съ нѣколко чували нареди малко одърче, което му се стори по-приветливо и отъ дворецъ...

Заспа съ съня на свободния човѣкъ и засънува съня на преживѣлия всѣкакви страхотии... Събуди се, огледа се наоколо, спомни си где е и блаженно се усмихна... А тамъ другаритѣ му какво ли мислятъ за него?... Дали балончето му ще утрае до утре?... Той ще го пустне тъкмо, когато ще бждатъ на траверзъ на Микра... Да, да, тъкмо, когато ще бждатъ най-близко до Микра... Ще се пристори, че случайно го е изпусналъ... А то ще се вдигне, вдигне нагоре... А отгдето все ще се улечи у нѣкого бинокълъ да има... И ще го видятъ... И въ една хартийка, мъничко листче, прикачено за балончето, ще драсне името си, само името си: Стефанъ Ивановъ, 31-й полкъ — и нищо повече!... Може би, вѣтъртъ ще завлече балончето тъкмо въ тѣхния лагеръ? И тамъ ще знаятъ... ще знаятъ, че може да се бѣга... Боже!... Той се обърна на другата страна и сънътъ му продължи, примѣсенъ съ страхотитѣ на нѣколкогодишната война, която за него, тъй или иначе, бѣ свършена вече.

Зората го свари върху импровизираното му легло

Дойде дежурниятъ огняръ и разбута огньовеѣ, за да повдига пара.

Горе, върху горния подъ, започваше трескаво товарене: отъ френската морска база бѣ дошла заповѣдъ — кораба да бжде готовъ за отплаване точно по обѣдъ!

... Натоваренъ съ петстотинѣ бали пресовано сѣно, нѣколко тона муниции, десетъ походни кухни върху горния подъ, двама руски офицери и десетъ войници — на *България* бѣ определено да замине за Галиполи. Готовъ точно на обѣдъ, съ намалени вързала върху кея, той избуча три пѣти продължително изподъ ржката на командиря си и „заизтегля“ котвата... Следъ четвъртъ часъ водачътъ слѣзе презъ вжжената стълба, а кораба пое навънъ изъ изхода на Солунския пристанищенъ бассейнъ... Слаба мъртва вълна пое носа и прошлептъ назадъ: леко носово люлѣне започна...

Корабътъ залази по грапавинитѣ на морето, сочейки съ носа си въ далечината въ лѣво отъ Кара-бурунския носъ...

Ивановъ изкочи изъ огнярната и се завтече къмъ жилищното помѣщение на огняритѣ, гдето снощи бѣ оставилъ балончето си на съхранение.

Микра приближаваше... Микра наближаваше! Влѣзълъ въ огнярското помѣщение Ивановъ отвори кръглото прозорче и загледа натакъ, гдето бѣ прекаралъ цѣли два месеца... Ето — близо е Микра, а тамъ, отгдето върху височинитѣ и задъ тѣхъ, сж събрани неговитѣ бойни другари, оградени въ телени мрежи, като звѣрове... Защо не е всеиленъ — да скочи върху моста, да

заповѣда да спрѣ парахода и да прибере всичкитѣ си другари? Ето — траверзътъ наближава!... Още нѣколко мига и той ще бжде въ най-близката точка до тѣхъ! А той имъ бѣ обещалъ? Да, бѣ имъ обещалъ!...

Той скочи отъ мѣстото си, дръпна конца на балончето и изхвъркна навънъ отъ помѣщението съ него... Припна по горния подъ и — дали отъ вълнението, на което не можа да се удържи, дали се препъна — той се хлѣзна и трѣшна на пода, изпускайки конца на балончето си. Единъ отъ рускитѣ войници се хвърли да улови балончето, но то се бѣ вдигнало вече на два метра надъ главата му. То се хлѣзна покрай моста, отгдето присегна и дежурниятъ помощникъ-капитанъ, който сжщо не сполучи да го хване, а Ивановъ, като плесна съ ржце, рече.

— Тюхъ, отиде ми подаръкътъ! — и посраменъ се прибра пакъ въ огнярското помѣщение.

Лекия юженъ вѣтъръ пое балончето и презъ срѣдъ кърмата го понесе назадъ. Следъ минута то бѣ на стотина метра височина. Следъ други петъ минути то се бѣ издигнало още по нагоре, отгдето, намѣрило друго въздушно течение, то се задвижи на изтокъ...

България сѣчеше зеленитѣ полу-валяци на морето и бързаше къмъ Кара-бурунъ. Руснацитѣ лежахъ върху носовия трюмъ, а по горния подъ бѣ останалъ само дежурниятъ персоналъ.

Ивановъ надникна изъ скривалището си съ погледъ, който забѣга по небосвода. Той зърна балончето, което бѣ поело нѣкакво си колебливо движение къмъ Микра. Той се усмихна. Отиде до огнярната. Стѣпи върху скаритѣ за да слѣзе долу, но... погледа му не искаше да се откъсне отъ балончето. Загледа го той съ любовенъ погледъ: съ него той изпращаше известие и сърдеченъ поздравъ. Горното въздушно течение увѣрено вече го носѣше къмъ Микра... Ето — то се обърна на точка, която ту се губи, ту пакъ се долавя още, като малка-малка точица...

Ивановъ слѣзе въ огнярната.

Следъ половина часъ *България* пресѣче траверза на Кара-бурунъ и пое за къмъ носъ Панони. Пресрещнаха го слаби бѣли гребени, които зализаха дѣсната стена съ пѣнливитѣ езици... Занаскачаха красиви брѣгови чупки, мъгливи силуети въ далечината, чуки, като изподъ морето... Отсреща и отстрани вѣтроходи, като грамадни лебеди, съ попжтенъ вѣтъръ, сѣчаха за къмъ Карабурунъ...

Бѣлото море бѣлѣше и откриваше прелеститѣ си една следъ друга. Южниятъ вѣтъръ милваше и говореше за нѣга и свобода...

... По срѣдношъ бѣха северно отъ островъ Лемносъ, на траверза на западния му фаръ Кастро, а на сутринята — предъ носа Хелесъ, въ входа на Дарданелитѣ.

... По обѣдъ разтоварваха въ Галиполи, а на следующата вечеръ бѣха „на шамандура“ въ Цариградъ, готвейки се за пѣтъ къмъ Новоросийскъ...

... Следъ друго двадесетъ-дневно пѣтуване Ивановъ стѣпи на Варненския кей... А листчето, което бѣ прикачилъ на балончето, бѣ извършило своето: въ Варна той намѣри трима свои другари, които бѣ оставилъ въ Микра: следъ неговото бѣгство съ всѣки отечественъ параходъ пѣтуваха по единъ, по двама, по трима... импровизирани вжглецари.

Джозеф Конрад*)

Превела Б. Бошнакова

МЛАДОСТЪ

Това не би могло да се случи другаде, освѣнъ въ Англия, кждето хора и море се проникватъ така да се каже взаимно, като морето навлиза въ живота на по-вечето хора, а хората знаятъ по нѣщо или всичко за морето, било отъ развлечения, било отъ пътувания, или пъкъ отъ изкарване на прехраната си.

Бѣхме седнали, подпрѣни на лактитѣ си, около една махагонова маса, която отражаваше бутилката, виненитѣ чаши и лицата ни. Бѣхме директорътъ на една компания, единъ счетоводителъ, единъ адвокатъ, Марловъ и азъ. Директорътъ бѣше бивши „Разузнавачъ“, счетоводителътъ бѣ служилъ четири години по море, адвокатътъ — закорѣнелъ тори и членъ на епископската черкова, най-добрия типъ отъ старото поколение, олицетворена честъ — бѣ старши офицеръ по пощенската служба въ добритѣ стари времена, когато пощенскитѣ кораби имаха четвъртити платна, опънати най-малко на два стожера и често пристигаха въ Китайското море подгонвани отъ нѣкой хубавъ мусонъ съ опънати отъ горе до долу платна. Всички ние почнахме живота си въ търговския флотъ. Между насъ петимата съществуваше здравата морска връзка, и сжщо другарството по занаятъ, което не можеше да се създаде и при най-възторженото каране на яхти или пътуване по море, защото едното е само развлечение въ живота, а другото е самия животъ.

Марловъ (мисля, че така произнасяше той името си) разправяше историята, или по-скоро хрониката на едно пътуване:

Да, и азъ съмъ видѣлъ нѣщо отъ източнитѣ морета; но най-добре помня първото си пътуване тамъ. Вие, приятели, знаете, че има такива пътувания, които изглеждатъ предназначени за иллюстрация на живота, които биха могли да послужатъ за символъ на съществуването. Човѣкъ се бори, труди, поти, почти се убива, даже се и убива, опитвайки се да извърши нѣщо — и не може. Не поради нѣкаква Ваша грѣшка. Вие просто неможете нищо да направите, нито велико, нито дребно — просто съвсемъ нищожно даже да се ожените за стара мома или да предадете единъ нещастенъ товаръ отъ 600 тона вжглища на мѣсто предназначението му.

Въобще това бѣше забележителна история. Това бѣ първото ми пътуване на Изтокъ и пър-

*) Джозеф Конрадъ е роденъ презъ 1857 г. въ Зитомиръ, Полша, подъ името Йозефъ Корзиеновски, синъ на офицеръ и чифликчия отъ Волиния. Баща му е билъ писателъ и авторъ на нѣколко комедии. Прекаралъ нѣколко изманически години, като полски патриотъ, младиятъ Джозефъ се аклиматизира въ Англия, изучава добре английския езикъ и животъ и започва да описва онова що е видѣлъ и преживѣлъ въ Англия. Добъръ наблюдателъ и разказвачъ той скоро си спечелва симпатитѣ на английската публика и се затвърдява като английски писателъ, писалъ своитѣ произведения предимно на английски. Пътувалъ е много по море и по суша, познавалъ е много страни и народи. Известно време е живѣлъ въ Италия (о. Капри).

Конрадъ умря презъ 1924 год. въ Англия. Творческото дѣло, което е оставилъ тоя писателъ е голѣмо — двадесетъ обемисти романа и множество разкази. Най-забележителни сж: „Лордъ Джимъ“ (представенъ като филмъ у насъ) романъ; „Носпромо“ — романъ на една южноамериканска сребърна мина; „Победа“ романъ и др. На български струва ни се, освенъ повѣстѣта „Младостъ“ не е преведено друго.

Познавачъ добъръ на морето Конрадъ носи славата на бележитъ морски писателъ. Съ настоящия преводъ на г-ца Бошнакова се отваря пътя на опознаването му и отъ българския четецъ.

Д.

вото ми пътуване като втори офицеръ; сжщо и за първи пътъ командухахъ като капитанъ; ще се съгласите, че не бѣше какво да е. Той бѣше шейсетгодишенъ, ни по-вече, ни по-малко; дребенъ човѣкъ съ широкъ, не много правъ грѣбъ и приведени рамене. Той влачеше малко единия си кракъ и имаше този страненъ, малко изкривенъ изгледъ, какъвто се срѣща често у хора, които работятъ въ полето. Лицето му приличаше на трошалка за орѣхи — брадата и носа стремящи се да се съединятъ надъ хлътналата уста — и то бѣ поставено въ рамка отъ стоманено сива, прѣхкава коса, подобно на бандажъ отъ памукъ, напрѣскавъ съ вжглищенъ прахъ. И на това старо лице той имаше за чудо съвсемъ детски сини очи, съ това искрено изражение, което само нѣкои извънредно прости хора запазватъ до края на днитѣ си, поради единъ рѣдкъ вжтрешенъ даръ на сърдечна простота и прямодушие.

Какво го накара да ме приеме и азъ се чужда. Азъ идѣхъ отъ единъ първостепененъ австрийски бързъ корабъ, кждето бѣхъ трети офицеръ, а той изглеждаше, че има предуѣждение спрѣмо първостепенитѣ бързи кораби, като аристократически и отъ високъ тонъ. Той ми каза: „Да знаете, че въ този корабъ Вие ще трѣбва да работите. Азъ казахъ, че въ всѣки корабъ въ който съмъ билъ до сега е трѣбвало да работя. „А, но тука е друга работа и Вие, господата отъ голѣмитѣ параходи... но, както и да е! Струва ми се, че ще Ви бива. Постапете утре“.

„И азъ постапихъ на другия день. Това бѣше преди двадесетъ и две години, а азъ бѣхъ тъкмо двадесетъ годишенъ. Какъ минава времето! Това бѣ единъ отъ най-щастливитѣ дни въ живота ми. Представете си! Втори офицеръ за първи пътъ — единъ действително отговоренъ офицеръ! Азъ не бихъ далъ новото си назначение за всичкитѣ съкровища на земята. Старшиятъ офицеръ ме изгледа изпитателно отъ глава до пети. Той бѣше единъ старъ човѣкъ, но отъ другъ калѣпъ. Той имаше римски носъ, снѣжно бѣла дълга брада, а името му бѣше Махонъ, но той настояваше, че то трѣбва да се произнася Манъ. Той имаше голѣми връзки, но нѣщо не му вървѣше, и той никога не бѣ ималъ успѣхъ.“

Колкото се отнася до капитана, той бѣ служилъ години наредъ по крайбрѣжието, после въ Срѣдиземното море и накрая въ Западно Индийския флотъ. Той никога не бѣше правилъ голѣмо океанско пътешествие. Едва можеше да пише, и не пишеше, въобще. И двамата бѣха, разбира се, много добри моряци и между тѣзи двама стари-чоци азъ се чувствувахъ като момченце между дѣдовцитѣ си.

Корабътъ сжщо бѣше старъ. Името му бѣше Юдея. Странно име, нали? Той принадлежеше на единъ човѣкъ Уилмеръ, Уилкоксъ — нѣкакво подобно име; но той бѣше фалиралъ и умрѣлъ, преди двадесетъ или даже по-вече години и името му не важи. Той бѣше оставенъ да лежи въ Шейдуелския басейнъ почти толкова дълго. Можете да си представите състоянието му. Той бѣше цѣлия въ ржда, прахъ и мръсотия — стожеритѣ опущени отъ сажди, горниятъ подъ нечистъ. Струваше ми се, като че ли съмъ дошелъ отъ палатъ въ нѣкаква съборена колиба. Той имаше около 400 тона, една примитивна макара за навиване, дър-



Малкият моряк

Рис. отъ Ал. Мутафовъ

вени замѣталки на вратитѣ, нито парче пиринчѣ на себе си и голѣма, четвъртата задня часть. Подъ името му, написано съ голѣми букви, имаше единъ купъ спираловидни украшения съ изтъркана вече позлата и нѣщо като гербъ съ мотото: „Побѣда или Смъртъ“. Спомнямъ си, че това ми хареса много. Имаше нѣщо романтично въ него, нѣщо, което отговаряше на моята младостъ.

Напуснахме Лондонъ съ баластъ—пѣсчѣнъ баластъ — за да вземемъ единъ товаръ вжглища отъ едно северно пристанище за Банкокъ. Банкокъ! Тръпнѣхъ отъ радостъ. Шестъ години бѣхъ по море, а бѣхъ видѣлъ само Мелбурнъ и Сидней, много хубави мѣста, очарователни мѣста сами за себе си — но Банкокъ!

Ние плувахме по Темза съ вдигнати платна и единъ кърмчия отъ Северното море на борта. Името му бѣше Джерминъ и той по цѣль денъ висеше въ корабната кухня, като сушеше носната си кърпа предъ печката. Повидимому той никога не спѣше. Той бѣше мраченъ човѣкъ, съ една вѣчна капка блѣстяща на края на носа му; човѣкъ, на когото или му се е било случило нѣщо, или му се случваше или очакваше да му се случи — той не би могълъ да бѣде щастливъ, докато не стане нѣщо. Той гледаше недовѣрчиво на моята младостъ, благоразумие и моряшка опитностъ и не пропускаше да го покаже при хиляди удобни слупропускаше да го покаже при хиляди удобни слу- чаи. Мога да кажа, той бѣше правъ. Струваше ми чакъ, че наистина азъ знаехъ много малко тогава, се, че наистина азъ знаехъ много по-вече; но къмъ този Джерминъ азъ питая умраза и до денъ днешенъ.

Въ една седмица ние доплувахме до Ярмаутъ Родсъ и тамъ ни врѣхлитѣ буря — прочутата октомврийска буря отъ преди двадесетъ и две години. Имаше вѣтръ, свѣткавици, поледница, снѣгъ и ужасно море. Ние бѣхме подхвърляни като топка, и ще си представите колко зле бѣхме, когато ви кажа, че фалшивата стена бѣше смазана и горниятъ подъ наводненъ. Презъ втората нощъ той изтърси баласта си въ предната часть на носа и въ това време ние бѣхме отвѣяни нѣкъде къмъ Догеръ Банкъ. Не оставаше нищо друго, освѣнъ да се слѣзе долу съ лопати и да се опитаме да го изправимъ; и ние слѣзохме въ обширната, мрачна като пещеря, долня часть на кораба; залепенитѣ на градитѣ лоени свещи мигаха, бурята ревеше навънъ, кораба се мѣташе като бѣсенъ на една страна; тука бѣхме всички, Джерминъ, капитана, като всѣки отъ насъ едва успѣваше да се задържи на краката си, погълнатъ отъ тази гробарска работа и стрѣмящъ се да изхвърля пълни лопати съ мокъръ пѣсѣкъ срѣшу вѣтра. При всѣко премѣтане на кораба можеха да се видятъ смѣтно въ дрезгавината хора, които падаха съ единъ широкъ размахъ на лопатитѣ. Едно отъ корабнитѣ момчета (ние имахме две) разчувствувано отъ тази необикновена сцена ридаше, като че ли сърцето му ще се прѣсне. Чувахме го какъ се задушва отъ хълцане нѣкъде въ тъмнината.

На третия денъ бурята замръ и следъ известно време едно малко параходче отъ северъ ни измъкна . . . Употрѣбихме тъкмо шестнайсетъ дни, за да отидемъ отъ Лондонъ до Тайнъ. Когато при-

стигнахме най-после въ дока, бѣхме изгубили реда си за товарене и ни тикнаха на една страна кждето останахме цѣль месецъ. Мисисъ Бийрдъ (името на капитана бѣше Бийрдъ) дойде отъ Колчестеръ да види старика. Тя живѣеше на кораба. Персонала избѣга и останаха само офицеритѣ, едно момче и економа, единъ мулатъ на име Абрахамъ. Мисисъ Бийрдъ бѣше една стара жена съ лице набръчкано и зачервено като зимна ябълка и съ фигура на младо момиче. Тя ме видѣ веднажъ, като си зашивахъ едно копче, и настоя да вземе ризитѣ ми, за да ги изкърпи. Това не приличаше на капитанскитѣ жени, които познавахъ отъ първокласнитѣ кораби. Когато и занесохъ ризитѣ, тя каза: „Ами чорапитѣ? И тѣ трѣбва да се изкърпятъ, сигурна съмъ, а пъкъ Джоновицъ — на капитанъ Бийрда — нѣщата сж вече въ редъ. Ще се радвамъ, ако си намѣря нѣкое занимание“.

Да благослови Господъ старата жена. Тя прегледа нѣщата ми вмѣсто мене, а въ това време азъ прочетохъ за първи пжтъ „Сарторъ Ресартусъ“ и „Пжтуването до Хива“ на Бърби. Азъ не разбрахъ тогава много; но спомнямъ си, че предпочитавъ войника предъ философа по него време; предпочитание, което живота само потвърди. Единиятъ бѣ само човѣкъ, а другиятъ бѣше или по-вече — или по-малко. Обаче и двамата сж мъртви вече, и Мисисъ Бийрдъ е мъртва, и младостъ, сила, гений, мисли, дѣятелностъ, простосърдечие — всичко умира...

Но, не е важно.

Най-после ни натовариха. Снабдихме се съ персоналъ. Осемъ способни моряци и две момчета. Една вечеръ, ние пуснахме котва предъ вратитѣ на дока, готови за излизане, и съ хубавата перспектива да започнемъ пжтуването следния день. Мисисъ Бийрдъ трѣбваше да си заминее съ единъ кжсенъ тренъ. Седѣхме мълчеливо въ време на вечерята — Махонъ, старата двойка и азъ. Азъ свършихъ пръвъ и се измъкнахъ навънъ, за да запуща, а моята кабина бѣше на кувертата, тъкмо срѣщу кърмилото. Морето бѣше развълнувано и духаше вѣтъръ, размѣсенъ съ ситенъ дъждъ; двойнитѣ врати на дока бѣха отворени, и натоварениитѣ съ вжглища параходи се движеха насамъ натамъ въ тъмнината; огньоветѣ имъ свѣтѣха ярко, перкитѣ плѣскаха шумно, колелата бумтѣха и купъ приветствия се силѣха отъ кея. Азъ наблюдавахъ процесията отъ бѣли свѣтлини, които се лѣеха високо и отъ зелени свѣтлини които се хлѣзгаха низко въ нощта, когато изведнажъ червенъ лжчъ блѣсна срѣщу мене, изчезна, пакъ се появи и застана. Предния край на единъ параходъ се изпречи съвсѣмъ близо. Азъ извикахъ къмъ кабината: „Елате горе!“ и тогава чухъ единъ уплашенъ гласъ, който викаше въ тъмнината: „Спрете се, съръ“. Въ отговоръ на това се чу едно дрезгаво: „Добре“, а следъ това страшенъ пукотъ, тъй като парахода нанесе единъ блѣстящъ ударъ съ издадената частъ на носа си нѣкжде въ предната частъ на нашия корабъ. Настѣпи единъ моментъ на смущение, виковете и тичане нагоре-надолу. Парата свистѣше. После се чу нѣкой, който казваше: „Свободно, съръ“.... „Всичко въ редъ ли е“? запита дрезгавиятъ гласъ. Нѣкакъвъ звънецъ издрѣнка „Кой е този параходъ?“ пишѣше Махонъ. Въ това време ние го виждахме вече само като една плътна сѣнка маневрираща недалечъ. Тѣ ни извикаха нѣкакво име — едно женско име, Миранда или Мелиса — нѣщо подобно. „Това значи още единъ месецъ въ тази дяволска дупка“, каза ми Махонъ, като се

взираше съ ламби въ ржка въ разтрошенитѣ греди и счупени подпори. „Но кжде е капитана“?

Ние не бѣхме го чули, нито видѣли презъ всичкото това време. Отидохме назадъ да погледнемъ. Единъ плачевенъ гласъ се издигна, който викаше нѣкжде къмъ срѣдата на дока: „Хей, Юдея!“... Какво, по дяволитѣ, дирѣше той тамъ?... „Ало!“ извикахме ние. „Азъ съмъ тука въ нашата лодка, тласканъ по морето безъ гребла“. Извика той. Единъ закъснѣлъ лодкаръ предложи услугитѣ си и Махонъ го спазари за половинъ крона да довлече нашия капитанъ до кораба; обаче мисисъ Бийрдъ бѣше, първата, която се изкачи по стълбата. Тѣ бѣха плували изъ пристанището въ този ситенъ, студенъ дъждъ близо цѣль часъ. Никога въ живота си не съмъ билъ така очуденъ.

Изглежда, че когато е чулъ моя викъ: „Елате горе“, той е разбралъ изведнажъ каква е работата, взелъ е жена си, изтичалъ е на горния подъ и отъ тамъ слѣзълъ долу въ нашата лодка, която бѣше вързана до стълбата. Не бѣше зле за единъ шейсетъ годишенъ. Представете си хубаво този старикъ, спасаващъ героично на ржцетѣ си старата жена — прелестта на неговия животъ. Той я поставя долу на една пейка, и тъкмо се готви да се изкачери обратно на кораба, когато изведнажъ лодката се откъсва по нѣкакъвъ начинъ и тѣ отплаватъ заедно. Разбира се, че въ бъркотията ние не сме го чули като вика. Той изглеждаше сконфусенъ. Тя каза весело: „Предполагамъ, сега нѣма нищо отъ това, че изпуснахъ трена“? „Не, Джени, ти ще отидешъ долу да се стоплишъ“, измърмори той. А следъ това къмъ насъ: „Единъ морякъ нѣма работа съ жена — казвамъ Ви. Ето че ме нѣмаше на кораба. Добре, че не стана нищо този пжтъ. Нека да отидемъ и да видимъ какво е изпотрошилъ този дяволски параходъ“.

Не бѣше много, но ни задържа тъкмо три седмици. Като се измени това време, тъй като капитана бѣ заетъ съ своитѣ агенти, азъ занесохъ куфарчето на Мисисъ Бийрдъ до желѣзнопжтната станция и я настанихъ въ единъ третокласенъ вагонъ. Тя спусна прозореца, за да каже: „Вие сте добъръ младежъ. Ако видите Джонъ — капитанъ Бийрдъ — безъ шалче презъ нощта, моля напомнете му отъ моя страна, че трѣбва да си държи гърлото добре завито. „Разбира се, Мисисъ Бийрдъ“, казахъ азъ. „Вие сте добъръ младежъ: Азъ забелѣзахъ колко сте внимателенъ къмъ Джонъ — къмъ капитана. — Трена трѣгна внезапно. Свалихъ шапка на старата жена. Никога не я видѣхъ вече.... Дайте бутилката.“

(Следва въ кн. № 2)

Записахте ли за членъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ своя най-добъръ приятель? Ако не сте още сторили това, побързайте, защото отпечатанитѣ броеве отъ нашето списание сж въ твърде ограничено количество.



Инженеръ-корабостроителъ Пампуловъ

ЕКСКУРЗИИ СЪ РУСАЛКИ ПО ВОДА ПРЕЗЪ 1928 ГОДИНА

Макаръ и закъснѣли твърде много въ областта на водния спортъ, сжщо така, както сме закъснѣли значително въобще и въ морската си промисълъ, все пакъ презъ тая година нашето водно спортно дѣло показва единъ активъ по отношение стремлението на българина да се нареди и той въ числото на ония народи, които съзнаватъ голѣмото значение на водното дѣло за културното и стопанско развитие на своята родина, който активъ може да се види отъ нѣколкото смѣли екскурзии по вода, предприети отъ силно любящи водното дѣло легионери отъ морските и рѣчни спортни легиони при Българския народенъ морски сговоръ, а именно:

Една отъ София (с. Враждебна) по Искѣра—Дунава до Русе; една отъ Търново по Янтра и Дунава до Русе; една отъ Варна по море до Бургазъ и две отъ Бургазъ до ромънската и турска граници, за които даваме макаръ и на кратко нѣколко извадки отъ впечатленията и преживяванията на нашитѣ водни спортисти, които туриха началото на водния туризъмъ въ България.

1. ПЖТУВАНЕ ПО ИСКЪРА ОТЪ СОФИЯ ДО РУСЕ

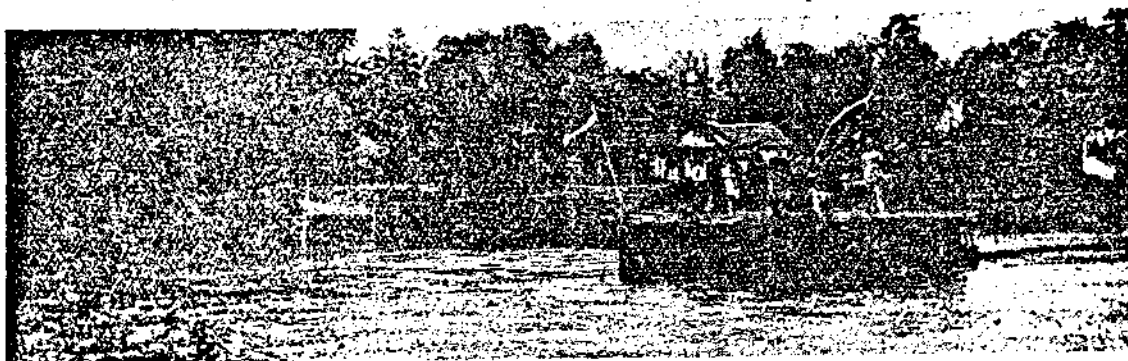
Двамата, спортисти Берберовъ и Вазовъ потеглиха съ две русалки, построени отъ първия, на 17 юний т. г. въ 8 часа сутринта отъ с. Враждебна (Софийско), изпратени отъ родителитѣ и другаритѣ имъ. Тия двама смѣли спортисти въ началото на своето пжтуване, което е било извънредно приятно, понеже Искѣра макаръ и маловоденъ е билъ тихъ и удобенъ за плаване съ русалки, сж изпитвали действително оная наслада, която може да се изпита само отъ водния спортъ. Следъ около 2½ часово непрекъснато гребане, т. е. въ 10 часа и 45 минути тѣ пристигнали благополучно предъ Курило, откъдето безъ почивка продължили пжтя си по-нататъкъ. За нещастие обаче, тѣхното така приятно пжтуване е трѣбвало да получи първото прекъсване, тъй като на единъ бързей подъ Курило въ 12 ч. 15 м. едната лодка се пробила вследствие протъркване въ камъкъ и е трѣбвало да се поправя въ продължение на 4 часа. Потеглили наново въ 4 часа и 15 м., следъ преодоляване на първото препятствие, тѣ започватъ на всичката красота и удоволствия, които водниятъ спортъ въобще дава. Къмъ Реброво пжтуването е било все така приятно, но на около 1 клм. до гара Реброво, се пробива другата имъ русалка. Тукъ, следъ това второ нещастие, двамата спортисти опжватъ палатката си и едва успѣли да се настанятъ, завалѣлъ проливенъ дъждъ, който продължилъ цѣла нощъ и не е позволилъ по-нататъшното пжтуване. Така свършилъ първиятъ день отъ тѣхното пжтуване.

Станали рано сутринта на 18 юний, двамата спортисти поправятъ повредената си русалка и въ 8 ч. 15 мин. потеглятъ надолу по течението. Тукъ

плаването започнало да става все повече и повече затруднително, па даже и на мѣста невъзможно. Причината за трудното плаване е била главно низката вода, за това и двамата наши първи пионери по тоя пжтъ е трѣбвало не веднажъ да гаятъ до колена въ водата и да пренасятъ на ржце лодкитѣ си презъ оголенитѣ и застрашаващи лодкитѣ имъ камъни. Сега вече твърде предпазливо и свикнали отчасти съ трудноститѣ на своето пжтуване, въ 9 ч. 10 м. стигнали предъ гара Реброво и понеже пжтя отъ гара Реброво до Мездра станалъ невъзможенъ поради плитката вода и множеството препятствия, сжщитѣ преминали това разстояние съ влака. Сжщиятъ день въ 19 часа тѣ потеглили отъ Мездра. Пжтятъ е билъ сравнително много по-добъръ, рѣката по-тиха, плавало се е по-спокойно и само за преминаването на първия язъ е трѣбвало да пренасятъ лодкитѣ си по сухо на разстояние 100 метра. Въ 20 ч. стигнали предъ селото Брусенъ, гдето на едно островче, заобиколени отъ китната природа, опжнали палатката си за ношуване. Така е свършилъ вториятъ день на пжтуването.

На 19 с. м. въ 7 часа 30 мин., сжщитѣ потеглили отъ с. Брусенъ и стигнали въ Романъ едва въ 18 часа и 50 мин. Цѣлия пжтъ по водата е около 20 клм. и нормално би трѣбвало да се вземе само за около 2½—2 часа, а тѣ сж направили 11 часа и 20 мин. Главната пречка е била тая, че за да преминатъ това разстояние отъ 20 клм., е трѣбвало да преминатъ и 10 яза, като за преминаването на всѣки язъ, е трѣбвало да употребяватъ по около единъ часъ за пренасяне на лодкитѣ си по брѣга. Стигнали въ Романъ тѣ опжватъ палаткитѣ си, за да си отпочинатъ отъ трудната работа презъ деня и да ношуватъ. Тѣй е свършилъ третия день на тѣхното пжтуване.

На 20 с. м. въ 7 часа и 10 мин. спортиститѣ потеглили отъ Романъ. Въ 9:30 часа тѣ минали край селото Кунико и продължили пжтя си. Въ 11 часа при преминаването на единъ прекъснатъ язъ, Вазовъ е направилъ една неочаквана баня вследствие обръщането на лодката му. Тукъ става една задръжка въ пжтуването отъ 3 часа, за да се изсушатъ мокритѣ дрехи, както на направилия баня Вазовъ, така сжщо и на помагача въ спасяването Берберовъ. До като стигнатъ въ Карлуково, нашитѣ смѣли спортисти, е трѣбвало да минатъ още 3 яза и стигнали тамъ въ 14 ч. и 35 м. гдето и обѣдвали. Въ 15 ч. 45 мин. сжщитѣ потеглили отъ Карлуково за Червень-брѣгъ. Пжтятъ е билъ сравнително по-спокоенъ и безъ особени пречки и приключения. Тамъ сж пристигнали въ 19 ч. 30 мин., кждето двамата спортисти, преизпълнени съ гордостъ и задоволство, които могатъ да изпитватъ спортиститѣ само следъ преодоляването на многобройни препятствия и лишения, биватъ посрещнати отъ управителното тѣло на Б. Н. М. С. въ Червень-Брѣгъ. (Фиг. 1).

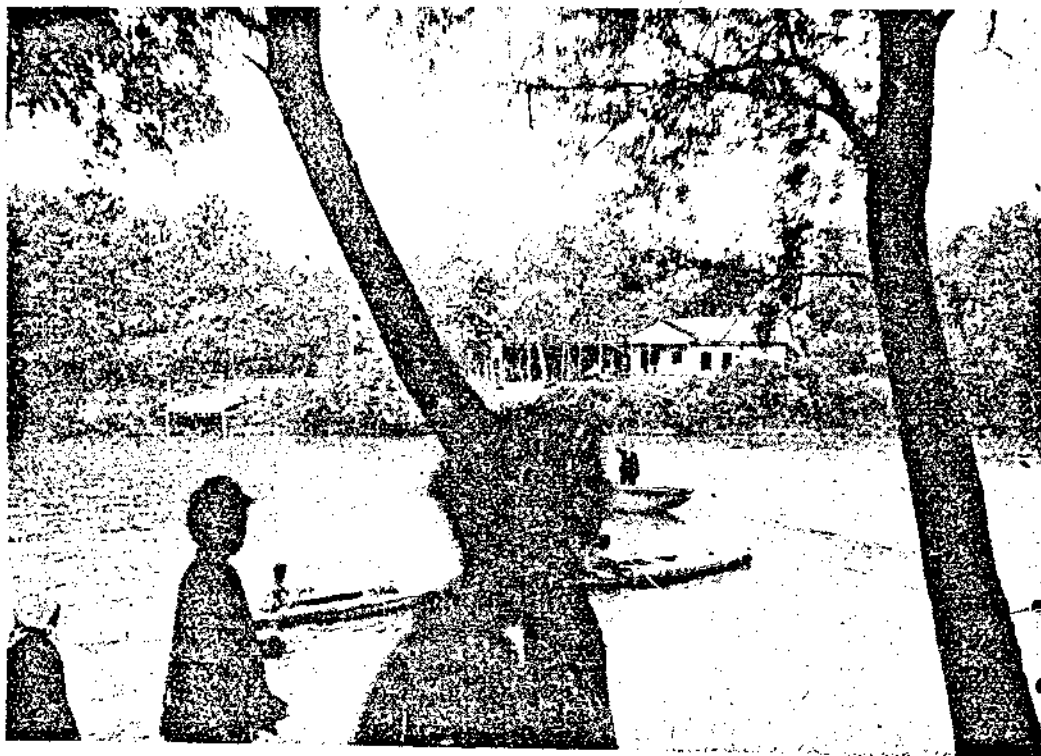


Фиг. 1. Искра при Червѣн-Брѣгъ. Посрѣщане на легионеритѣ Берберовъ и Вазовъ. Фото Г. Бояджиевъ, Червѣн-Брѣгъ

На снимката се виждатъ посрещачитѣ въ очакване на гоститѣ. Посрещнати много радушно следъ приветствието съ „добре дошли“, благодарение грижитѣ на управителното тѣло, въ честъ на двамата спортисти бива сервирана хубава вечеря и настанени на удобни легла въ хотелъ, където за пръвъ пѣтъ отъ тѣхното пѣтуване, тѣ могли да си отпочинатъ добре. Тѣй е завършилъ четвъртиятъ день на тѣхното пѣтуване.

На 21 с. м. сутринята започва да вали силенъ дъждъ, обаче пѣтятъ е още дълъгъ и не трѣбва да се губи време. Следъ като направили снимка за тѣхното заминаване отъ Червѣн-Брѣгъ (фиг. 2) въ 9 часа и 45 минутъ тѣ напускатъ сѣщия и се

правили за с. Махлата, крайната целъ на пѣтя имъ призь тоя день. Минали презъ единъ скъсанъ язь въ който Берберовъ едва не разбилъ русалката си. Въ 19 ч. 30 м. сѣщитѣ пренасятъ лодкитѣ си презъ яза при село Махлата, трѣгватъ по воденичната вода — доста широка и удобна за плаване, но ето вече се стѣмнява, дъждътъ не спира и пѣтуването става съвършено затруднително. Съ голѣма мъжа тѣ се спиратъ и завързватъ лодкитѣ си на брѣга и въ тъмнина, следъ двучасово газене до колене въ калъ, изъ разни ниви и бостани, измокрени до кости стигатъ до воденицата при село Махлата. Хазяитѣ на сѣщата се оказали доста гостоприемни, отнесли се съ голѣмо ува-



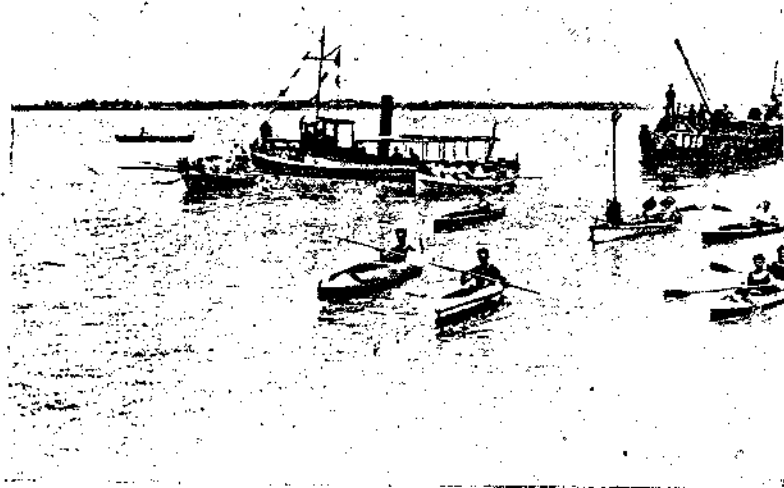
Фиг. 2. Изпращането на Берберовъ и Вазовъ отъ Червѣн-Брѣгъ. Фото Г. Бояджиевъ

отправятъ надолу. Тукъ Искра става по-голѣма и по-плавателенъ, и пѣтуването съ русалкитѣ би било извънредно приятно, ако да не е билъ дъждътъ, който все повече и повече се усилява, като измокрилъ нашитѣ спортисти и започналъ да пълни лодкитѣ имъ съ вода. Въ 10 ч. 30 мин. тѣ преминали благополучно яза при с. Романовци и въ 12 ч. 45 мин. били принудени да спратъ въ село Койнаре, за да се поизсушатъ. Въ 17 часа се от-

жение къмъ спортиститѣ, настанили ги въ стая съ печка, но умората имъ била толкова голѣма, че даже не успѣли да се изсушатъ, заспали дълбокъ, здравъ и непробудимъ сънь върху постланата на пода рогозка. Така следъ упоритъ трудъ и воля, която може да се развие само въ спортиста, нашитѣ смѣли спортисти завършили пѣтия день.

На 22 с. м. станали въ 4 часа сутринята за да продължатъ пѣтуването си, тѣ виждатъ, че

дъжда продължава да вали, че всичките им дрехи и завивки сж мокри и решават да останатъ тоя день въ воденицата да се изсушатъ. Дъждътъ не престаналъ до късно вечерята. Тоя шести

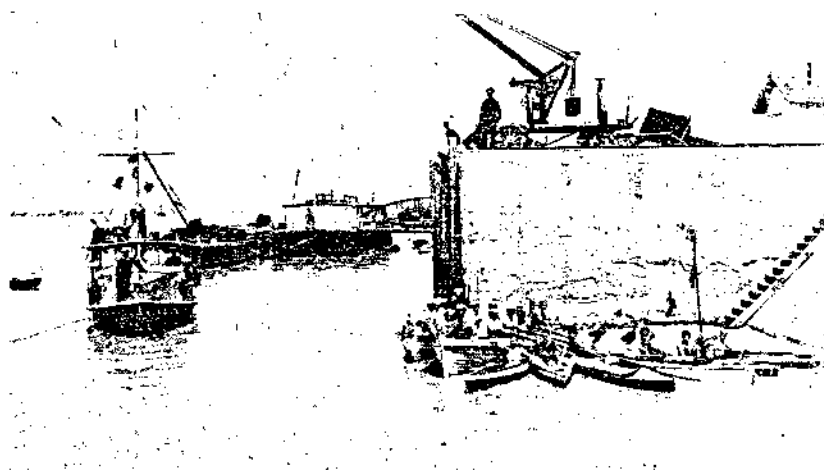


Фиг. 3. Пристигането на Берберовъ и Вазовъ въ Русе

день отъ тѣхното пътуване по вина само на времето, е останалъ съвършено неизползванъ. На 23 с. м. времето започва да се оправя, ето и защо нашите спортисти следъ стѣване на лодките и багажа си въ 10 часа потеглятъ по-нататъкъ. Минаватъ край селата Луковитъ, Староселци, гдето за да се мине единъ язъ е трѣбвало да носятъ лодките си около 200 метра, и селото Старверци. Сжитѣ обѣдвали най-спокойно въ лодките си, носени отъ течението. Срещу селото Брегаре сжитѣ минали презъ Орѣховския язъ, който се отличава съ особена красота. Тукъ водата скача на повече отъ единъ метъръ височина. Пътуването е ставало извънредно приятно, двата брѣга на рѣката сж об-

раснали съ високи върби и ето не следъ дълго минаватъ селата Орѣховица, Славовица и Голенска Махла, като къмъ залѣзъ слънце стигатъ устието на Искѣра въ Дунава. Тѣй като селото Бешлии отстои на около 3 клм. отъ устието, спортистите решили да пренощуватъ въ лодките си, кждето едва могли да се запазятъ отъ милионитѣ комари, постоянни обитатели на този край. Така завършилъ седмия день на тѣхното пътуване.

На 24 Юний станали рано сутринята потеглятъ най-спокойно по водитѣ на Дунава. Тукъ вече се плава съвършено приятно и безъ опасности. Къмъ 10 часа стигатъ Сомовитѣ, кждето закусватъ. Къмъ обѣдъ стигатъ въ Никополъ, кждето на 3 клм. отъ града биватъ посрещнати най-радушно отъ тамошните легионери съ 6 малки лодки. Отпочинали добре, придружени отъ 3 лодки съ легионери, спортистите продължаватъ пътя си и при най-весело и приятно настроение доста късно вечерята, пристигатъ въ Свищовъ. Така завършилъ осмия день на тѣхното пътуване.



Фиг. 4. При кея въ Русенското пристанище



Фиг. 5. № 1 и № 2 — Легионеритѣ отъ Софийския клонъ на Б. Н. М. С. Берберовъ и Вазовъ. № 3 и № 4 — Легионеритѣ отъ В. Търновския рѣченъ спортенъ легионъ при Б. Н. М. С. Басилъ Бояджиевъ и Бориславъ Филевъ. Въ срѣдата на снимката сж: Началника на Дунавската полицейска служба — Ив. Михайловъ; председателя на клона на Б. Н. М. С. — Гулековъ и рѣководителя на легиона въ Русе — Панчевъ

На 25 с. м. придружени отъ двама русенски легионери, дошли съ своята русалка специално да ги придружатъ отъ Свищовъ до Русе, тѣ потеглятъ въ 11 часа. Обѣдвали въ лодките си и всрѣдъ най-приятно настроение, пристигатъ вечерята къмъ 7 часа и 30 минути при острова „Лиляка“ предъ Русе. Тукъ биватъ посрещнати отъ легионеритѣ на русенския легионъ съ русалките си и катера „Караджа“, придруженъ отъ две гребни лодки съ моряци отъ Дунавската Полицейска Служба и рѣководителя на Русенския Рѣченъ Спортенъ Легионъ г. Панчевъ (фигура 3).

Така въ строй най-първо тритѣ лодки — дветѣ на софийскитѣ спортисти Берберовъ и Вазовъ и тая на трѣналитѣ отъ Търново на 22 Юний по р. Янтра за Русе двамата търновски легионери Василъ Бояджиевъ и Бориславъ Фи-

левъ — следъ тѣхъ русалкитѣ на русенския легионъ, гребнитѣ лодки на Дунавската Полиц. Служба и най-после катера „Караджа“ тѣ пристигатъ най-тържественно, всрѣдъ небиваль ентузиазъмъ (както въ спортиститѣ, така и въ гражданството), на русенското пристанище, гдето биватъ причакани и посрещнати съ „добре дошли“ отъ Началника на Гарнизона“ г-нъ полковникъ Банковски, отъ Упра-

вителното тѣло на русенския клонъ на Б. Н. М. С. начело съ председателя г. г. Гулековъ и кап. 1 р. о. з. Михайловъ — Началникъ на Дунавската Полицейска Служба (фиг. 4).

Вечерята имъ е била дадена вечеря, на която присъствуваха всички членове отъ Управителното тѣло на Б. Н. М. С. въ Русе.

(Следва въ кн. 2).



ВЪПРОСИ И ОТГОВОРИ

Въпросъ: Отъ колко кораба се състои нашиятъ търговски, воененъ и рибарски флотъ и каква е тѣхната вмѣстимостъ. — Абонатъ отъ Варна.

Отговоръ: Търговскиятъ ни флотъ се състои отъ параходитѣ: „Бургасъ“ — 2940 регистъръ тона вмѣстимостъ; „Царъ Фердинандъ“ — 1994 регистъръ тона вмѣстимостъ; „Варна“ — 1820 р. т.; „България“ — 1108 р. т.; „Евдокия“ — 706 р. т. и „Кирилъ“ — 509 р. т.; всички сж собственостъ на Българското Търговско Параходно Д-во. Освенъ тѣхъ, записани къмъ морскитѣ пристанища, частни търговски кораби имаме: 8 вѣтрохода съ общо 326 р. т. вмѣстимостъ; 4 моторни вѣтроходи съ общо 168 р. т. вм.; около 15 моторни лодки; около 80 малки пѣтнически (гребни и вѣтроходни) лодки. На Дунава имаме само нѣколко малки влѣкача, моторни и обикновенни шлепове. Търговски флотъ, въ пълния смисълъ на думата, тамъ нѣмаме.

Воененъ флотъ нѣмаме, а имаме държавенъ полицейски такъвъ, той се състои, на морето отъ: 4 полицейски парни кораба по 97 тона водоизмѣстване; 1 отъ 100 тона; 1 отъ 82 тона; 1 парна лодка отъ 23 тона; 6 моторни лодки отъ 8 до 16 тона водоизмѣстване и 1 вѣтроходна яхта отъ 28 тона. Всичко 14 различни, малки и голѣми корабчета. На Дунава — отъ: 2 полицейски моторни кораба по 80 тона водоизмѣстване; отъ 3 пол. мот. кораба

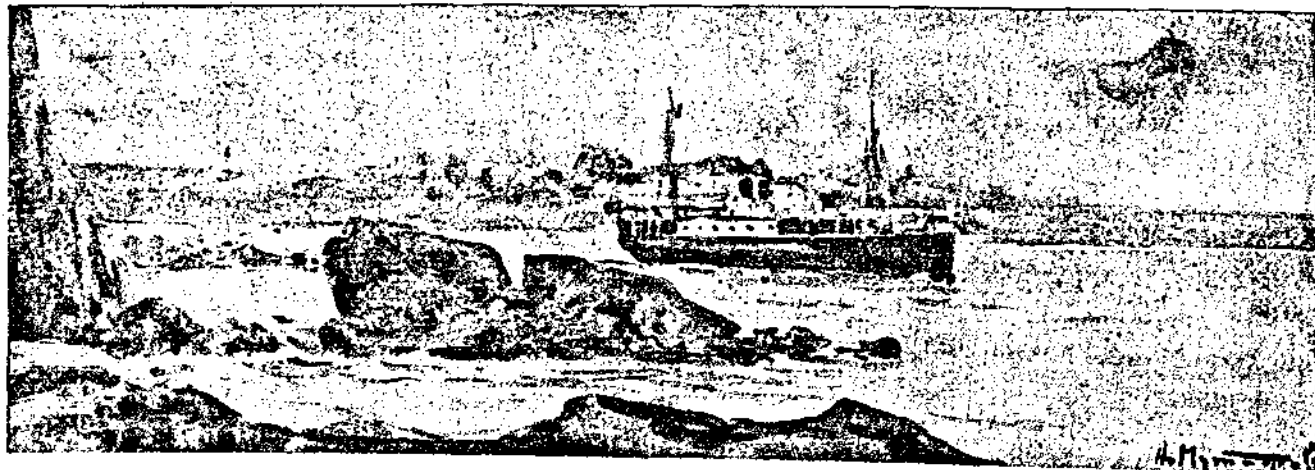
по 40 тона, 2 парни и 5 моторни лодки отъ 5 до 25 тона. Всичко 12 корабчета.

Внѣ отъ това пристанищнитѣ управления притежаватъ следнитѣ държавни кораби: Варненското — 4 влѣкача отъ 30 до 300 р. т. вмѣстимостъ; 2 моторни лодки и 1 шлепъ. Бургаското — 1 влѣкачъ, 1 мот. лодка и 4 шлепа. Русенското — 5 влѣкача отъ 22 до 428 р. т.; 4 моторни лодки и 4 шлепа.

Рибарскиятъ ни флотъ се състои само отъ рибарски лодки; на морето имаме около 27 моторно-вѣтроходни, 43 вѣтроходни и 344 гребни рибарски лодки съ различни назначения. На Дунава имаме значително по-малко рибарски лодки и то предимно гребни. Голѣми рибарски параходи и вѣтроходи нѣмаме никакви.

За повече подробности относно търговския ни флотъ (голѣмитѣ параходи), вижъ статията „Единъ новъ приносъ къмъ българското търговско мореплаване“ отъ инж.-корабостроителъ П. Пампуловъ въ бр. 7. год. V. (1928 год.) отъ списание „Морски Сговоръ“. А за повече подробности относно бившия ни воененъ флотъ и сегашнитѣ полицейски и пристанищни държавни флоти вижъ статията „Нашия държавенъ флотъ“ отъ г. Петковъ, въ бр. 9, година II. (1925) отъ сп. „Морски Сговоръ“.

Г. С.



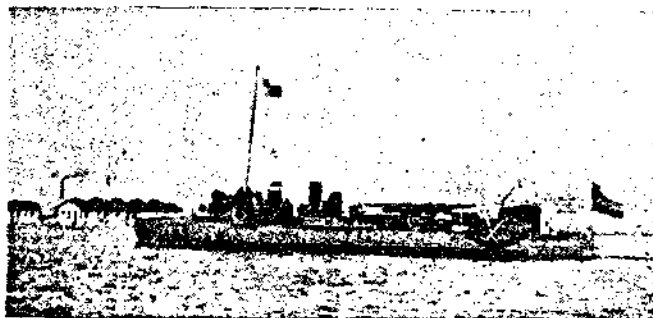
Новия параходъ „Евдокия“ на Б. Т. П. Д-во въ пътуване покрай южния ни черноморски брѣгъ.

Рис. отъ Ал. Мутафовъ



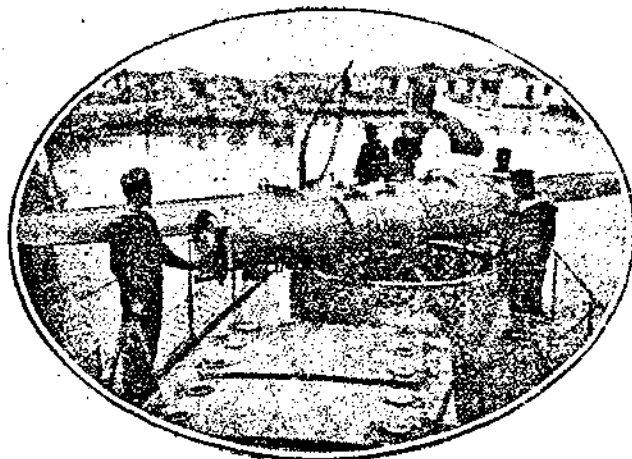
ЗА СЛАВНАТА ДАТА НА БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТЪ

Въ английското списание „The Illustrated London News“ от 30 ноември 1912 год. сж помѣстени следнитѣ три снимки, които даваме като историческа ценност по-долу. Текста подъ тѣхъ запазваме въ букваленъ преводъ, макаръ и да сж допущнати въ него нѣколко фактически грѣшки.

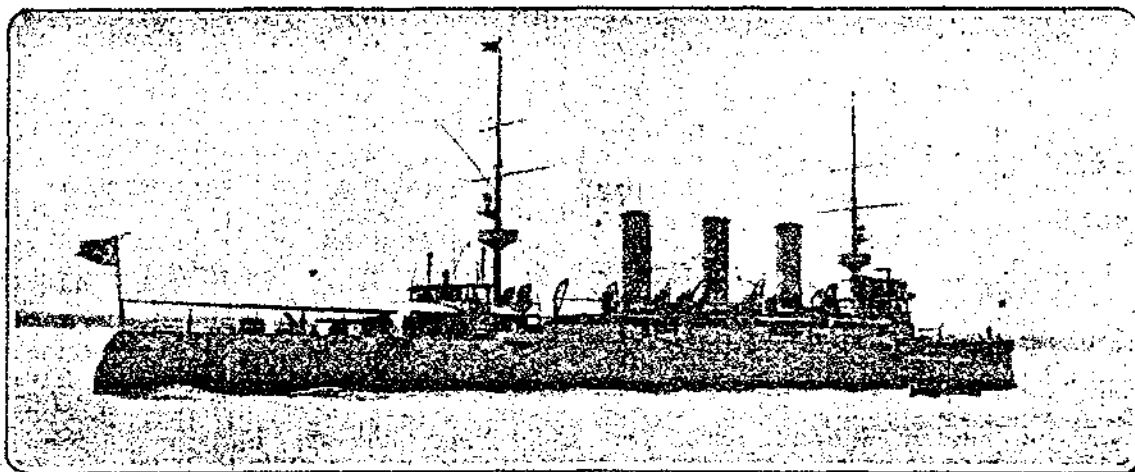


1. Български миноносецъ отъ типа на ония, които атакуваха турския кръстосвачъ „Хамидие“. Отъ София на 21 ноември биде съобщено, че предната нощъ четири български миноносци сж потопили „Хамидие“ въ Черно море на Варненския паралелъ, до като едно Цариградско съобщение по тая случка оповестяваше, че турския кръстосвачъ билъ потопилъ два отъ миноносцитѣ. На 22 ноември „Хамидие“ пристигна повреденъ въ Цариградъ, а новини отъ София опровергаха съобщението за потапянето на българскитѣ мино-

носци, като лишено отъ „всѣкакво основание“. Тия били само леко повредени и се върнали въ Варна.



2. Типътъ на оржжието, което повреди „Хамидие“. Минни трѣби на единъ български миноносецъ. България не притежава флотъ въ истински смисълъ на думата, тъй като нейнитѣ морски сили се състоятъ само отъ две канонерки и приблизително половинъ дузина миноносци. Тия сж типъ Кръозе отъ 1907 г., а именно „Смѣли“, „Храбри“, „Бистри“, „Шумни“, „Летящи“ и „Строги“. Тѣ носятъ 18-дюймови минни трѣби.



3. Турскиятъ кръстосвачъ „Хамидие“, повреденъ напоследѣкъ въ една нощна атака отъ български миноносци въ Черно море. Атаката на „Хамидие“ отъ страна на четири български миноносци на Варненския паралелъ е станала въ голѣма тъмнина, презъ нощта на 20 ноември, а нито отъ едната, нито отъ другата страна е могло да се види точно, що става у неприятеля. „Хамидие“ е построенъ въ Елсвикъ въ 1904 год. и има 3800 тона водоизмѣстимостъ. Въоръжението му включва две 6-дюймови и осемъ 4.7-дюймови с. с. орждия и три минни трѣби. По-рачо той се наричаше „Абдулъ Хамидъ“.

ПОБЕДИТЕЛЯ НА МОРЕ Е ВНАГИ ПОБЕДИТЕЛЪ И НА СУША

Радиофаръ на Калиакра. Ромънската пристанишна служба по настоящемъ строи на носъ Калиакра единъ радиофаръ, т. е. една електрическа станция, която ще има за целъ да изпраща херцови вълни, съ чиято помощъ ще се показва на параходитѣ въ мъгливо време пѣтя, по който трѣбва да следватъ.

Този фаръ, съ помощта на радиозасечки, ще може да опредѣля мѣстото на кораба на разстояние до 100 км. и ще може, чрезъ херцови вълни, да указва пѣтя на кораба, при поискване отъ негова страна.

Постройката ще бжде готова идната есенъ.

Потъналъ параходъ. На 15 октомврий 1928 г. турскиятъ вѣтроходъ „Сафетъ Худа“, 35 тоненъ, натоваренъ съ дърва, е тръгналъ отъ Ераклия (между Гюзекенъ и Емине) за Цариградъ, обаче посрещнатъ отъ силни южни вѣтрове, кораба е билъ отнесенъ на северъ, чакъ въ Варна, дето е отдалъ котва срещу морската градина.

Къмъ обѣдъ вѣтрохода се е снелъ отъ котва и се е опиталъ да влѣзе въ варненското пристанище, но не успѣлъ. При изваждането на котвата, стената на кораба се е пробила близо до водолинията и презъ образувалата се дупка, започнала да навлиза вода вътре въ вѣтрохода.

Понесенъ отъ северо-западенъ вѣтъръ, презъ нощта срещу 16 октомврий, вѣтрохода е пропътувалъ благополучно до Созополъ, дето е пристигналъ следъ полунощъ и хвърлилъ котва. Плавателността на кораба е била подържана съ непрекъснато изчерпване, чрезъ ръчна помпа, навлизащата вода, обаче неизвестно защо, къмъ 3 ч. презъ нощта капитана е прекратилъ черпенето и вѣтрохода започналъ да се пълни съ вода и къмъ 5 часа сутринята е потъналъ на 5 метра дълбочина, като останали да стърчатъ само стожеритѣ му, наполовина надъ водата.

Капитана на вѣтрохода, Хаджи Мехмедъ, е направилъ постѣпки предъ бургазкото пристанишно управление за изваждане на кораба му.

Разбита моторна лодка. На 14 октомврий 1928 год. сутринята е тръгнала отъ Бургазъ за Василико, българската моторна лодка „Орлица“, 7 тонна, натоварена съ стоки, имаща двама пѣтника и водена отъ нейния собственикъ Георги Тодоровъ.

Поради силенъ югозападенъ вѣтъръ, лодката е била принудена да подири приближище задъ носъ Багларъ, при устието на р. Ропотамо (между Созополъ и Кюприя), дето е престояла до 5½ ч. следъ обѣдъ.

Сжщия день, следъ стихването на вѣтъра лодката е продължила пѣтя си за Василико, при държайки се много близко до брѣга; къмъ 8½ ч. вечерята тя е заседнала на камъни срещу носъ Тарфа (между Кюприя и Василико), на 80 метра отъ брѣга.

Обслугата на лодката — трима души — и двамата пѣтници изплавали на брѣга, а лодката люшкана отъ вълнитѣ, се разбила на парчета; мотора и стоката потънали. На другия день морето изхвърлило части отъ лодката и стоката, които сж били прибрани отъ притежателитѣ имъ. На мѣстото на потъването е останалъ само мостера, за изваждането на когото е била извикана отъ Бургазъ друга моторна лодка съ водолазъ. На 21 октомврий, обаче и тази лодка е потънала и морето я е изхвърлило на брѣга. На следния день втората лодка е била извадена, съ помощта на моряци и трудоваци, невръдима. Г. С.

Защо се къпеме? Отъ една статия на Д-ръ Малѣевъ, подъ отсрѣщното название, помѣстена въ в. „Търговско-Промисленъ Гласъ“ (отъ 13. октомврий 1928 г. заемаме следнитѣ интересни данни:

Русенския окръгъ, и то предимно селата покрай Дунава, иматъ едно население, което взема максимумъ две бани въ годината и на което се пада, на всѣко лице и дете, по едно къпане въ Дунава на шестъ години. Отъ това население (включително и градското население въ Русе) само две на сто знаятъ да плаватъ.

Населението, което живѣе покрай Черно море, взема приблизително на седемъ години една баня въ морето.

Селянитѣ около Искѣра, Самоковско и Софийско полета, взематъ на три години една баня въ рѣката. Въ тая статистика (сжщо за Дунава и Черно море) къпането на рибаритѣ по професия не се смѣта.

Единъ отъ най-чиститѣ народи сж германцитѣ, на които се пада 26 бани на селянитѣ годишно 57 бани морски или душеве на година на гражданинъ. 33 на сто отъ крайбрѣжното женско население знае да плава. Ученицитѣ отъ градскитѣ училища на сжщитѣ крайбрѣжни паланки даватъ максимумъ плувци отъ 80 на сто.

Най-високи проценти на морски бани даватъ американскитѣ страни: щата Ню-Йоркъ, Флорида и Калифорния.

Като привежда още нѣкои данни за малкото къпаня на хората, г-нъ Д-ръ Малѣевъ казва: Най-после като се вземе предъ видъ, че много народи въ централна Африка и Азия никога презъ живота си не се къпятъ, макаръ голѣми рѣки да кръстосватъ тѣхнитѣ страни, можемъ смѣло да кажемъ, че човѣцитѣ не обичатъ къпането и културата на диншнитѣ морски бани е съвършено нова и благодатна придобивка, която датира едва отъ 27 години, говорено за масата.

За плаването г. д-ръ Малѣевъ казва: Използвайте всѣко къпане въ рѣка да се научите да плавате. Плаването е безкрайно важенъ факторъ за човѣка въ живота. Едничкото естествено плаване е като жаба безъ прехвърляне рѣцетъ надъ водата. Другитѣ плавания сж тежки и не гарантиратъ живота.

Баща, който не учи детето си да плава, остава много длъженъ спрѣмо него.

Материалното състояние на „Ядранска стража“ презъ 1927 г. е било 3,752,000 динара (около 9 милиона лв.) активъ и пасивъ. Годишниятъ приходъ на организацията е възлѣзълъ на 3,250,000 динара, а разхода на 1,852,000 динара; чистъ приходъ — 1,400,000 динара*) (около 3½ милиона лв.). По-важнитѣ пера на прихода сж: членски вноски 342,000 динара; дарения — 400,000 динара; предплата и обявления въ списанието — 975,000 д.; вноски за набавяне учебенъ корабъ — 627,000 д. и др. По-важни разходни пера: за организация и пропаганда 601,000 д.; канцеларски и пр. 387,000 д.; възнаграждения на чиновници — 401,000 д.; печатане на списанието — 396,000 д.; морски пропаганденъ курсъ — 54,000 д.; за музей и библиотеката — 13,000 динара.

Бележки изъ дейността на „Ядранска стража“. Морския музей на организацията въ Сплитъ се е сдобилъ съ единъ великолепенъ моделъ на новитѣ югославянски подводници „Храбрий“

*) Всички числа сж закрѣглени.

и „Небойса“, подаренъ отъ корабостроителницата Армстронгъ Уитвортъ въ Англия, където сж строени подводниците. — На Ядранска стража е било обещано, че ще получи модела и на другитъ два подводника — „Смѣли“ и „Осветникъ“, които се строятъ понастоящемъ за югославянския флотъ въ Нантъ, Франция, и ще бждатъ готови презъ есенята на 1929 год.

Команданта на Морската въздухоплавателна школа въ Кумборъ (кари Катаро), лейтенандъ Арнолдъ Медличке, е подарилъ на музея единъ прецизно изработенъ отъ никелъ моделъ на грамадно югославянско бомбоносно водохвърчило „Дорние-Валъ“.

Вѣтроходното обучение въ Съединенитѣ Щати. Въ програмата на морското училище въ Северо-Американскитѣ Съединени Щати (Naval Academy at Annapolis), което се намира въ Анаполисъ, се предвижда изучаване на вѣтроходството и за да практикуватъ ученицитѣ въ това отношение, училището притежава собствена флотилия отъ малки вѣтроходни яхти. По този начинъ, първитѣ морски практически занятия на ученицитѣ се състоятъ въ управление на вѣтроходки. Това се счита за необходимо, въпрѣки, че презъ време на цѣлата си служба въ флота, тѣ ще иматъ работа само съ пара, газове и електричество. Независимо отъ това, американцитѣ подчертаватъ голѣмото значение на вѣтроходното обучение за възпитанието на моряцитѣ.

Яхтената флотилия на американското морско училище се състои отъ 4 типа вѣтроходни яхти. Основниятъ типъ е така наречената „подова“ яхта съ дължина 81 метра. Такива яхти училището притежава 25. Другъ типъ е така наречената „кетъ-ботъ“ (т. лодка съ едно вѣтрило) отъ която има два вида: съ 7 и съ 5.5 метра дължина и пр.

Всичкитѣ ученици се разпредѣлятъ по различнитѣ яхти, така, че всѣка една отъ тѣхъ има обслужка отъ 3 до 10 ученика. Въ течение на сезона за вѣтроходното обучение се отдѣля ежедневно отъ 1 до 2 часа, при това въ края на обучението е задължително единичното плаване т. е. безъ каквато и да е команда или помощници, а само съ едночленна обслужка. По този начинъ, при напушането на училището, всички ученици придобиватъ и солидни практически познания по вѣтроходството.

Различнитѣ типове вѣтроходни яхти за морското училище се разработватъ отъ американското морско управление и за това тѣ напълно отговарятъ на предназначението си. Всѣки петь години цѣлата вѣтроходна флотилия масово се подновява и за това материалната ѝ частъ е винаги въ блѣстящо състояние.

Напоследъкъ и организацията на американскитѣ морски скаути се възприела за своитѣ нужди типове вѣтроходни яхти на морското училище.

(Изъ „Rudder“, I. 1928 г.; С. Ч.).

Картографическата служба въ английското адмиралтейство се намира въ непосредствено подчинение на Адмиралския съветъ. Тя всѣка година публикува отчетъ за извършената работа, каталогъ за картитѣ и други сведения като: списъкъ на фароветѣ, сигналнитѣ и радиотелеграфни станции, таблица за приливитѣ и отливитѣ и пр.

Презъ 1925 г. въ картографическата служба да английското министерство сж се числили 892 нуши офицери и моряци. Корабитъ на службата сж били общо 1787 дена въ морето, описали сж

308 мили (571 клм.) брѣговетѣ и сж обследвали 2208 квадратни мили морска повърхностъ. Отъ 1915 г. до 1925 г. сж открити и описани 4050 подводни скали и опасни мѣста. Презъ 1920 г. службата е продала 760,843 карти и планове. Периодическото издаване на „Notices for mariners“ (Бележки за мореплавателитѣ), започнато въ 1834 год. продължава да излиза: презъ 1905 г. тѣ се печатели въ 1392 броя, а въ 1919 г. тиража имъ се увеличилъ на 2311 броя. Изданията на английската картографическа служба се продаватъ чрезъ специални аген-тури, разпрѣснати по цѣлия свѣтъ.

(Изъ „Kavue Maritime“ № 4, 1928 г. С. Ч.).

ИЗЪ ЧУЖДИТѢ ВОЕННИ ФЛОТИ

Англия. Презъ пролѣтѣта на 1929 год. ще влѣзатъ въ строя на английския флотъ новитѣ миночистачни кораби „Brigewater“ и „Sandwich“. Тѣ сж предназначени за Сингапурската морска база.

Работата по съоръжаването на Сингапурската морска база, е отдадена на Лондонската фирма Джонъ Джексонъ, която се е задължила да привърши съоръжението на базата за срокъ 7 години. За цѣльта английското правителство е отпустило сумата 7,500,000 фунта стерлинги. Предназначения за Сингапурската морска база плаващъ докъ, раздѣленъ на 2 части и влаченъ отъ 2 холандски влекача, въ началото на м. августъ 1928 г. е миналъ Суецкия каналъ. Пренасянето на плаващия докъ отъ Англия въ Сингапуръ, ще струва около 4,000,000 германски марки.

Изключенъ е отъ списъцитѣ на флота и отдаденъ за продаване на търгъ, стария корабъ — хвърчилоносачъ „Pegasus“.

Сев. Амер. Съединени Щати. Програмата за развитието на американската морска авиация, предвижда 1000 хвърчила отъ първа линия къмъ м. юлий 1931 г. Къмъ м. юлий 1928 г. въ състава на американската морска авиация сж се числили 800 хвърчила, 10% отъ които сж стари. Сега се намиратъ въ строежъ 329 хвърчила.

Франция. Новопостроения кръстосвачъ „Duquesne“ въ началото на м. октомврий 1928 год. е напушналъ пристанището С-Назеръ и е отпътувалъ за Западна Индия, за да посети французкитѣ острови Мартиника и Гваделупа, които сж били опустошени отъ единъ ураганъ. Следъ това кръстосвача ще посети нѣкои северно американски пристанища.

Новия морски бюджетъ за 1929 год. възлиза на 2,960,000,000 франка, т. е. съ 500,000,000 франка повече отъ миналогодишния. Тази година ще бждатъ отдадени за строежъ: 1 кръстосвачъ съ 10,000 тона водоизмѣстване, 6 водача на флотилии, 6 подводни лодки по 1500 тона всѣка, 1 подводенъ заградителъ 870 тона, 2 канонерски лодки по 2700 тона и 2 кораба-щерни за пренасяне на нефтъ. Презъ сжщата година ще бждатъ поправени и модернизирани линейнитѣ кораби „Jean Bart“ и „Paris“. За морската авиация сж отдѣлени 318 мил. лева, отъ които ще бждатъ купени 4 нови ескадрили хвърчила. Презъ течение на годината ще бждатъ окончателно завършени и ще влѣзатъ въ строя следнитѣ кораби: 2 кръстосвача типъ „Suffren“, 6 водача на флотилии, 6 ескадрени миноносца, 10 голѣми подводни лодки, 3 подводни заградителя, 4 малки подводни лодки, т. е. всичко 31 нови кораба.

Презъ нощта на 3 срещу 4 октомврий 1928 г., намираща се въ Атлантическия океанъ около португалското пристанище Оporto, е загинала французката подводна лодка „Ondine“, поради сблъскването си съ грпакия параходъ „Екатерина“.

Италия. Новата организация на италианския воененъ флотъ, е влѣзла въ сила отъ 1928 год. Тя характеризира новото направление на италианската морска политика. Действително, ако сравнимъ по-старата организация на италианския флотъ съ настоящата, то изпъкватъ на лице следнитѣ характерни особености: 1) Оставянето въ резервъ 3 линейни кораба, съ което се пренася центъра на тежестта на италианската морска отбрана, отъ линейнитѣ кораби — на лекитѣ морски сили и авиацията и 2) Премѣстване базитѣ на морскитѣ сили въ Адриатическото море, което се обяснява съ политическото положение въ Албания и новозараждащия се югославянски флотъ.

Германия. Въ заседанието си отъ 8 августъ 1928 г., райхстага окончателно е решилъ да бжде построенъ новъ линейенъ корабъ, който ще замѣсти остарѣлия „Пройссенъ“. Кораба ще се строи отъ корабостроителното акцион. дружество „Deutsche Werke“.

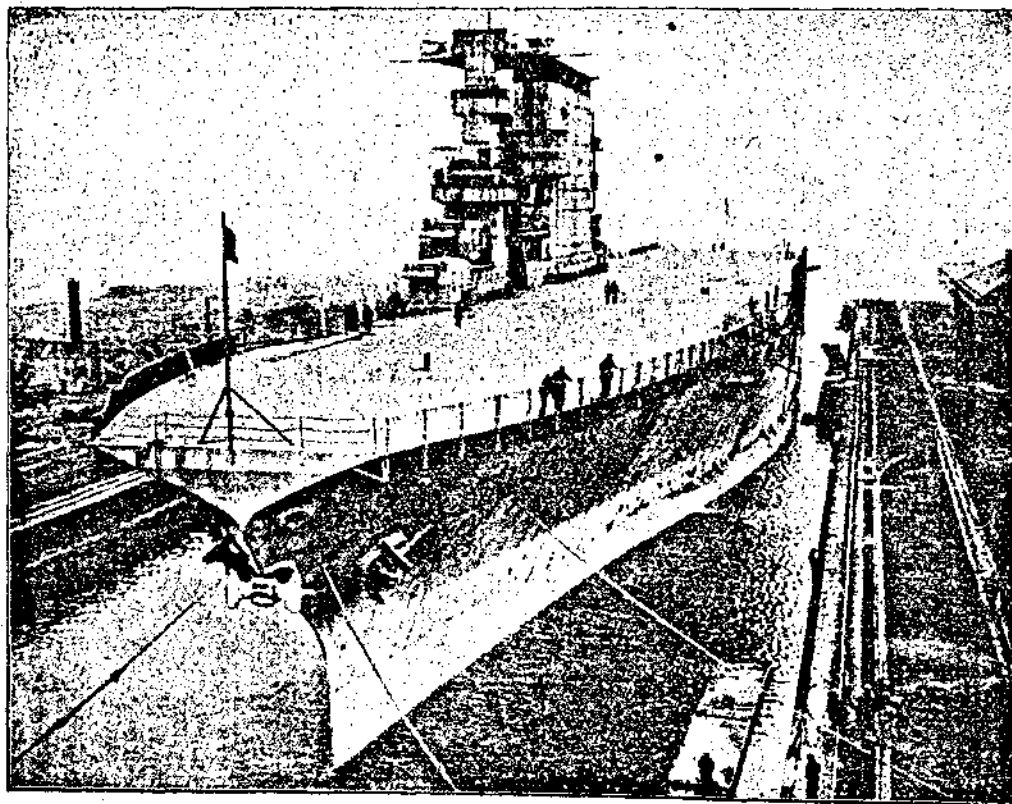
Турция. Новия министъръ на държавната отбрана, комуто е подчиненъ и флота, още отъ 1927 г. е решилъ да прави икономии. По отношение на флота той е направилъ следнитѣ нама-

ления: закрилъ е военно-морскитѣ бази Смирна и Самсунъ; намалилъ е личния съставъ на флотата до 1000 души; предалъ цариградския военно-морски арсеналъ на министерството на държавното имущество и е превелъ 400 души морски офицери на служба въ сухопътната армия.

Французката корабостроителна фирма „Chantiers de St. Nazaire“ не е могла да изпълни условието отъ договора, което предвижда поставяне на прибори за централно управление на артилерията въ ремонтиращия се турски кръстосвачъ „Явузъ“ (Гебенъ), споредъ германски образецъ. Тя е предложила на турското правителство да постави на кръстосвача „Явузъ“ централно управление на артилерията му споредъ французки образецъ.

Презъ последнитѣ години се намира въ коренна поправка турския кръстосвачъ „Меджидие“, когото искаха да поправятъ и преобразятъ въ миненъ заградителъ, като разчитаха, че до края на 1928 год. той ще може да влѣзе въ строя на турския воененъ флотъ. Споредъ французки сведения, въ настояще време турското морско управление се отказало отъ проекта си да обръща кръстосвача „Меджидие“ въ миненъ заградителъ, поради това, че за тази поправка ще отиде много дълго време. За сега тѣ ще се ограничатъ само съ единъ основенъ ремонтъ, който (споредъ съжитѣ французки сведения) отива успѣшно.

(Изъ „Морски сборникъ“, N 10, 1928 г.; С. Н. И.)



Американския корабъ — хвърчилоносачъ „Lexington“ на докъ въ „South Boston“. Кораба е привършенъ окончателно презъ 1928 г. Той има 33,000 тона водоизмѣстване и скоростъ 34 мили въ часъ. Въоръженъ е съ 8—203 см. орджия; 12—127 см. противвъздушни орджия и 4—53 см. тръби за самодвижущи се мини. Стѣкменъ е да носи 72 хвърчила



- As-ky** — „Единъ съперникъ на риболовците“ (сп. Ловна просвѣта, год. III, кн. 9 и 10, София 1928 г., стр. 208 и 209).
- Adria-Verkehr. Vademecum für Adriareisende** — Giltig vom 1 mai 1928 (Herausgegeben von der Zentralwerbestelle für die Südslawische Adria, Split 1928; Rm. 150).
- Безработицата и моряците** (в. Морски Ратникъ, год. II, бр. 57, Варна 30.X 1928 г., стр. 1).
- Бурещъ, Д-ръ Ив.** — „Гигантско водно растение Виктория regia въ парка на двореца Врана при София“ (сп. Ловна просвѣта, год. III, брой 9 и 10, София 1928 г., стр. 186—188).
- България и съобщенията съ съседитѣ** — Мостъ на Дунава — (в. Варненска поща, год. XIII, брой 3364, Варна 7.XI 1928 г., стр. 2).
- Бартлетъ, А.** — „Албанската армия и marina“ (в. Народна Отбрана, год. X, брой 1411, София 15.XI 1928 г., стр. 4).
- Бнанкини, Јурај** — „Народни препороду Далмацији“ (Јадранска библиотека — Свеска I. Издание Јадранске страже Главни Одбор у Београду, 1927 г. Цена 10 дин.).
- Василевъ, Добринъ** — Варна преди 100 години — Извадки отъ книгата „Писма изъ Болгарин“ отъ Викторъ Телляковъ, Москва 1833 год. — (в. Варненски новини, год. XVIII, броеве 1548, 1549, 1550, 1551, 1552, 1554 и 1555, Варна XI 1928 г., стр. 2).
- Гороцаѣтъ** — „Риболовни уреди отъ предисторическо време“ (сп. Ловна просвѣта, год. III, кн. 9 и 10, София 1928 г., стр. 210—212).
- Гръцко-турското споразумение по морските въоръжения.** Силата на гръцкия воененъ флотъ. (в. Отечество, год. VIII, брой 400, София 10.XI 1928 г., стр. 4).
- Г. С.** — *Liga navala româna* (сп. Морски сговоръ, год. V, брой 10, Варна XII 1928 г., стр. 2 и 3).
- Г. Сл.** — „Взгледи върху морската война“ (в. Отечество, год. VIII, брой 401, София, 17.XI 1928 год. стр. 2 и 3).
- Димитровъ, Ст.** — „Рѣка Тунджа, като възможенъ естественъ вътрешенъ воденъ пътъ“ — Извлечение отъ рефератъ — (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна XII, 1928 год., стр. 5—9).
- Dalmatien** — Die Südslawische Adria — Illustrierter Wegweiser durch Dalmatien — (Herausgegeben von der Zentralwerbestelle für die Südslawische Adria, Split 1928).
- Д.** — „Поставянето на подземенъ кабелъ между Германия и Швеция“ (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна, XII 1928 г., стр. 11 и 12).
- Дрънски, Пенчо** — „Нашитѣ морунови риби“ — По сборника на Царския Естествено-исторически музей — (сп. Ловецъ, год. XXIX, брой 2, София, X 1928 г., стр. 32 и 33).
- Dolezal, Bogomir** — „Sport na Jadranu“ (Jadranska Biblioteka — Sveska 5. Izdanje Jadranske Straze Glavni Odbor u Beogradu 1927. Cena 10 Din).
- Ивановъ, Сава Н.** — „21 ноември“ (в. Варненска поща, год. XIV, бр. 3394, Варна 22.XI 1928 год., стр. 2; в. Бургаски фаръ, год. XI, брой 1974, Бургасъ, 22.XI 1928 г., стр. 2).
- Ивановъ, Сава Н.** — „Състезанията на Варненския морски спортенъ легионъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна, XII 1928 г., стр. 20—22).
- Ивановъ, Сава Н.** — Систематически указателъ на помѣстенията вѣ списанието „Морски Сговоръ“ отъ година I до година V включително“ (сп. Морски Сговоръ, год. V, бр. 10, Варна, XII 1928 г., стр. 26—52).
- Ивановъ, Сава Н.** — „Черно море“ (в. Народна дума, год. I, бр. 6 и 7, София 14 и 22.XI 1928 г., стр. 6).
- Каракостовъ, Кап. В.** — „Защо потъна Кооператоръ“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 57, Варна X 1928 г., стр. 1 и 2).
- Константиновъ, Т.** — „Изъ живота на рибитѣ“ (сп. Ловна просвѣта, год. III, кн. 9 и 10, София 1928 г., стр. 206—208).
- Каракуневъ, Цанко** — „За статията ми „Нашето търговско корабоплаване — Българското търговско паракходно д-во въ Варна“. (списание на Българското инженерно-архитектно д-во, год. XXVIII, брой 21, София, 5.XI 1923 год., стр. 468—370).
- Конкурсъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ за морски разказъ** (в. Варненска поща, год. XIV, бр. 3384, Варна 17. XI. 1928 г., стр. 2; в. Трибуна, год. X, бр. 517, Нова Загора; в. Дума, год. II, брой 136, Стара Загора; в. Отечество, год. VIII, брой 401 — София 1928 г.).
- Къневъ Т.** — „Солунъ и югославянска търговия“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. V, брой 784, София 22. X. 1928 г., стр. 1).
- Келеръ, Л.** — „Море“ — Музика — (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна XII. 1918 г., стр. 5).
- Letica, Dr. L.** — „Klima u Dalmaciji“ — Uporedenje sa keimom na francuskoj i talijanskoj rivijere — Split 1928 (Centralni ured za turisticu propagandu Jadrana, Br. 29).
- Мановъ, А. И.** — „III. Варна презъ 1850 година“ — Продължение — (в. Варненски коренякъ, год. II, брой 7, Варна 1. XI. 1928 г., стр. 1 и 2).
- Мариновъ, К. Д.** — „Цената на Додеканеза“ (в. Народна Отбрана, год. X, брой 1410, София 9. XI. 1928 г., стр. 1 и 2).
- М. М.** — „Морското разоръжаване“ (в. Отечество, год. VIII, брой 401, София 17. XI. 1928 г., стр. 1).
- Маневритѣ на гръцкия флотъ въ Егея** — (в. Отечество, год. VIII, брой 401, София 17. XI. 1928 г., стр. 4).
- Наш морнар** — Илюстровани морнарски календар „Јадранске страже“ 1929. Сплит (184 стр., цена 10 динара).
- Ожанич, Станко** „Полопривредни проблеми Далмације“ — (Јадранска Библиотека — Свеска 3. Издание Јадранске Страже Гларни Одбор у Београду 1927 год. Цена 10 дин.).
- Петрони** — „Месемврия“ — Впечатления (в. Вечерна Бургаска поща, год. I, брой 175—177, Бургасъ 1928 г.).
- Поповъ, Ст.** — „Днешния лекъ кръстосвачъ“ (в. Отечество, год. VIII, брой 396, София 13. X. 1928 г., стр. 3).
- Паспалеевъ, Л.** — „Въ страната на полумесеца“ (в. Народна Отбрана, год. X, броеве 1408, 1410, 1411 и 1412, София 1928 г.).
- Петковъ, Д-ръ Г.** — „Търговското мореплаване въ свѣта“ (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна XII. 1928 г., стр. 10).
- Разширяването на Варненското пристанище** — (Варненски Новини, год. XVIII, брой 1555, Варна 10. XI. 1928 г., стр. 2).
- Рибари** — Разказъ — Преводъ отъ Н. П. Ивановъ — (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна XII. 1928 г., стр. 17 и 18).
- Рубинъ, Др. Иво** — „Наши отоци на Јадрану“. Сплит 1927 г. (Библиотека Јадранске страже, свеска I, година I).
- Стрибърни, В. В.** — „Живота въ една капка вода“ — споредъ R. B. Frense — (сп. Ловна просвѣта, год. III, кн. 9 и 10, София 1928 г., стр. 197—200).
- Стайновъ, П.** — „Анализъ на правото на държавата надъ водитѣ“ (сп. „Юридически прегледъ“, год. XXIX, кн. 9, София, XI. 1928 г., стр. 368—376).
- S. B.** — „La production du sel en Bulgarie“ (La Bulgarie, VI-ème année, № 1594, Sofia 10 XI. 1928, p. 4).
- С.** — „Грижитѣ на Югославия за търговския й флотъ“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. V, брой 784, София 22.X. 1928 год., стр. 2).
- Split—Izdanje Putnickog Ureda Split i Balkan—Mentora 1926.**
- Split** — Kroz istoriju — (Jugoslovensko primorje, Br. 5).
- Salonae** — Solin — (Jugoslovensko primorje, Br. 13; Izdaje Putnicki ured — Split 1925).
- Трифонъ, в. инж. Тр. Хр.** — „Помирительнитѣ сдилища за желѣзопътнитѣ линии и пристанища“ (Списание на Българското Инженерно Архитектно Д-во, год. XXVIII, брой 15, 18, 20 и др., София 1928 год.).
- Турция и гръцкитѣ морски въоръжения** (в. Отечество, год. VIII, брой 397, София. 30.X. 1928 г., стр. 4).
- Tausen, Fried. v.** — „Das Jugoslawische Problem“. Berlin 1928. (Verlag: E. S. Mittler & Sohn — Berlin SW 68).
- Trogir i njegovi spomenici** (Jugoslovensko primorje, Br. № 9; izdaje Pustnicki ured — Split 1925).
- Тамамджиевъ, Ив. Ив.** — „Варна, пристанището вечеръ“. — Отъ Карантината. — Рибарски хижни. — Последенъ день. — Стихове — (сп. Морски сговоръ, год. V, брой 10, Варна XII. 1928 г., стр. 1 и 2).
- Тр-ва, Ст.** — „Св. Никола“ — Легенда — (сп. Морски сговоръ, год. V, брой 10, Варна, XII 1928 г., стр. 16).
- Христовъ Кирилъ** — „Морски бой“ — Откъслекъ отъ епическа поема — (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна XII. 1928 г., стр. 4 и 5).
- Hvar** — Klimatsko leciliste (Jugoslovensko primorje, Br. 14; Izdaje Puticki ured — Split 1926)

Grnjanski, Milos — „Nase plaze na Jadranu“ (Jadranska Biblioteka — Sveska 2. Izdanje Jadranske Straze Glavni Odboru Beogradu 1927. Cena 10 Din.)

Хумовъ, А. П. — „Български народен морски сговоръ“ в. Приморие, год. II, брой 34 Ахналло 18.XI.1928 г. стр. 2)

Чудесата на морските дълбини — По д-ръ К. Гюнтеръ и и д-ръ Е. Аалъ — (сп. Ловна просвета, год. III. кн. 9 и 10, София 1928 г., стр. 203—206).

Шишковъ П. А. — „Опасна среща“ — Разказъ — (сп. Морски Сговоръ, год. V, брой 10, Варна, XII 1928 г., стр. 13—15).

Шишковъ П. А. — „Хлъбаркитъ“ — Разказъ — (в. Спортъ, год. VI, брой 248, София, 25.XI 1928 г., стр. 2—4).

Шишковъ П. А. — „Силата на морето“ — Разказъ — (в. Спортъ, год. VI, брой 247, София 16. XI 1928 г., стр. 2—4).

Sisic, Prof. Dr. Ferdo — „Kako je postao danasnji geografski pojam Dalmacije i pitanje sjedinjenja s Hrvatskom“ (Jadranska Biblioteka — Sveska 4. Izdanje Jadranske Straze Glavni Odbor u Beogradu 1927. Cena 10 Din.).

Рибите от семейството Cobitidae в България от Пенчо Дрънски. Отделен отпечатък от „Известия на царските природонаучни институти в София“, книга I. София 1928 г.

През м. април 1928 г. излезе от печат книга I от „Известия на царските природонаучни институти в София“, издаван от д-ръ Ив. Бурешъ — директоръ на царските природонаучни институти.

Царските природонаучни институти са:

1) Царският естествено исторически музей, основан през 1889 година.

2) Царската залогическа градина, основана също така през 1889 г.

3) Царската ентомологическа станция, основана през 1905 г.

4) Царските ботанически градини, уредени през 1890 до 1912 год.

5) Царската научна библиотека, основана през 1889 год. и

6) Черноморската биологическа станция в гр. Варна, основана през 1905 год., а от 1913 год. под ведомството на софийския университет.

Тия научни институти са лично притежание на Негово Величество Царя и се поддържат главно с неговите лични сръдства. Издръжката им струва годишно около 3 милиона лева специални разходи, плащани от царската цивилна листа. Началото на царските природонаучни институти се даде от Негово Величество Царь Фердинанд I още през първите години на неговото царствование.

Главната и ръководна цел на тия институти е: все-странно проучване на България и на съседните ней земи (Македония, Тракия, Добруджа) в природонаучно отношение.

За постигане на тая цел институтият имат следните задачи:

1. Да събират природонаучни материали от всички краища на България и да съставят по тях природонаучни сборки, които да послужат както за научни изследвания, така и за педагогични цели.

2. Да проучват съставенитъ така сборки и тия проучвания да изложат в научни публикации, които да изтъкнат състава и характера на българската фауна, флора и земен съставъ.

3. Да способствуват съгласно сръдствата и условията с които разполагат, на всички, които изучават природата на българското отечество.

През време на своето 40 годишно съществуване царските природонаучни институти, ръководени лично от Н. В. Царь Фердинанд I и неговия наследник Царь Борис III, можаха да се развият в широки размери и да разрешат голъма част от възложенитъ им задачи.

Чрез своята печатен органъ основанъ през 1928 г. дирекцията на царските природонаучни институти възнамърява да изтъкне, както научната дейност на тия институти, така и да посочи на чуждия ученъ свѣтъ отчасти и дейността на българскитъ природоизпитатели.

Една от статитъ от „Известията на царските природонаучни институти, книга I“, която интересува насъ, е цитираната по горе научна работа на г-нъ Пенчо Дрънски — „Рибите от семейството Cobitidae в България“, съставена по сборката на царския естествено-исторически музей в София. Тая обема цели 26 страници и ни запознава съ всички научни подробности относно рибитъ от семейството Cobitidae, които се срещат изъ българскитъ рѣчни и морски води. На края е дадена цитираната въ текста и из-

ползваната литература по този въпросъ, а също така и едно резюме отъ 4 и половина страници на немски езикъ. С. Ч.

Морски разкази отъ П. А. Шишковъ. София 1928 г. (Морска сборка № I; Издание на софийския клонъ отъ Българския Народен Морски Сговоръ, 34 страници, цена 6 л.)

Въ тази малка, но ценна за нашата морска литература книжка, са помѣстени следнитъ разкази: Силата на морето; Среща; Хлъбаркитъ; Подводникъ № 17; Въ борба съ морето; Военни транспорти. Макарь, че повечето отъ тяхъ са печатани въ нашето списание, ние поздравяваме софийския клонъ отъ Б. Н. М. С. за хубавата инициатива да се отпечататъ тия разкази въ отделна книжка, която да намѣри пласиментъ главно между младежта.

Разказитъ на П. А. Шишковъ се четатъ съ увлечение. Тъ не са още напълно художествени, но като начало на „българския морски разказъ“ тѣ са задоволителни. Не трѣбва да се съмняваме, обаче, че въ бъдеще, желанието, усърдието и дарбата на нашия младъ морски писателъ, ще ни дадатъ още по-добри работи. Даже и сега още разказитъ на Шишкова са ценни, защото тѣ ни описватъ нашия животъ на морето отъ близкото минало и то тъкмо така, както е въ действителностъ. П. А. Шишковъ е излѣзълъ отъ сръдцата на моряцитъ, плавалъ е дълго време на военнитъ и търговски кораби, плавалъ е и на чужди търговски параходи. Той е обиколилъ много мѣста и кръстосалъ много морета. Той познава живота на моряцитъ и изобщо живота на море отлично. Ето, тъкмо затова неговитъ разкази са ценни. За сега той е единствения българинъ морякъ, който си е турилъ за целъ да възпроизведе живота на българския морякъ и българското море. Поне за сега той е единствения български морски писателъ белетристъ. При това той е упоритъ въ своята работа и много плодovitъ.

Като нашъ постояненъ сътрудникъ, ние го поздравяваме съ излизането на „Морски разкази“ и му пожелаваме за въ бъдеще още по-добри успѣхи.

Самото издание на разказитъ, обаче, отъ печатна гледна точка, не е задоволително. Желателно е за въ бъдеще при подобни издания да се подбѣра по-добра хартия, да се разчитатъ разказитъ по-естетично, да се коригира по-внимателно и да се брошира книжката по-грижливо. Преди всичко, въ подобни издания, трѣбва външния видъ да привлича око.

Все пакъ това са само „печатарски“ недостатѣци, които са лесно отстраними и не накърняватъ същността. Ние препорѣчваме горещо тѣзи малка и евтина книжка на нашата младежъ. С. Ч.

Тайната на морето отъ Д-ръ Зах. Гановъ. Плѣвенъ 1928 г. (Издателство „Занаятчийска практика“, 106 страници, цена 25 лева).

Радостно явление е, че нашата бедна морска литература, презъ последнитъ нѣколко години започна чувствително да се обогатява. Това, за насъ българинъ, е една ценна придобивка и въ нея безсѣмнено има голѣмъ дѣлъ агитационната дейностъ на Българския народенъ морски сговоръ.

Излѣзлата презъ миналата година въ Плѣвенъ книга „Тайната на морето“ отъ д-ръ Зах. Гановъ е единъ цененъ приносъ къмъ нашата морска литература. Тя има следното съдържание: Начало на морето; Морето и човѣка; Живота и морето; Морската вода; Морския климатъ; Слънцето и морето; Здравеопазване чрезъ морелѣчение; Децата и морето; Какво лѣкува морето; Лѣтуване край море; Слънчеви бани за деца и възрастни; Студени морски бани; Топли и горещи морски бани, кални морски бани, морски треви; Начинъ на живѣне край морето; облѣкло, храна, жилище, почивка и сънъ, разходки и добро разположение, спортъ; Тайната на морето; Използвана литература.

Тѣзи спретната и грижливо отпечатана книжка заслужава да бѣде прочетена отъ всѣки членъ на Б. Н. М. С. и отъ всички, които се интересуватъ отъ морето. Особено, обаче, тя е ценна за лѣтвоничитъ край морския брѣгъ, защото тя засѣга почти всички въпроси, свързани съ почивката на брѣга на морето и морелѣченето. Цената ѝ (25 лева, при 100 страници и отлични цѣвѣни корици, които я наподобяватъ на западно-европейско издание) е общедостъпна. Може да се достави както отъ автора и (д-ръ Зах. Гановъ — Плѣвенъ), така и отъ канцеларията на Главното Управително Тѣло на Българския народенъ морски сговоръ въ Варна, ул. Царь Борисъ № 6. С. Ч.

Нека обърнемъ моретата въ долини и ниви, а корабитъ въ рѣла, за да пожнемъ бъдещето културно и икономическо засилване на страната ни.

ПАМУЧНО ТЕКСТИЛНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА

„ПРИНЦЪ КИРИЛЪ“

Г. ГАБРОВО

ЗА ТЕЛЕГРАМИ: „ПРИНЦИ“ Г. ГАБРОВО. ТЕЛЕФОНЪ № 59

**Произвежда най-доброкачествени
зефири, оксфорди, бар-
хети, маристи, бълени
платна, американи, ха-
сета, чаршафи, сини и
спортни докове, обу-
шарски докове, панами,
ангини, дюшекликъ ма-
терии, габардини, лице-
ви и обущарски платна,
швейцарски материи и
други; които се изработватъ отъ
най-доброкачествени прежди и се
боядисватъ съ най-упорни бои.**

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АКЦИОНЕРНО Д-СТВО

„ФАБРИКА НАДЕЖДА“

Г А Б Р О В О

Основана 1904 година

За телеграми: Фабрика Надежда

ТЕЛЕФОНЪ № 47

АНДРЕЙ МОМЕРИНЪ

АКЦИОНЕРНО КОЖАРСКО ИНДУСТРИАЛНО Д-ВО, ГАБРОВО

Кожарска Фабрика

Произвежда: лицеви-кожи: Боксь черъ и цвѣтъ, Белони, Лакъ,
Шевра, Кожина, кожени изделия, Кожина за мебели.

и Кожарско Агенство

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

Складъ въ София. Главни депозитори на кожарската фабрика:

БРАТЯ К. БЪКЛОВИ

СОФИЯ — РУСЕ — ВАРНА — ПЛОВДИВЪ



КОЖЕНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

ПЕРГАМЕНТОВИ
ТРОПОВИ

РЕМАЧКИ
САРЪММ



Първа българска плетачна фабрика за финни трикотажи и чорапи

„БЖДАЩНОСТ“

на

ИЛИЯ ИЛЕВЪ

Основана във 1907 год. гр. Габрово

FABRIQUE DE BONETERIE

„BADASCHNOST“

GABROVO (Bulgarie)

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

Произвежда Дамски, мъжки и детски. Фланели, гащи, кюлоти, корсажи, комбинизони и др. отъ егеръ, платуръ, жако, мерсеризирани и др. памуци, които по здравина и изработка не отстъпватъ въ нищо отъ европейските. Разни спортни фланели, юнашки фланели, бански костюми, туристически ризи и др. изработени по най-нови образци, отъ доброкачествени памуци съ гарантирани цѣтове. Ажурени фланели и гащи, специално нагодени противъ потенето лѣтно време. Ватирани фланели и гащи, които замѣстватъ напълно дебелия вълнени фланели. Разни мъжки и дамски, памучни и вълнени чорапи отъ финни материали, гарантирани по качество и здравина.

Търсете ги въ всички добре уредени магазини!

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

Цѣни достъпни за всѣкого!

10-1

„ФАБРИКА БАЛКАНЪ“

АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО Д-ВО

ГАБРОВО

Произвежда камгарни преди

всѣкакъвъ видъ

КОНКУРСЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ЗА МОРСКИ РАЗКАЗЪ

1. Обявява се конкурс за написване на морски разказъ, които да има за сюжет родното море, стремежа и любовта към него, живота на нашите моряци, рибари и пр.
2. Въ конкурса може да вземе участие всеки българинъ.
3. Представениятъ разказъ трябва да бъде написанъ специално за конкурса и непечатанъ по-рано.
4. Разказътъ трябва да бъде представенъ най-късно на 1 септември 1929 г. въ Българския Народенъ Морски Сговоръ — Варна, ул. Царъ Борисъ № 6. Той трябва да бъде написанъ на пишуща машина и да носи мото, а въ отделенъ запечатанъ пликъ скритъ е съмотото и и приложенъ къмъ разказа, да се представи името на автора заедно съ точния му адресъ.
5. За преглеждане на представените разкази ще се състави комитетъ-жюри отъ 5 члена, тримата отъ които ще се посочатъ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, единъ отъ Писателския Сюзъ въ София и единъ отъ Министерството на Народната просвета.
6. За двата най-хубави разкази се определя по една премия: I отъ 3000 лв. и II отъ 2000 лв.
7. Жюриго има право да посочи кой отъ непремираните разкази съ добри и да ги препоръча за отпечатване въ списанието "Морски Сговоръ" срещу хонораръ съгласно правилника на Книжовно-просветния отделъ при Б. Н. М. С.
8. Два месеца следъ оповестяването на резултатите отъ конкурса, представените и непремирани или неподобрени за отпечатване работи се държатъ на разположение на авторите имъ. Следъ този срокъ те ще бъдатъ унищожени.
9. Неотговарящите на изброените по-горе условия разкази ще се изключатъ отъ конкурса и ще се оставятъ непрегледани отъ журито.

гр. Варна 25 октомври 1928 год.

Отъ Главното управително тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ

Г-ца Тинка Хр. Ташкова

Г-нъ Лука Тодоровъ

Председател на контролната комисия на
Б. Н. М. С. — Пловдивъ

Съгласен на 17.XI. 928

Пловдивъ

Г-ца Матилда Хаймова

Г-нъ Исакъ Менехемовъ

Съгласен 20.XI. 928

Пловдивъ

Бр. Габровски-Русе

Дирете таблените и месингови кревати отъ русенската фабрика на Братя Габровски съ етикета на фабриката. Пазете се отъ имитация.

МАГАЗИНЪ

„ЖЕЛЪЗНА РЖКА“

подъ Окръжния Садъ гр. Русе, ул. Николаевска № 12

Желъзо ламарина на ядро и дребно, тжрон галванизирани, черни и частите имъ, সিда разни марки, каиши, елеватори, мелничарски чукове, разни видове масла, азбестъ, цинкгеритъ, графитъ и всички други мелничарски и технически артикули.

Сабетай Л. Бенешъ

Русе

ФАБРИКА

ЗА ТАХАНЪ, ХАЛВИ, ЗАХАРНИ
ИЗДѢЛИЯ И РАСТИТЕЛНИ
МАСЛА

Телегр. адресъ: БЕНИЕШЪ

Телефонъ:

ФАБРИКА № 373

АКЦИОНЕРНО ТЕКСТИЛНО Д-ВО

АНДОНОВЪ & МИХАЙЛОВЪ

Сливенъ

КЛОНЪ — СОФИЯ — ПЛ. СВ. НИКОЛА 12

Произвежда всички видове камгарни и
щрангарни платове и разни одеала

„SITMAR“

SOCIETA ITALIANA di SERVIZI MARITTIMI

Itinéraires, Horaires et tarifs

DES SERVICES

Grand express, rapides, postaux et commerciaux
pour l'Egypte, la Palestine, la Syrie, la Grèce, la
Turquie, Bulgarie, la Mer Noire et le Danube
Agence Bourgas et Varna pour la Bulgarie

WATSON & YOEELL

Shipping agency Ltd.

Agents for: Furness, withy & Co Ltd.

Royal mail steam packet Co.

ВАТСОНЪ & ЮЛЪ

Параходна агенция Л-тдъ

Бургаски клонъ Телефонъ № 255

ТЕЛЕГРАМИ: ШИПИНГЪ — БУРГАСЪ

Бр. Маринъ & Алекси Д. Маринкъови

ФАБРИКА за чисто вълнени платове, сукна,
шапци, оби, навуца и одеала въ СЛИВЕНЪ

Телеграфически адресъ: МАРИНЪОВИ

Телефонъ № 6

Marin & Alexy D. Marinkeff Freres

Fondée en 1886

BOURGAS et SLIVEN (Bulgarie)

A. BOURGAS

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

A. SLIVEN

fabrique de draps et étoffes de laine

A. JAMBOLY

fabrique de briques et tuiles (type de Marseille)

Champs labourables à Djurnaly (Arrondissement de Carnobat)

BIENS IMMEUBLES A SOPHIA ET VIENNE

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ

Русе

ФАБРИКА

за химически произведения
и тенецени издѣлия

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА

ШЕСТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ

„Морски Сговоръ“

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯТ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Шестата годишнина на списанието започва на 1 януари 1929 година. През течение на годината ще се дадат 10 книжки, съ художествено изработени корици, съ отбрани морски снимки и картини и най-разнообразен материал по морските въпроси от наши и чужди автори. Шестата годишнина на списанието ще излиза въ 24 печатни страници всеки брой (без кориците и рекламните листове).

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ

За България	140 лева
За странство	170 лева
Отделенъ брой	20 лева

На членовете отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, които са издължили членските си вноски за 1929 година списанието ще се изпраща **безплатно**.
На всички останали абонати списанието ще се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

На сътрудниците на списанието ще се плаща следния хонораръ:

За оригинални статии на страница	180 лева
За компелативни статии на страница	160 лева
За преводни статии на страница	140 лева
За стихове на редъ	5 лева
За оригинални картини и рисунки на квадратенъ сантиметъръ	1.50 лева
За фотографически снимки на квадратенъ сантиметъръ	0.40 лева

На постоянните сътрудници, признати за такива отъ редакционния комитетъ, се плаща хонораръ 20% повече.

За отпечатани въ списанието реклами се плащатъ следните такси:

За еднократна публикация на цѣла страница	600 лева
За еднократна публикация на $\frac{1}{2}$ страница	300 лева
За еднократна публикация на $\frac{1}{4}$ страница	200 лева
За еднократна публикация на $\frac{1}{8}$ страница	100 лева

За художествено изработени реклами се плаща 200 лева повече за изработка на рекламата и клиширането и.
За десеткратни публикации на реклами, художественото изработване и клиширане е за сметка на редакционния комитетъ.

На събирачите на реклами се плаща 20% отъ събраната сума.

Всичко що се отнася до списанието „Морски Сговоръ“ да се изпраща на адресъ:
Български Народенъ Морски Сговоръ Книжовно-Просвѣтенъ отдѣлъ
ул. Царъ Борисъ № 6 — Варна

До нашитѣ постоянни и случайни сътрудници

Редакцията на сп. **Морския Сговоръ** съобщава на своитѣ постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следнитѣ нареждания:

1) Статиитѣ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможность съ пишуща машина. Нечетливитѣ статии, а сжшо така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.

2) Статиитѣ трѣба да бждатъ кжси и въ никой случай по дълги отъ 2½ печатни страници отъ списанието. Дългитѣ статии се оставятъ непрегледани.

3) Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

4) Редакционния комитетъ не е длжжнь да дава обяснение на сътрудницитѣ си защо статията му не е удобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ удобрението ѝ.

Отъ редакцията.

Въ склада на Главното Управит. Тѣло на Б. Н. М. С.

се намиратъ следнитѣ печатни издания:

Морска библиотека № 1 цена 3 лева	Сп. Морски Сговоръ год. II цена 100 л.
Морска библиотека № 2 цена 4 лева	Сп. Морски Сговоръ год. III цена 120 л.
Морска библиотека № 3 цена 5 лева	Сп. Морски Сговоръ год. IV цена 120 л.
Морска библиотека № 4 цена 6 лева	Сп. Морски Сговоръ год. V цена 140 л.
Морска библиотека № 5 изчерпана	Гребане и вътроходство изчерпана
Морска библиотека № 6 изчерпана	Правилникъ за морскитѣ и рѣчни спортни
Морска библиотека № 7 изчерпана	легioni цена 2 л.
Морска библиотека № 8 цена 11 лева	Черно море (общодостъпни студии) отъ
Морска библиотека № 9 цена 11 лева	Сава Н. Ивановъ цена 30 л.
Морска библиотека № 10 цена 15 лева	Практически указания за предсказване
Морска библиотека № 11 цена 10 лева	на времето отъ Сава Н. Ивановъ цена 8 л.
Морска библиотека № 12 цена 5 лева	Метеорология отъ Сава Н. Ивановъ цена 25 л.
Морска библиотека № 13 цена 5 лева	Океанография отъ Сава Н. Ивановъ цена 30 л.
Сп. Морски Сговоръ год. II изчерпано	Плаване отъ А. Друмевъ цена 15 л.

Всички поржчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и се отправятъ на адресъ:

Б. Н. МОРСКИ СГОВОРЪ

Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.

ИНДУСТРИАЛНА БАНКА „ГАБРОВО“ — ГР. ГАБРОВО

Телеграфич. адресъ: ИНДУСТРИАЛБАНКЪ
Капиталъ 10,000,000 лева. Фондове 1,200,000 лева

Членъ-акционеръ на Централната Банка
на Българскитъ Провинциални банки — София
Кореспонденти въ всички градове на Царството
Извършва всички банкови операции
Доставя на комисионни начала за смѣтка на членоветъ си раз-
ни кожарски и текстилни сурови материали, химикали и др.

Създадена е отъ български капиталъ и е имала за целъ да
служи на българския капиталъ и да му даде възможностъ да
извършва всички банкови операции въ България и въ
иностранство.

СЪЗДАНА ОТЪ БЪЛГАРСКИ КАПИТАЛЪ И Е ИМАЛА ЗА ЦЕЛЪ ДА
СЛУЖИ НА БЪЛГАРСКИЯ КАПИТАЛЪ И ДА МУ ДАДЕ ВОЗМОЖНОСТЪ
ДА ИЗВЪРШВА ВСИЧКИ БАНКОВИ ОПЕРАЦИИ ВЪ БЪЛГАРИЯ И
ВЪ ИНОСТРАНСТВО.

10-2

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА „АЛЕКСАНДЪРЪ“ — ГАБРОВО

ПРОИЗВОДСТВО НА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПРЕЖДИ И ПЛАТОВЕ

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

Телеграфически адресъ
ФАБРИКА АЛЕКСАНДЪРЪ — ГАБРОВО

Adresse télégraphique
FABRIQUE ALEXANDRES — GABROVO (Bulgarie)

S-té laine-textile anonyme par actions

FABRIQUE ALEXANDRES GABROVO (Bulgarie)

FABRICATION DES DIVERS TISSUS ET FILS EN LAINE

10-2