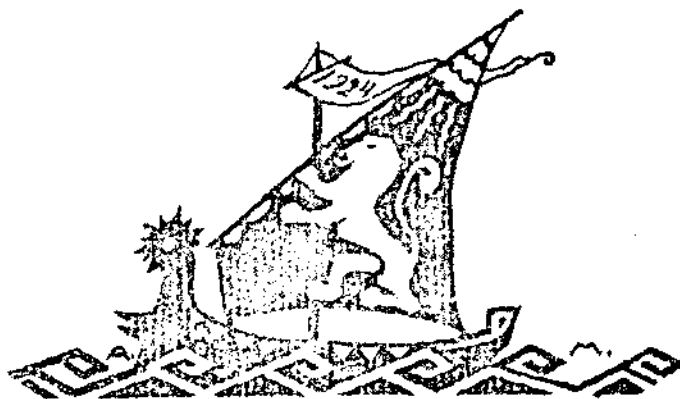




МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА VIII
КНИЖКА 2
ВАРНА
ФЕВРУАРИЙ 1931 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРСВѢТНИЯТЪ ОУДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: САВА П. ИВАНОВЪ
Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. ДЖОРЧЕВЪ, ЦВѢТАНЪ ПЕТКОВЪ.



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 ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10—3



Произвежда първокачествени памучни прежди

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

Предпочитайте българското производство!

Търсете преждитѣ „ЦАРЬ БОРИСЪ“

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

10—1

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА VIII. БРОЙ 2.
ВАРНА, февруарий 1931 год.

За България 150, за чужбина — 200 лева.
УРЕЖДА КНИЖОВНО - ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ.

Отдѣленъ брой 20 лева
Гл. редакторъ САКА Н. ПЕВНОВЪ

Д-ръ П. Д. Скорчевъ.

ОБИЧА ЛИ БЪЛГАРИНЪТЪ МОРЕТО?

Дума си е у насъ: „българинътъ не обича морето, той се бои, той бѣга отъ него.“

Вѣрно ли е това?

На пръвъ погледъ като че ли е тъй.

До скоро населението на нашето поморие бѣше въ своето мнозинство чуждородно, небългарско. На българина въ родната му земя се правѣха пречки отъ това чуждо нему население, той не се допускаше отъ фанатизирани въ своята противобългарщина чуждородци да се доближи до благата, които нашето море имъ даваше въ таково голѣмо изобилие. Пъкъ и самата наша държава и самото наше общество въ рабско примирение търпѣше това надмѣнно и срамно поведение на своитѣ небългарски поданици.

И българинътъ въ нашето поморие не бѣше господаръ въ своята родна земя, а осмиванъ и подмушкванъ неинъ жителъ отъ втора величина, комуто се предоставяше въ тия покрайнини най-много да продава млѣко и зеленчукъ.

Тѣй е било и презъ по-старитѣ времена на нашето минало.

Следователно отъ вѣкове нашето поморие е било въ търговско и стопанско отношение завладѣно отъ враждебно спрямо българското племе население, което на никаква цена не е допускало въ своята срѣда да се шири българинътъ. И въ своето овчедушие спрямо чужденцитѣ въ родната си страна той е останалъ пропѣденъ отъ морето, той не е успѣлъ да се домогне до неговитѣ неизчерпаеми богатства и се е оставилъ да му бжде наложено и внушено да чувствува българското море чуждо, не свое.

Въ продължение на вѣкове българинътъ упорито и системно е билъ прогонванъ отъ морето и макаръ въ неговитѣ пѣсни често да звучи копнежъ по Бѣло, по Синьо море и Черно той постепенно се е отчуждилъ и отдалечилъ отъ него.

Но изчезнала ли е, убита ли е у него обичта къмъ морската стихия?

Очевидно — не! — Тя е само заглъхнала.

Защото ние виждаме съ какъвъ устремъ, съ каква радостъ приидва презъ последнитѣ години българскиятъ народъ къмъ свѣтитѣ брѣгове на своето поморие.

Съ ярко задоволство ние посрещаме всѣко лѣто несмѣтни тѣпли отъ български деца, които заливатъ нашето побрѣжие и ликуващи, пѣплятъ въ нескривана радостъ по чиститѣ му и животворни пѣсѣци и се опиватъ въ нестихващъ възторгъ отъ несвършващитѣ се и много промѣнливи прелести на живо-то море.

Ние сме днесъ свидетели на оная, дори лудешка надпревара у вътрешнитѣ ни градове и паланки въ стремежа имъ да си уреждатъ лѣтни колонии по брѣговетѣ на Варна, Галата, Гюзекенъ, Месемврия, Созополъ и др. Само въ междината отъ Морския Санаториумъ до манастиря Св. Константинъ при Варна сж вече издигнати на побрѣжието 7-8 величествени дворци, нагодени да прикѣтѣтъ лѣте хиляди деца за да имъ се дадатъ въ услуга лѣчебнитѣ сили, които съ такава щедростъ морето разсипва върху ония, които се приближатъ къмъ него и му довърятъ своето здраве.

Десятки хиляди българско население вече търси и намира почивка, здраве и бодростъ по нашитѣ морски лѣтовища, радва се, любува се на чароветѣ на морската стихия и се унася въ върховенъ захласъ при величествения възходъ на тайнствената луна изъ цѣкленитѣ глѣбини на безкрайното нощно небе; или разведря своята душа подъ лъчезарното сияние на утринното слънце, съзерцавайки трепетливитѣ блѣсѣци на щедро разсипаното сребро по пробуждащата се изъ тънката мъгла морска ширь.

Любовта на българина къмъ морето е наистина вече пробудена, тя е вече жива и мощна, устремътъ на нашия народъ къмъ морето е повсемѣстенъ и е обхваналъ всички срѣди на нашето население.

Изразъ на тази морска пробуда у насъ е за-силнето благоустройство и разрастване на нашитѣ

приморски градове и паланки, които отъ нѣколко години насамъ непрестано цѣвятъ и хубавѣятъ.

Възторгътъ у нашата младежъ отъ морето ясно и недвусмислено пролича при уредения отъ Гл. У. Т. на Б. Н. М. С. конкурсъ за най-хубавата работа написана отъ осмокласникъ изъ нашитѣ гимназии: отъ многобройнитѣ статийки получени въ редакцията на „Морски Сговоръ“ лѣха живо чувство и младежки копнежъ по хубоститѣ и страхотноститѣ на морето.

*

На какво се дължи тази пробуда, тоя засиленъ интересъ къмъ морето?

Несъмнѣно голѣмъ дѣлъ отъ заслугитѣ за пробуждане този интересъ се пада на планомерната и упорита дейность на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Отъ десетина години той подканва българския народъ да обикне и опознае своето море, десетъ години той прѣска по всички кѣтища на нашата земя морезнание и, поставилъ на кракъ наши професори, учени, учители, търговци и моряци той неуморно разкрива предъ жадния погледъ на българина и хубоститѣ на морето, и неизчерпаемитѣ и разнообразни блага, които то е въ състояние да даде на нашия народъ.

Чрезъ ежегодно близки и далечни морски из-

лети Б. Н. М. С. дава лесна възможность на българина дори и отъ планината да се опознае съ морската стихия и да привикне къмъ нея.

Б. Н. М. С. създаде у насъ водния спортъ, който цѣпти и се развива както въ поморието, тъй и въ вътрешността по нашитѣ малки и голѣми рѣки и изкуствени езера.

На Б. Н. М. С. се дължи преминаването на нашия морски риболовъ отъ чужди въ наши рѣце, за която цель твърде много допринася създаденото по неговъ починъ Рибарско училище.

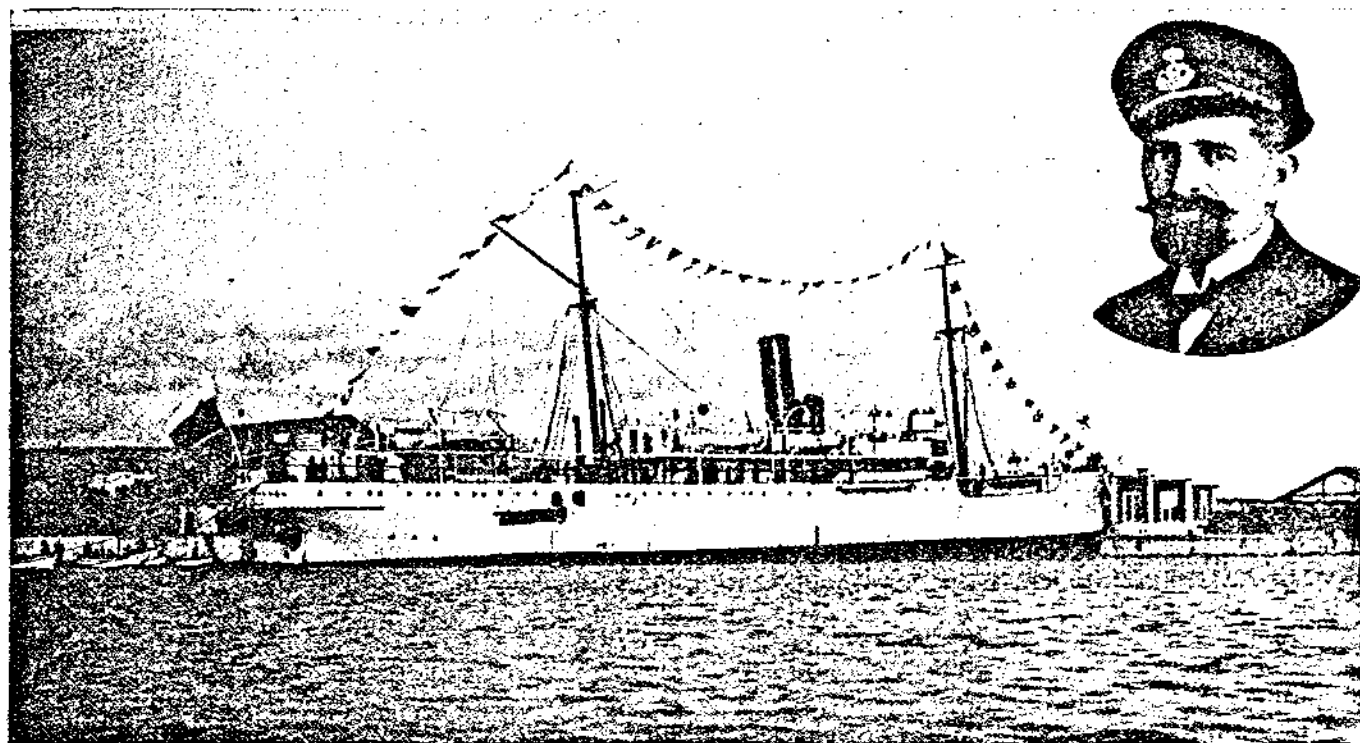
*

Единъ новъ лѣтъ се носи изъ българската земя идещъ отъ морето, който разведря угнетения духъ на българина, една свежа животворна струя залива всички кѣтища на нашата хубава страна. — Това е чарътъ на нашето море, това е живата солена стихия, която ни зове и открива на българския народъ нови кръгозори чрезъ своитѣ несмѣтни богатства, чрезъ своитѣ мощни лѣчебни сили, съ своитѣ нивга непресекащи прелести.

Да се откликнемъ на този спасителенъ зовъ, да покажемъ по-буденъ интересъ къмъ морето и да засилимъ и стегнемъ редоветѣ на Б. Н. М. С., който достойно ратува за близкото ни сродяване съ водната стихия.



Край Варна.



Параходъ „Царь Фердинандъ“ на кея въ Варненското пристанище готовъ да замине за Бриндизи за да вземе Т. В. Царя и Царицата. Горѣ въ дѣсния жгълъ е коменданта на парахода Антонъ Георгиевъ, който вече 7 години непрекъснато го командва.

Фото „Свѣтлина“ Варна, 1930 г.

Сава Н. Ивановъ.

МОРЕТО Е НАШЕ.

Парахода отъ Българското Параходно Дружество „Постоянство“ — „Царь Фердинандъ“, сжи-ялъ който преди два месеца пренесе Височайшитѣ младоженци отъ Бриндизи въ Бургазъ, пжтува, Александрийска линия. На 31 декемврий 1930 г. въ 20¹/₂ часа той напусна малкото оригинално и кокетно пристанище на островъ Калимно, обиколи отровитѣ Косъ и Родосъ и се насочи на юго-изтокъ къмъ отдалеченото на по-вече отъ две денонощия пжтъ Палестинско пристанище Кайфа. Попжтния въгъръ, духащъ отъ северо-западъ, помагаше на парахода да се движи върху водитѣ на слабо развълнуваното море съ скоростъ 9 възела, поклащайки се плавно, ту на лѣво, ту на дѣсно.

Настяпването на новата 1931 година посрещнахме въ морето на срѣдата на линията теглена отъ западнитѣ брѣгове на островитѣ Косъ и Родосъ. Събрани въ столовата на първа класа, следъ обичайната кратка речъ, точно въ полунощъ, когато корабната камбанка удари четире двойни удара, си пожелахме „Честита нова година“ и вдигнахме напълненитѣ съ българско вино чаши за здравието на Тѣхни величества Царя и Царицата. Следъ възгласа „Да живѣе България, ура!“ и следъ изпѣването на националния химнъ „Шуми Марица“ и химна на Н. В. Царя, насѣдахме покрай отрупанитѣ съ закуски, сладкиши, фрукти и вино маси. Грамофона се пушна въ действие, но трѣбваше да замлъква отъ време на време, защото младежътъ, състройни и мощни гласове, запѣваше следъ всѣка чаша по единъ отъ хубавитѣ, подбодряващи и мелодични наши военни маршове. Настроението бѣше напълно празнично. Всички посрещаха новата година радостни и весели и това веселие продължи въ течение на 5 часа. Само тия, които бѣха на стража въ машинната и на капитанския мостъ, бо-

дърствуваха и направляваха кораба да пори подвижнитѣ води къмъ желаната цель. Празничното настроение и веселието тѣхъ не ги засегна, защото то се ограничаваше само въ кръга на свободнитѣ отъ служба моряци. Посрещането на новата година на море не бѣше по-лошо, по-малко тържествено или по-малко радостно и весело, отколкото на сушата. Струва ми се даже, че посрещането на новата година на море крие въ себе си много по-вече поетически прелести, отколкото на сушата. . .

Първитѣ, топли и приятни като презъ лѣтото, новогодишни лжчи на срѣдиземноморското слънце се показаха на хоризонта. Островъ Родосъ отдавна се е скрилъ задъ насъ. Морето е почти безбрѣжно. Само, много далечъ на лѣво отъ насъ, едвамъ се забелязватъ очертанията на една малка часть отъ Мало-Азиатския брѣгъ. Следъ обѣдъ и тази малка часть отъ сушата изчезна отъ очитѣ ни. Морето стана действително безбрѣжно. Единственъ нашиятъ параходъ, застаналъ въ центъра на хоризонта, се поклаща и пѣпли по посока на Кайфа. . .

Слънцето се скри на западъ задъ облачната завеса на хоризонта. Първиятъ день отъ новата година е къмъ своя край. Вечерята е привършена. Нощта е покрила морето. Къмъ 20 часа командиря на кораба дава нареждане на прислужника да извади и пушне въ действие грамофона и да сервира скромна закуска съ вино на събралата се малка компания въ столовата на I-ва класа — командирѣтъ, първиятъ и вториятъ механикъ, старшиятъ офицеръ и двама пжтника. При звуковетѣ на грамофона, веселитѣ разговори, ритмичнитѣ удари на машината, монтоиния шумъ на разбиващитѣ се вълнички и плавното люление на кораба, времето минаваше незабелязано, както и парахода незабелязано малко по малко се приближаваше къмъ

отдалеченото още на по-вече отъ едно денонощие пътъ пристанище Кайфа.

Първият ден на новата година се свършваше. Часътъ бѣше 23. Отъ разговоръ на разговоръ, изпраздвайки чашитъ всѣки споредъ своята способностъ да издържи на силата на виното, заговорихме за корабитъ и морето. Командирятъ, който вече седма година подъ редъ плава непрекъснато на параходъ „Царь Фердинандъ“ разказваше за особеноститъ на кораба, за преживяванитъ отъ него тежки и мъчителни моменти на море и за способността си да познава състоянието на морето и силата на вълнитъ по скърцанията на кораба. „Моята плаваща къща „Царь Фердинандъ“,“ заключи той, познавамъ несравнимо много по-добре отъ собствената си къща въ Варна, където прекарвамъ само една десета частъ отъ годината. Казавамъ моята къща, защото азъ се грижа за нея, азъ живѣя въ нея и действително тя е моя. А морето нима и то не е мое. Нима то не е наше — на моряцитъ. Морето е наше, повтори той още веднажъ като направи единъ жестъ съ ръката си съ който искаше да обхване

цѣлия просторъ на безбрѣжното море по което плутувахме, и замлъкна.“

Морето е наше, повторихъ азъ машинално и се замислихъ. Какъвъ хубавъ и съдържателенъ изразъ. Морето действително принадлежи на моряцитъ. Тѣ живѣятъ почти кръгла година въ неговитъ води, тѣ се люлеятъ почти постоянно на неговитъ вълни, тѣ го гледатъ непрестанно, тѣ го използватъ, тѣ се наслаждаватъ винаги на неговитъ красоти, тѣ удовлетворяватъ неговитъ капризи, тѣ изживяватъ и преодоляватъ неговитъ бури и мъгли и често пѣти тѣ загиватъ и заспиватъ вѣченъ сънъ въ неговитъ недра. То винаги ги приема и приютава, било то надъ или подъ своитъ вѣчно подвижни, капризни и пълни съ неизчерпаемъ източникъ на удоволствие и скръбъ води...

Отдавна е минало полунощъ, азъ съмъ се прибралъ въ кабината си и се приготвямъ за да си легна, а въ ушитъ ми все още звучи този хубавъ и съдържателенъ изразъ:

„Морето е наше!“

2.1.1931 г.

Г. Славяновъ.

КАКЪ СЕ ПООЩРЯВА БЪЛГАРСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Въ страницитъ на „Морски Сговоръ“ много пѣти се е писало какъ чуждитъ държави насърчаватъ своето национално мореплаване, давани сж много цифри за близки и далечни, малки и голѣми, бедни и богати страни, съ които ясно и убедително сж посочени грамаднитъ жертви, правени навсѣкжде въ подкрепа на своето корабоплаване*). За съжаление, подобни данни за нашето корабоплаване не сж давани, по простата причина, че у насъ, като се изключи параходното д-во „Постоянство“, никога не е правено даже опитъ за поощрение българското знаме и инициатива по морето или още помалко по р. Дунавъ. Обаче още по-вече ще трѣбва да се съжелява, че у насъ не сж изнасяни предъ обществото множество фискални и административни мѣрки, съ които държавата не само ограничава, а даже чисто и просто прѣчи, спъва и почти запрешава на българина да използва воднитъ пѣтища, за които се знае, че сж не само много удобни, но и около 20 пѣти по-евтини отъ желѣзнитъ и 60 пѣти — отъ коларскитъ пѣтища, но превоза по които у насъ става по-скѣпъ не само отъ желѣзничния и автомобилния, но даже и отъ коларскитъ.

Тукъ ще отбележа нѣкои отъ мѣрките и недомислиятъ, съ които се „поощрява“ родното корабоплаване, за което мнозина у насъ проливатъ лични сълзи.

Независимо отъ всички ония данѣци, берии, такси и пр., съ които е натоваренъ всѣки български гражданинъ и всѣко предприятие, нестояще подъ покровителството на нѣкой особенъ законъ, корабоплаването подъ българско знаме е обременено и съ следнитъ специални данѣци:

Всѣки новопостроенъ, преустроенъ или по-основно поправенъ корабъ задължително се измѣрва и получава „мѣрително свидетѣлство“, срещу което се заплаща, споредъ вмѣстимостъта на кораба, отъ 270 до 5400 лв. Освенъ това, на „измѣрвачитъ“ се плаща особено възнаграждение, каквото опредѣли началника на пристанището.

*) Гледай напр. статията „Нашиятъ корабенъ тонажъ“ въ кн. 4 отъ год. VII — 1930 год. на списанието.

За преглеждане и увѣрение въ здравостъта на кораба, което става всѣкога, когато пристанищнитъ власти намѣрятъ за нужно, се плаща отъ 216 до 540 лв., независимо отъ което, на членоветъ отъ комисията, натоварени съ прегледа, се плаща допълнително възнаграждение, **опредѣлено пакъ отъ началника на пристанището.**

За добиване на право за плаване подъ българско знаме се плаща, споредъ вмѣстимостъта, отъ 135 до 5400 лв. При промѣна на собственика, тая такса се плаща повторно.

За „патентъ“ се плаща годишенъ данѣкъ пакъ отъ 135 до 5400 лв.

За „свидетелство за отплаване“, което важи само за една година, се плаща отъ 54 до 540 лв.

За „екипаженъ списѣкъ“, който се издава отъ пристанищното управление всѣки пѣтъ щомъ стане нѣкаква промѣна въ състава на корабния екипажъ, се плаща отъ 27 до 270 лв., а понеже тия промѣни по корабитъ сж много чести, то и таксата за тѣхъ може да достигне твърде чувствителни размѣри въ течение на една година.

При всѣко отплаване отъ българското пристанище (изкуствено или естествено) „свидетелството за отплаване“ се „завѣрва“, за което се плаща отъ 135 до 54 лв. Тая такса се събира и въ всѣко чуждо пристанище отъ българскитъ консулски власти, дето има такива.

Изброенитъ до тукъ такси или данѣци сж „привилегия“ само за българскитъ кораби; тѣ не се плащатъ отъ чуждитъ такива, посещаващи нашитъ пристанища.

Тия, които следватъ по-долу, съ малки изключения, се плащатъ еднакво и отъ чуждитъ и отъ българскитъ кораби въ нашитъ пристанища.

При всѣко влизане въ българско пристанище (безразлично изкуствено или естествено) корабитъ плащатъ за получаване „позволителенъ листъ за заставане“ отъ 135 до 54 лв. Чуждитъ кораби плащатъ тая такса и при отплаване (българскитъ — сжщо я плащатъ, но подъ видъ на „завѣрване свидетѣлството за отплаване“, както бѣ отбелязано по-горе).

Въ варненското и бургазско пристанище се плаща при всѣко влизане такса „за въвеждане“ отъ 40-50 до 2700 лв. Корабитѣ отъ „крайбрѣжното плаване“ (не изключително българскитѣ) плащатъ само веднажъ въ годината отъ 202-50 до 13,500 лв.

При пристигане въ варненското или бургазското пристанище всѣки корабъ плаща за получаване „свободна практика“, т. е. право да товари и разтоварва, най-малко 1620 лв., като таксата се увеличава, споредъ вмѣстимостта на кораба, надъ 200 тона нагоре, по 1-89 (за голѣмитѣ) до 5-94 лв. (за помалкитѣ кораби) на всѣки тонъ. За дунавскитѣ изкуствени пристанища тая такса се колебае отъ 40-50 до 1215 лв., а за всички естествени — морски и дунавски — тя е отъ 27 до 810 лв. Таксата се плаща за престой на всѣки 8 деня за параходитѣ и 15 — за вѣтроходитѣ. Българскитѣ кораби и чуждитѣ, които редовно посещаватъ нашитѣ пристанища, плащатъ 50% отъ тия такси (и тукъ привилегията не е само за българското знаме).

Корабитѣ, пристигащи въ всѣко черноморско пристанище, независимо отъ горната такса, плащатъ още и „фарова такса“, въ размѣръ по 3-24 (до 800 тона) и по 1-62 лв. (надъ 800 тона) на всѣки тонъ корабна вмѣстимостъ. 20% отстъпка се прави на тия кораби, които редовно посещаватъ нашитѣ пристанища (пакъ не само на българскитѣ —).

По-нататъкъ, всички кораби, пристигащи въ черноморскитѣ ни пристанища, плащатъ още и „санитарна такса“ — по 2 до 1 лв. на всѣки тонъ корабна вмѣстимостъ. Независимо отъ това, ако кораба бѣде поставенъ подъ карантина, плаща още по 40—80 лв. за всѣки санитаренъ агентъ — пазачъ, като при това е длъженъ и да го храни. За дезинфекция и дератизация на кораба пакъ се плаща отдѣлно — стойността на употребенитѣ дезинфекционни материали и 10% върху това за „изхабяване на апаратитѣ“.

До тукъ всички такси сж задължителни за корабитѣ, но има и такива, които сж незадължителни, но въ много случаи неизбѣжни:

За товарене и разтоварване на баласть се плаща по 27 лв. на всѣки натоваренъ или разтоваренъ кубически метъръ баласть.

За получаване „разрешително“ за вадене чакълъ или пѣськъ отъ крайбрѣжието се плаща по 13-50 лв. на куб. метъръ.

За извършване на водолазни работи, особено пъкъ когато кораба търпи бедствие, се плащатъ възнаграждения, такси, разходи и пр. и пр., които въ общата си сума достигатъ до тамъ, че всѣки корабъ ще предпочете да се откаже отъ „услугитѣ“ на нашето пристанище и ще потърси частни водолази и водолазни сръдства, понѣкога чакъ отъ Цариградското пристанище.

За влачене съ пристанищнитѣ влѣкачи или по-право за улесняване корабитѣ при влизането или излизането имъ отъ пристанището се плаща по 540 до 1620 лв., като при това вѣтроходитѣ могатъ да бждатъ задължени отъ пристанищното управление да се възползуватъ отъ услугитѣ на пристанищния влѣкачъ.

За преминаване презъ морския каналъ за Варненското езеро се плаща по 34 до 540 лв., независимо отъ специалната такса за отваряне моста на канала, която се колебае отъ 135 до 945 лв. При това, ако кораба заседне въ доста затлачениятъ вече каналъ или пъкъ се удари въ моста при преминаване презъ твърде тѣсниятъ му отворъ, не пристанищното управление, т. е. държавата, ще плати вреди и загуби, а тъкмо обратното — кораба ще плати на държавата, колкото това и да е ку-

риозно. Тия такси сж единъ видъ косвенно „поощрение“ за корабостроителницитѣ „Кораловагъ“ и „Съгласие“, разположени на брѣга на Варненското езеро; отчасти поради неудобствата и рисковетѣ на минаването презъ канала, чуждитѣ кораби избѣгватъ да се отбиватъ тукъ и да използватъ единичниятъ български плаващъ докъ, когато предприятieto „Кораловагъ“, поради това, търси вече да продаде въ чужбина.

Малкитѣ кораби за да използватъ плажа и да се изтеглятъ за поправки на сухо плащатъ по 67 лв. (малкитѣ лодки) до 405 лв. (за 50 тонни кораби) и то само за 8 до 15 деня.

За вземане на вода българскитѣ кораби плащатъ по 30 лв., а чуждитѣ — по 50 лв. на тонъ (само тукъ българскитѣ кораби иматъ една малка привилегия).

За използване и наемане пристанищния елингъ (малкъ сухъ докъ) се плащатъ пакъ твърде високи всевъзможни такси.

За завѣрка на корабни книжа — по 135 лв. на страница, за издаване на удостоверения и тѣхната завѣрка — по 108 лв. и т. н.

Както се вижда отъ горния поменикъ, българскитѣ кораби, по сравнение съ чуждитѣ —, не се ползватъ съ почти никакви привилегии или облаги, — положение, аналогично на което не може да се срещне никжде другаде по свѣта и положение, каквото вътре въ Бългирия се среща може-би само по отношение на корабоплаването. За да бждемъ справедливи, трѣбва да отбележимъ, че въ много случаи малкитѣ български лодки и военнитѣ и риболовни кораби (български и чужди) се освобождаватъ отъ изброенитѣ такси. Обаче по какви мотиви риболовнитѣ кораби сж освободени отъ по-вечето такси, а останалитѣ търговски такива сж обременени съ тѣхъ, това е неясно и мъчно обяснимо.

Взети по отдѣлно, всички изброени корабни такси изглеждатъ дребни и незначителни, но ако се сумиратъ и се направи по-точна смѣтка, ще се получатъ много голѣми, мъчно поносими и невъзможни данѣчни тежести, които както вече казахъ, не само ограничаватъ, а чисто и просто запрещаватъ българското корабоплаване. Така напр. единъ дунавски шлепъ за да мине подъ българско знаме, т. е. за да стане българска собственост, трѣбва да плати всевъзможни такси на държавата, общо около 60,000 лв. — Фактъ, който е удивилъ и самия министъръ на желѣзницитѣ и пристанищата, г. Проф. Стайновъ, при първото му посещение на Дунава.

Ще посоча за примѣръ и такситѣ, които плаща малкиятъ крайбрѣженъ български параходъ „Евдокия“ (266 р. тона чиста вмѣстимостъ), построенъ и работещъ изключително за културното и стопанско повдигане на изостаналото наше черноморско крайбрѣжие и тъкмо за това субсидиранъ и отъ държавата. За влизане въ едно отъ естествениѣ пристанища той плаща корабни такси 820 лв., а въ Варна или Бургазъ — 1200 лв. За единъ рейсъ по цѣлото крайбрѣжие парахода трѣбва да плати 10,980 лв., а понеже поддържа редовно съобщение два пѣти седмично, то годишно — при сръдно 100 рейса — „Евдокия“ плаща 1,098,000 лв. само редовни корабни и пристанищни такси. Тая сума парахода ще трѣбва да спечели, свѣрхъ собственитѣ си разходи, отъ бедното и изостанало въ стопанско отношение крайбрѣжие. Естествено е, че тукъ и дума не може да става за нѣкакви печалби. Брутниятъ приходъ на единъ рейсъ, отъ превозъ на пѣтници и стоки, възлиза сръдно на 24,000 лв., отъ тѣхъ само пристанищни права парахода ще

плати 10,980 лв., т. е. близо половината; костуеми разходи за вжглища, персоналъ, инвентаръ и пр., на единъ рейсъ — около 50,000 лв. или 61,000 лв. разходъ срещу 24,000 лв. приходъ; ясно е, че никакво търговско предприятие, при подобни условия, не може да съществува. Това, изглежда, е съзнала и държавата, като е определила и извъншна субсидия за поддържането на този крайбръженъ рейсъ, която изчислена дава 25,000 лв. По този начинъ загубата на параходното д-во се намалява отъ 37 на 12,000 лв. на рейсъ или на около 1,200,000 лв. годишно, т. е. загубата е приблизително равна на корабнитъ и пристанищни такси. При това положение, явява се въпроса — защо държавата отъ една страна субсидира редовния крайбръженъ параходъ, а отъ друга — му поставя такава невъзможна данъчна преграда? — Има ли тукъ нѣкаква логика, смисълъ или каквото и да било оправдание?

За да се види всичката безсмисленостъ на това положение, ще приведа само единъ примѣръ: Нашиятъ параходъ „Кирилъ“ на голѣмина почти колкото „Евдокия“, плаща въ Гърция годишенъ абонаментъ, въ който се включватъ всички корабни и пристанищни такси, около 8,000 драхми, срещу което може да посещава всички гръцки пристанища, безразлично колко рейса ще направи въ годината. Съ други думи, ние налагаме на своитѣ кораби въ своитѣ пристанища корабни такси най-малко сто пѣти по-голѣми, отколкото гръцитѣ налагатъ въ своитѣ пристанища на чуждитѣ кораби!

При горнитѣ чудовищни данѣци, нашето параходно дружество все още може да издържа и да понася голѣми загуби отъ крайбръжната си служба, защото то, за щастие, работи главно съ чуждитѣ пристанища и приходитѣ, заедно съ субсидията, отъ другитѣ рейси покриватъ инѣкъ невѣроятнитѣ негови загуби отъ поддържанитѣ крайбръжни съобщения.

Но, разбира се, че освенъ параходното д-во „Постоянство“, което се субсидира отъ държавата, другъ никакъвъ корабъ не може да си позволи лукса изобщо да плава подъ българско знаме, и още по-малко пъкъ само покрай нашитѣ брѣгове! Ясно е отъ друга страна, че и самото Параходно Д-во „Постоянство“ нѣма интересъ да засилва крайбръжното съобщение, което сега се поддържа само два пѣти седмично.

Тукъ изниква и другъ въпросъ: голѣмитѣ загуби отъ крайбръжното плаване се дължатъ може би не само на многобройнитѣ и високи такси, а вѣроятно и на многобройното на трафика, който поради високитѣ превозни напла, предпочита сухия предъ водния пѣтъ. Колкото да е невѣроятно, и това е фактъ: превода у насъ по вода е по-скѣпъ, отколкото по сухо! Но, за тази аномалия грижата има пакъ държавата, за която не стигатъ само корабнитѣ и пристанищни такси, но налага такива още върху пѣтницитѣ и стокитѣ.

Така, за всѣки пѣтникъ се събира тъй нареченото „кейово право“, което за Варна и Бургазъ (заедно съ 1 лв. гербова марка) е по 14.50 лв., за Русе и други изкуствени пристанища — по 11.80 лв., а за останалитѣ морски и дунавски пристанища, „дето нѣма специални градежи“ — кейовото право е 6.40 лв., макаръ да нѣма и следа отъ кей!

До колкото ми е известно, въ Гърция не се плаща никакво кейово право, а въ Турция такова се плаща, само когато кораба застане на кея (но не и на котва) и то въ нищожни размѣри, като таксата се пресмѣта за цѣлия корабъ, безразлично колко пѣтници той води.

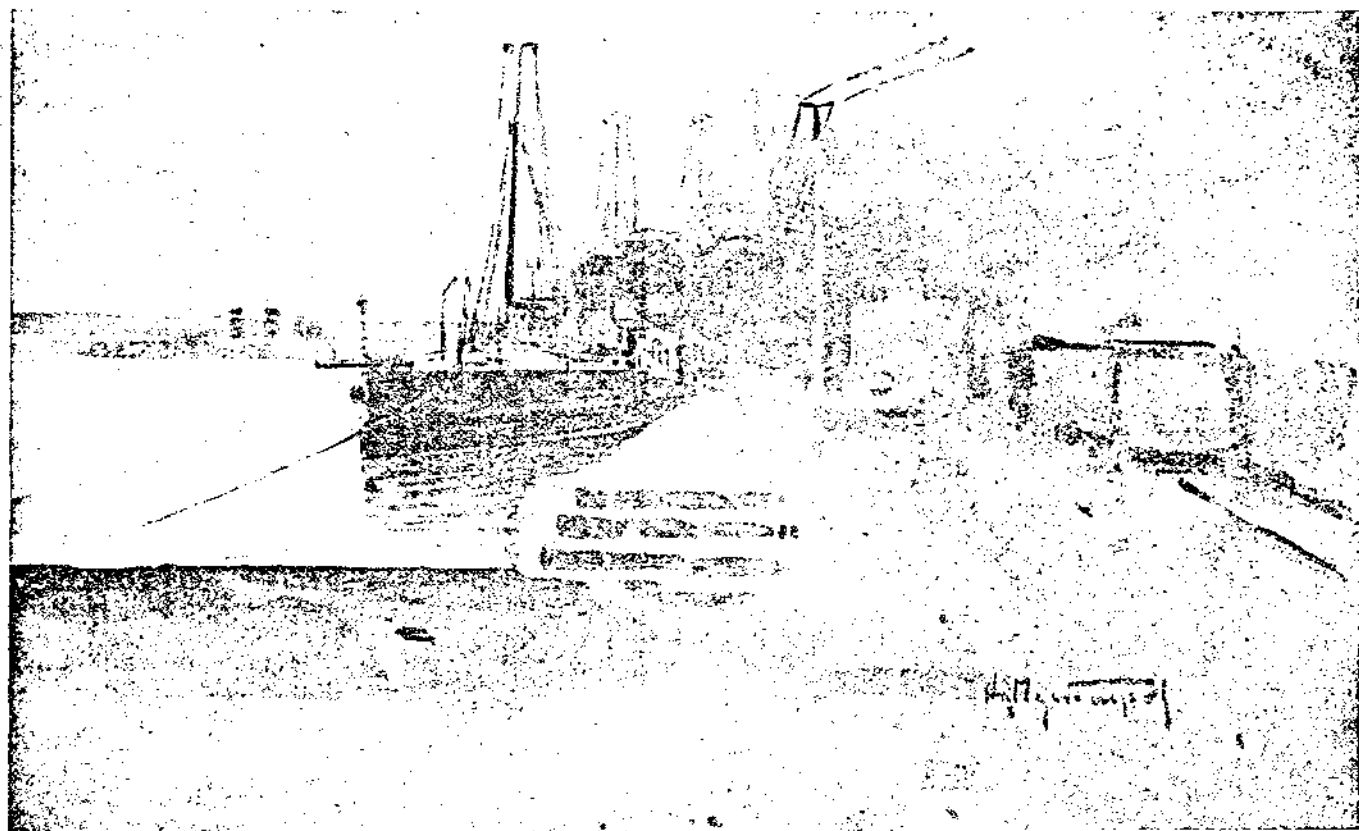
Интересенъ курioзъ: отъ тая такса се освобождаватъ „служителитѣ на Б. Д. Ж. и пристанищата, както и членоветѣ на тѣхнитѣ семейства“, когато българскитѣ моряци, включително и тия отъ държавния флотъ, я плащатъ на общо основание; ако напр. единъ стрелочникъ отъ Софийска катара пѣтува за свое удоволствие по морето, той не плаща кейово право, а единъ морякъ отъ Варна, който пѣтува по служба, ще го заплати напълно. ...

Обремененъ съ високи данѣци, работещъ на загуба, въпрѣки държавната субсидия, крайбръжниятъ параходъ, естествено, мѣчно може да конкурира на шосейниятъ автомобилень превозъ. Така напр. единъ първокласенъ пѣтникъ отъ Варна до Бѣла ще плати съ парахода 135 лв. за билетъ, 15 лв. кейово право и 10 лв. за лодка (при слизането въ Бѣла), всичко 160 лв., когато съ автомобилъ ще плати само 120 лв., при това ще пристигне много по-бързо и ще бѣде стоваренъ въ центъра на селото; обратно — съ парахода ще пѣтува по-дълго, отъ него до брѣга ще слѣзе съ лодка, която, както и нейниятъ лодкаръ, по нищо не се отличаватъ отъ тия, които причиниха преди петъ години страшната катастрофа на Великия четвъртъкъ пакъ предъ сѣщата Бѣла*), най-сетне пѣтника ще излѣзе на брѣга въ заливчето между селата Гюзекенъ и Бѣла и ще върви пешъ нѣколко километра до последното село. Ако пѣтника ще трѣгне пъкъ отъ Бѣла къмъ Варна, той въ дѣждъ, снѣгъ, студъ, тъмнина ще трѣбва да чака поѣткога цѣли часове на пустия брѣгъ и на открито, защото парахода може да закъснее, а нѣма нито телеграфъ или телефонъ да се съобщи закъснението, нито покривъ за подслоняване отъ дѣжда и студа, макаръ че пакъ пѣтника плаща освенъ кейовото и всевъзможнитѣ пристанищни права. Има ли нужда да се съобщава какъ е организиранъ пѣтнишкиятъ превозъ по море въ чужбина и да се правятъ сравнения? А да напомня ли голѣмата пропаганда, която се прави между чужденцитѣ за Варна като морски курортъ и да запитамъ пакъ — за какво би дошелъ единъ чужденецъ въ Варна? само за нейнитѣ бани и натѣпканиятъ съ човѣшки тѣла плажъ ли? — Ще му посочимъ и хубавитѣ околности на Варна и чудно красивиятъ ни черноморски брѣгъ, но ще го пратимъ да ги обходи и посети съ автомобилъ по прашното шосе!

Днесъ пѣтническитѣ съобщения по сухо сѣ много по-усилени, отколкото по море, макаръ шосето Варна — Бѣла и да е въ невъзможно състояние, макаръ това отъ Бургазъ до Созополъ отъ години да стои недовършено и макаръ отъ Варна до Бургазъ да се отива презъ Провадия и Айтосъ и отъ друга страна, държавата да „насярдчава“ крайбръжното параходство съ субсидия. При това положение, ясно е, че следъ нѣколко години, когато сухитѣ пѣтища по крайбрѣжието се поправятъ и довършатъ, цѣлиятъ пѣтнически трафикъ ще се пренесе по сухо и ще се усили износа на злато за чуждъ бензинъ, а парахода, движенъ съ български вжглища и държавна субсидия, ще върви празенъ. ...

Данѣчното преследвание на българското корабоплаване, обаче, достига до своята най-висока и

*) Днешната лодка е слаба, дървена, немореходна и управлявана отъ невежественъ лодкаръ, който нѣма и най-елементарнитѣ познания по морското дѣло. И това все още се търпи, когато въ Варненското пристанище отъ нѣколко години лежи готова голѣма, хубава лодка, предназначена за Бѣленското пристанище и когато българската държава е подготвила до сега десетки и стотици отлични моряци, които отишатъ да търсятъ прихраната си, занимавайки се съ лодкарство, чакъ въ Франция. До скоро, още по-жалка бѣше и лодката въ Кюприя, но устрѣватъ, че тамкашната обшина вече я замѣнила съ нова, здрава такава.



Нашите полицейски кораби.

Рисулка отъ Ал. Мутафовъ.

най-безсмисленна степенъ при „такситъ за товаръ“ или тъй нареченото „товарно право“, само съществуването на което е повече отъ престъпно.

За превозъ на добитъкъ се плаща „товарно право“, на глава, отъ 13.50 лв. (за дребенъ) до 108 лева (за едъръ добитъкъ). За яйца и птици — отъ 27 до 54 лв. (на каса или кафезъ).

За кола, велосипеди, автомобили, вършачки, плугове, шевни машини и пр. се плащатъ на парче отъ 27 лв. (ръчни колички) до 2700 лв. (за локомотивъ).

За превозъ на стоки се плаща: за торове, пѣськъ, камѣни, сѣно и пр. по 13.50 лв. на тонъ; за вжглища, зеленчукъ, солъ и пр. по 40.50 лв.; зърнени храни, дървенъ и желѣзенъ материалъ и др. по 54 лв.; за брашна, плодове, течное гориво, бои и т. н. — по 67.50 лв.; за тестени и захарни изделия, минерални масла, гвоздеи и пр. — по 81 лв.; сирене, масло, риба, вжжета, машини и др. т. — по 108 лв.; масло, кашкавалъ, кожи, тютюнъ и т. н. — по 135 лв.; кафе, чай, книги, сѣдове и пр. — по 162 лв.; спиртни питиета, вълна, памукъ, текстилни изделия и др. т. — по 189 лв.; часовници, апарати, медикаменти, художествени и литературни произведения и др. т. — 216 лв. на тонъ. Багажа на пътниците, идващи отъ чужбина, също се облага съ товарно право. Горните такси се плащатъ при товарене или разтоварване въ Варна или Бургазъ. По дунавските пристанища, вѣроятно защото тѣ се обслужватъ, въ отличие отъ черноморския ни брѣгъ, отъ чужди параходи и защото изобщо рѣчния транспортъ е по-ефтенъ отъ морския — товарното право е сѣдно съ около 50% по-ниско! А за морските ни и дунавски пристанища, „дето нѣма специални градежи“ — товарните такси сж също съ около 50% по-ниски отъ тия въ рѣчните ни прис-

танища Русе, Свищовъ, Сомовитъ и пр.*). И на края пакъ курioзъ: отъ такси се освобождаватъ не предметите и материалите, принадлежащи напр. на държавната крайбрѣжна отбрана, не и въобще държавните такива, а само тия на желѣзниците и пристанищата.

Но свърхъ изброените такси има и „стотинки“ — по 20% върху товарното право — за митническите чиновници, безразлично каква е стоката или товара.

За да бждатъ по-ясни грижите на държавата за насърчение на българското корабоплаване и за стопанското повдигане на изоставениятъ и чуждъ намъ черноморски брѣгъ, нека вземемъ нѣколко примѣри:

Превозено едно агне съ параходъ, вѣтроходъ или лодка по морето, напр. отъ Бургазъ до Созополъ, за него ще се плати 16.20 лв. (заедно съ 20-тѣ %) или агнешкото месо въ последния градъ само отъ това (защото има и други разходи) ще бжде съ 1.50—1.80 лв. на кгр. по-скъпо. За една торба брашно — 50 лв. или килограма ще поскъпне съ около 80 ст. При натоварването на едно детско велосипедче ще трѣбва да се плати товарна такса 162 лв., т. е. почти толкова, колкото струва и самото велосипедче, — курioзно и невѣроятно, но фактъ!

Да направимъ една по-пълна смѣтка: за превоза по море отъ Бургазъ до Созополъ съ крайбрѣжниятъ параходъ се плаща за навло сѣдно 50 ст. (за разни стоки) — 80 ст. (за домашни вещи) на кр., а за лодка — още по 20 ст. на кгр. Ако

*) Интересно е какъ Дирекцията на Желѣзниците не се е сетила да събира такива такси не само по сѣрвоветъ, дето нѣма специални градежи, а и въ вътрешността на страната, дето нѣма никакви Желѣзници и др. подобни „специални градежи“!

напр. единъ бакалинъ въ Созополъ си достави стока отъ Бургазъ, той ще плати: отъ града до пристанището Бургазъ за каруца или носачъ по 70 лв. на тонъ или за дребни пратки най-малко по 20 ст. на кгр. За натоварването стоката отъ пристанището въ парахода ще плати на „външните и вътрешни работници“ (едните подаватъ отъ кея, а другите поематъ отъ парахода) 52 лв. на тонъ и за дребни пратки — 3 до 5 лв. на колетъ. Следва товарното право (различно за разнитѣ стоки) плюсъ 20% върху него. По-нататъкъ за навлото на парахода — срѣдно 300 лв. на тонъ или 30 ст. на кгр. За разтоварване стоката въ Созополъ отъ парахода въ лодка — 30 лв. на тонъ или 3—5 лв. на колетъ. За лодката отъ парахода до брѣга — 50 лв. на тонъ или 10 лв. на колетъ. За разтоварване лодката и натоварване въ каруцата на брѣга — 60 лв. на тонъ и 5 лв. на колетъ. Най-сетне, за каруцата отъ брѣга до магазина — 40 лв. на тонъ или 10 лв. на колетъ. Всичко това сумирано значи, че само за прѣвоза отъ Бургазъ до Созополъ стоката поскъпва най-малко съ 30 до 100% върху стойността ѝ, така напр. килограма солъ става отъ 3 на 6 лв., брашното отъ 9 на 12 лв., дървенитѣ вжглища — отъ 2 на 4 лв. и т. н.

При това положение, лесно обяснимо е курioзното и на пръвъ погледъ невѣроятнo явление, че докато теоритически водниятъ превозъ е 60 пжти по-евтинъ отъ шосейниятъ — тукъ става обратното — коларскиятъ е по-евтинъ отъ параходниятъ и нашиятъ Созополски търговецъ предпочита да изпрати биволска кола отъ Созополъ да отиде въ Бургазъ да му вземе отъ тамъ стоката и да му я донесе направо въ дюгения, като по този начинъ ще плати за превозъ отъ магазинъ до магазинъ всичко 25 — 30 ст. на кгр. или 300 лв. на тонъ. За това днесъ редовниятъ превозъ тамъ, а и почти на всѣкъде по крайбрѣжието, е коларскиятъ. Но на него конкуриратъ автомобилитѣ, макаръ пжтищата да сж въ много лошо състояние, а утре, когато тѣ се подобратъ, камионеткитѣ и камионитѣ напълно ще измѣстятъ лодкитѣ и корабитѣ, макаръ да изнасятъ милиони левове за бензинъ въ чужбина и макаръ параходитѣ да горятъ български вжглища, а вѣтроходитѣ нищо да не даватъ за вѣтъра, защото първитѣ не плащатъ никакви корабни, пристанищни, товарни и пр. и пр. такси на държавата, както вторитѣ, които даже и да нѣма следа отъ пристанище и кей, трѣбва да плащатъ за тия „специални градежи“ непоносими такси, а тамъ дето ги има пжкъ — да плащатъ „преносни такси“ на „външни и вътрешни работници“, когато тия работници отдавна и съ неизброими срѣдства можеха да бждатъ замѣнени съ електрически вдигатели, както това е направено навсѣкъде другаде.

Когато се защищава тезета, че „воднитѣ пжтища сж продължение на желѣзнитѣ“, не бива да съсредоточаваме всичкитѣ си грижи само за вторитѣ, а когато стигнемъ до „крайнитѣ гари — пристанищата“, да издигнемъ предъ тѣхъ такива чудовищни фискални прегради, че да направимъ всѣко „продължение“ не само невъзможно, но и немислимо!

Доколко непосилни сж всевъзможнитѣ корабни, пристанищни, товарни и всѣкакви други такси, особено за крайбрѣжното ни мореплавание, личи отъ това, че докато за прѣвоза на единъ тонъ стока съ български параходъ отъ Варна до Пирея се плаща навло 250 лв., то за сжщиятъ тонъ и пакъ съ български параходъ отъ Варна до Бургазъ трѣбва да се плати 450 лв., т. е. почти двойно повече, и пакъ крайбрѣжното корабоплавание да бжде съвсемъ нерентабилно.

Но нашето мореплавание се „поощрява“ и съ цѣла редица други административни и бюрократични мѣрки. Ето нѣкои отъ тѣхъ:

При крайбрѣжно плавание, за натоварване на каквато и да било стока се иска тѣй наречената „крайбрѣжна декларация“, заедно съ която се депозира като гаранция съответното износно мито, освобождавано въ пристанището на разтоварването, като разбира се, и при отправяне и при получаване на стоката дветѣ митници трѣбва да извършатъ необходимитѣ проверки. Естествено, тукъ става нужда и отъ комисионеръ, а въ резултатъ на всичко се получава губене на време и излишни разходи. Чуждитѣ параходни д-ва по Дунава бѣха успѣли да намалятъ за себе си тѣзи безсмисленни митни формалности, като съ тѣхнитѣ параходи се изпращаше да се разхожда единъ митнически чиновникъ, който да контролира щото всички товарения и разтоварвания на стоки да ставатъ само по българскитѣ пристанища. Това довѣрие следъ дълги настоявания, отъ 2—3 години, е дадено най-сетне и на българскиятъ крайбрѣженъ черноморски параходъ, макаръ опасността отъ контрабанда тукъ да е несравнено по-малка (даже никаква), отколкото на р. Дунавъ (близостъ на чуждия брѣгъ, нощни плавания и т. н.). Сега и съ „Евдокия“ редовно пжтува единъ митнически чиновникъ, комуто Параходното д-во дава 40 лв. дневни пари, храната въ парахода — 100 лв. и още кабина на разположение. Нуженъ ли е подобенъ митнически контролъ на единъ субсидиранъ отъ държавата параходъ, принадлежащъ на дружество, въ което най-голъмъ акционеръ е държавата и чието управление се контролира отъ двама държавни делегати въ управителния му съветъ? — Естествено не, но не само поради горнитѣ причини, а още и поради това, че парахода плава изключително денемъ и то близко край брѣга, така че непрекъснато се намира подъ очитѣ на разположената на брѣга погранична стража. Независима отъ всичко това, каквато и да било контрабанда на парахода въ морето е абсолютно невъзможна, защото за нейното извършване би трѣбвало да станатъ съучастници всички капитани, цѣлата корабна обслуга и всички пжтници, иначе какъ би могло да стане внасянето или изнасянето на нѣкаква стока отъ парахода на другъ параходъ или лодка въ морето, нима може никой да не види и да не забележи?

Така държавата и Параходното д-во издържатъ единъ чиновникъ, чиято длъжностъ е само да се разхожда или измжчва по море.

Отъ горната „привилегия“, естествено, не се ползва никой другъ български корабъ, което води до абсурда, че всѣки товаръ отъ българско до българско пристанище трѣбва да минава презъ митническото чистилище. Нужно ли е да се споменава, че нищо подобно нѣма въ чужбина. Това не става даже и въ Гърция, дето крайбрѣжнитѣ параходи минаватъ и денемъ и нощемъ между множество пжтници и отъ никого ненаблюдавани острови; тамъ нѣма нито „крайбрѣжни декларации“, нито разхождащи се митнически чиновници.

Друго. Отскоро е наредено ново „улеснение“ — товарното право, плащано по-рано въ митницата, сега трѣбва да се плаща въ пристанищното управление и то само въ дѣлнични дни и отъ 8 до 18 часа; т. е., ако парахода минава нѣкъде въ празниченъ день или въ „неработно време“, стоката не би могла да се натовари, ако предварително не е било заплатено товарното право. По тоя начинъ, много пжти търговеца бива принуждаванъ да изпраща стоката си по сухо или пжкъ да търпи голѣми загуби (напр. разваляне на ненатоварена

прѣсна риба и др. т.). Не само това — плащането на товарното право става въ едно учреждение (пристанището), а 20-тъ на % върху него за митническите чиновници въ друго — (митницата)*. Отъ това „улеснение“ скоро трѣбваше да бждатъ освободени изнасянитѣ или внасянитѣ отъ чужбина стоки, а останаха да се ползватъ отъ него само крайбрѣжнитѣ кораби...

Ето още единъ невѣроятенъ фактъ, като иллюстрация на това какъ се „насърдчава“ корабоплаването у насъ. Ние сме може-би единичката държава въ свѣта, кждето крайбрѣжното корабоплаване и риболовство се допускатъ и за чуждитѣ поданици (крайбрѣжнитѣ съобщения на Дунава отъ австрийци и унгарци). Все пакъ, съ закона на полицията на крайбрѣжията и пристанищата плаването между нашитѣ пристанища отдавна е запазено само за българското знаме. Това нареждане на закона, обаче, не се спазва, въпрѣки наличието на български кораби — вѣтроходни и моторни — по черноморския брѣгъ и въпрѣки, че то не е отмѣнено или ограничено (както е случая за Дунава). Напоследѣкъ бѣха получени протести отъ българи корабпритежатели, както до Б. Н. Морски Сговоръ, така и направо въ Дирекцията въ София, че се разрешавало на турски вѣтроходи да се занимаватъ съ превози по българския брѣгъ. Отъ провѣрката се указа, че оплакванията сж основателни. Правени сж били фиктивни продажби на турски кораби, върху които незаконно е било вдигано българско знаме; сжщо така, турски кораби сж били наемани отъ българи; въ единия и въ другия случай отъ дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата сж разрешавали на тия кораби да извършватъ превози по българския

*) Щомъ митницата не събира товарното право, защо ли нейнитѣ чиновници събиратъ процентитѣ?

брѣгъ. Твърди се, че тия машинации се вършели подъ покровителството на нѣкои силни партизани, които по този начинъ, експлоатирайки проститѣ турски гемиджии и обхождайки закона, оставатъ безъ работа българскитѣ кораби и трупътъ печалби на гърба и за смѣтка на турци и българи. Това отъ горе се гърпи, оформява се и едва ли не — официално се поощрява. Не стига това, ами сега се готви и да се озакони, като въ законопроекта за търговското корабоплаване се предвижда правото на министра на желѣзницитѣ, при недостигъ на български кораби, да разрешава и на чужди такива да плаватъ по Черноморското ни крайбрѣжие. Съ това ще се тури начало на окончателното изгонване на българското корабоплаване и отъ черноморското ни крайбрѣжие и замѣняването му съ чуждо такова, както това отдавна е станало по дунавското крайбрѣжие...

Какво ли ще насърдчава тогава отдавна готвениятъ, обаче и до днесъ не излѣзълъ на бѣлъ свѣтъ законопроектъ за поощрение корабоплаването подъ българско знаме? И какъ ли ще го поощрява? когато въ тоя проектъ, доколкото ми е известно, не е побутнато нито едно отъ многобройнитѣ, отбелязани по-горе кораби, пристанища, товарни и пр. и пр. права, защото тѣхното премахване за българскитѣ кораби, поради нѣкакво чудновато тълкувание на Ньойския договоръ, означавало автоматичното имъ премахване и за чуждитѣ кораби! или защото (то не се казва, но се разбира) това премахване ще лиши „автономнитѣ пристанища“ отъ тѣхнитѣ приходи и тѣ или ще трѣбва да останатъ въ тежестъ на желѣзницитѣ или ще трѣбва да минатъ подъ друго ведомство, нѣщо за което отъ много страни се настоява, а само отъ Дирекцията на Желѣзницитѣ упорито се отхвърля.



В. Мишляковъ.

НА НИКУЛДЕНЪ ВЪ РУСЕ.

Никулденъ 1930 год. въ гр. Русе бѣ отпразднуванъ съ едно тържество, което ще остане паметно за идващитѣ поколения, които чрезъ морето и Дунава ще отдадѣтъ своята данъ за обединението на Българското племе. Ще остане паметно не по-големината на блѣсъка при отпразднуването му. Въ тоя денъ се освети и откри паметникъ, издигнатъ въ двора на Дунавската Полицейска Служба замѣстница на Дунавската Флотилия.

Паметника е построенъ върху бившето корито на р. Ломъ, т. е. на мѣстото отъ кждето българина почна своето обучение и стремѣжъ къмъ морето. Тукъ сж се формирали първитѣ български моряшки части презъ 1885 г. образували вече Дунавската Флотилия, която взе такова ценно участие въ Сръбско-Българската война като по единствената комуникационна линия — Дунава поддържаше славното съпротивление на видинскитѣ герои. Отъ тукъ се изпатиха въ 1897 год. кадри съ ларнитѣ катери „Амалия“ и „Хаджи Димитъръ“ — за образуването на Черноморската Частъ, — развила се и дорасла да може да се мѣри въ 1912 г. съ турския флотъ и да опази брѣговетѣ ни отъ неприятелско нашествие.

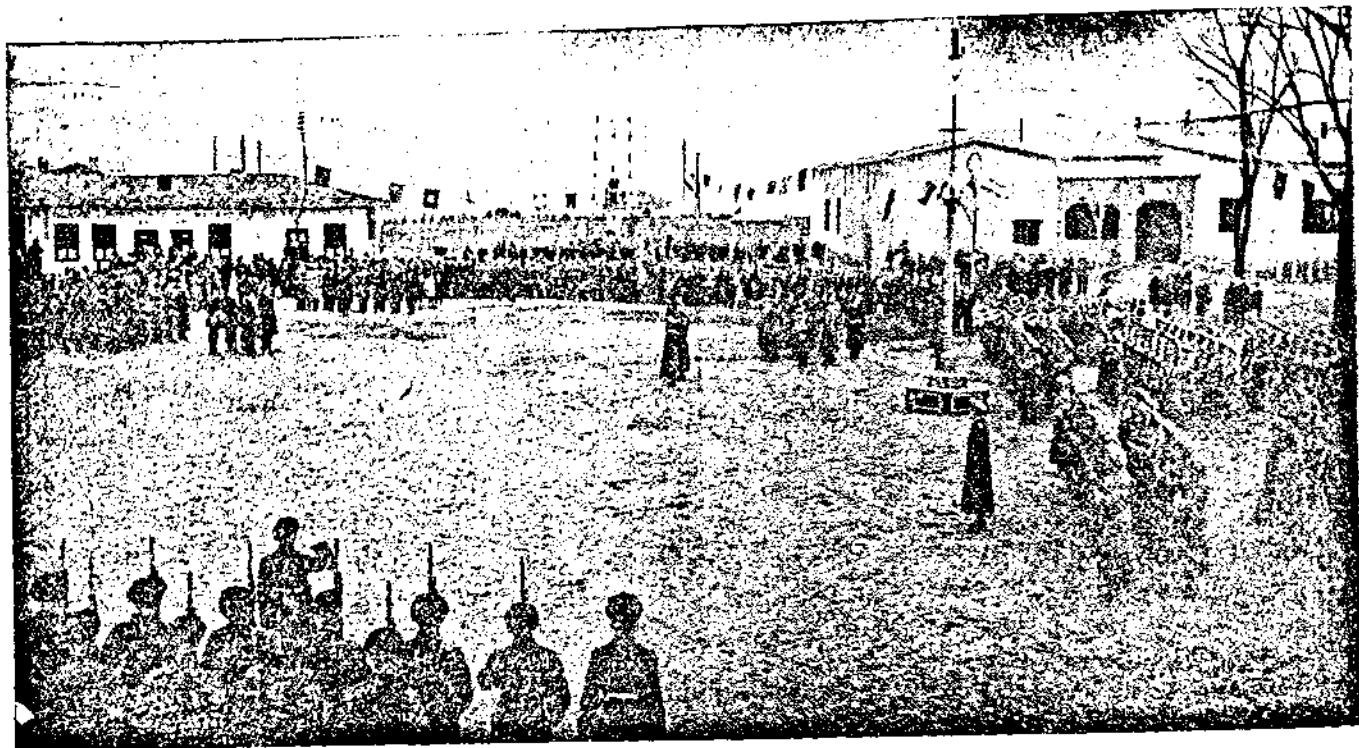
Паметника показва сжщо и мѣстото отъ кждето се зароди здравата техническа мисълъ въ България. Тукъ е създадено въ 1881 г. Морското Машинно Училище, което въ 1899 година се премѣсти въ Варна. Това училище въ своето половинъ вѣковно съществуване дава най-добритѣ пионери

въ техническото строителство на родината. Отъ тукъ сжщо е излѣзло като отъ гнѣздото си Техническото Училище при Русенската Търговско-Индустриална Камара. Основало се въ 1921 год. въ десетъ годишното си сжществуване — 5 отъ които въ района на Дунавската Полицейска Служба — закрепна добре и днесъ то съперничи по успѣха и уредбата си на всички останали.

Къмъ 10 часа пристигатъ частитѣ отъ гарнизона, за да взематъ участие въ тържеството на своитѣ другари моряци. Тукъ сжщо сж и родолюбивитѣ организации, получили своитѣ членове отъ морскитѣ части: съюза на българскитѣ моряци; техницитѣ съ срѣдно образование свършили морското машинно училище; морски техникъ и др. Тукъ е русенското гражданство съ официалнитѣ власти, стекло се масово, за да вземе участие въ тържеството.

Денътъ по изключение е топълъ и приятенъ. Настроението е мило и радостно, не отъ празничния видъ на декориранитѣ дворъ и казарма, а отъ вътрешно доволство за изпълненъ дългъ къмъ падналитѣ за родината чинове отъ морскитѣ части.

Панахидата за падналитѣ въ войнитѣ моряци се извърши отъ Доростоло-Червенски Митрополитъ Михаилъ, който преди изпѣванието на „Вѣчная Памятъ!“ въ кратки думи описа значението на паметника и подбудитѣ за неговото издигане. И когато катедралния хоръ запѣ „Вѣчная Памятъ,“ нейде отъ далечъ като че ли отъ дъното на земята се



Никулденъ въ Русе. — Обхождане на частитѣ отъ гарнизона отъ военния министъръ преди парада. — Фот. Ставревъ, 1930 г.

понесе мелодията на „Покойници Вий в'други полкъ минахте.“ Хубавото изпълнение и избрания моментъ създаде онова молитвено настроение, при което сълзитѣ потичахъ, а мисълта лети къмъ ония, които дадоха живота си за родината.

Следъ свършването на молебена Военния Министъръ г-нъ Генералъ Лейтенантъ Бакърджиевъ съ топла речъ обрисова значението на паметника за родната армия и за чиноветѣ отъ морскитѣ части. „Нека тоя паметникъ, каза г-нъ Генерала“, показва на подрастващитѣ поколения духътъ на българския морякъ, презъ освободителната и тия за обединението на родината войни, духъ гордъ, неустрашимъ, духъ на творчество, изпълненъ отъ свящото чувство на преданостъ къмъ Царя и Родината.“ Завършвайки съ тия думи той пререза лентата и откри паметника. Откриването бѣ съпроводено съ топовни салюти и въ въздуха се слѣха мощното и победното войнишко ура съ звуцитѣ на Шуми Марица.

Следъ Военниятъ Министъръ говори Началника на Отдѣлението за Морска и Рѣчна Полицейска Служба. Твърде много развълнуванъ, той направи краткъ прегледъ на участието на морскитѣ части въ войнитѣ и завърши съ пожелание за дългоденствието на първия български морякъ Н. В. Царь Борисъ III и Царица Йоанна. Сжшия окичи паметника съ венецъ отъ чиноветѣ на морскитѣ части. Следъ откриването на паметника, частитѣ и организациитѣ минаха церемониаленъ маршъ предъ г-на Военния Министъръ.

На гоститѣ се даде моряшки обѣдъ. Тукъ г-нъ Военния Министъръ говори върху значението на морето и Дунава за строежа на бъдещата велика обединена България.

Изредиха се да говорятъ: Н. В. Преосвещенство Митрополита, г-нъ Генералъ-Лейтенантъ Кисовъ, Кмета, Окр. Управителъ, Председателя на Българския Народенъ Морски Сговоръ г-нъ Оджакъвъ, който завърши рѣчта си съ следнитѣ думи: „Съ своята подобна на българския морякъ дей-

ностъ, упорита и безмълвна, въпрѣки всички препятствия Б. Н. М. С. иска да създаде повикъ у българина, повикъ който подетѣ отъ балкана, минавайки равнината да стигне до водата — къмъ Дунава и морето за благополучието на България.

И водени всички отъ нашия върховенъ покровителъ — Царя на — българитѣ — и закриляни отъ майчински грижи на нашата любима Царица, дошла въ родината ни презъ родни морета, нека пожелаемъ въ днешния день Всеблагия Богъ да надари както тѣхъ, така и българския морякъ и всички българи съ бодростъ и крепкостъ за да продължатъ своята тиха, безмълвна дейностъ — дейностъ, която ще даде на родината ни економическа мощъ и безопасностъ използвайки родни рѣки и родни морета.“

Последенъ говори Началника на Дунавската Полицейска Служба, той благодари на гоститѣ за присъствието имъ на тържеството като помоли г-нъ Военния Министъръ да стане тълкувателъ предъ Н. Величество за чувствата на преданностъ и родолюбие, които ръководятъ чиноветѣ отъ Дунавската Полицейска Служба.

При отлично настроение обѣда продължи късно следъ пладне.

Паметника е бюстъ на морякъ съ устременъ погледъ на северъ поставенъ върху квадратна подставка отъ бѣлъ камъкъ. На тритѣ страни на подставката сж поставени барелефи символизиращи 3 — епохи: епохата на освобождението 1877 — 78 год., епохата на освободителнитѣ войни 1912 — 1918 год. и днешната епоха — на бавното и трудно национално строителство съ надписа:

„Отъ тукъ почна.

Българското морячество“

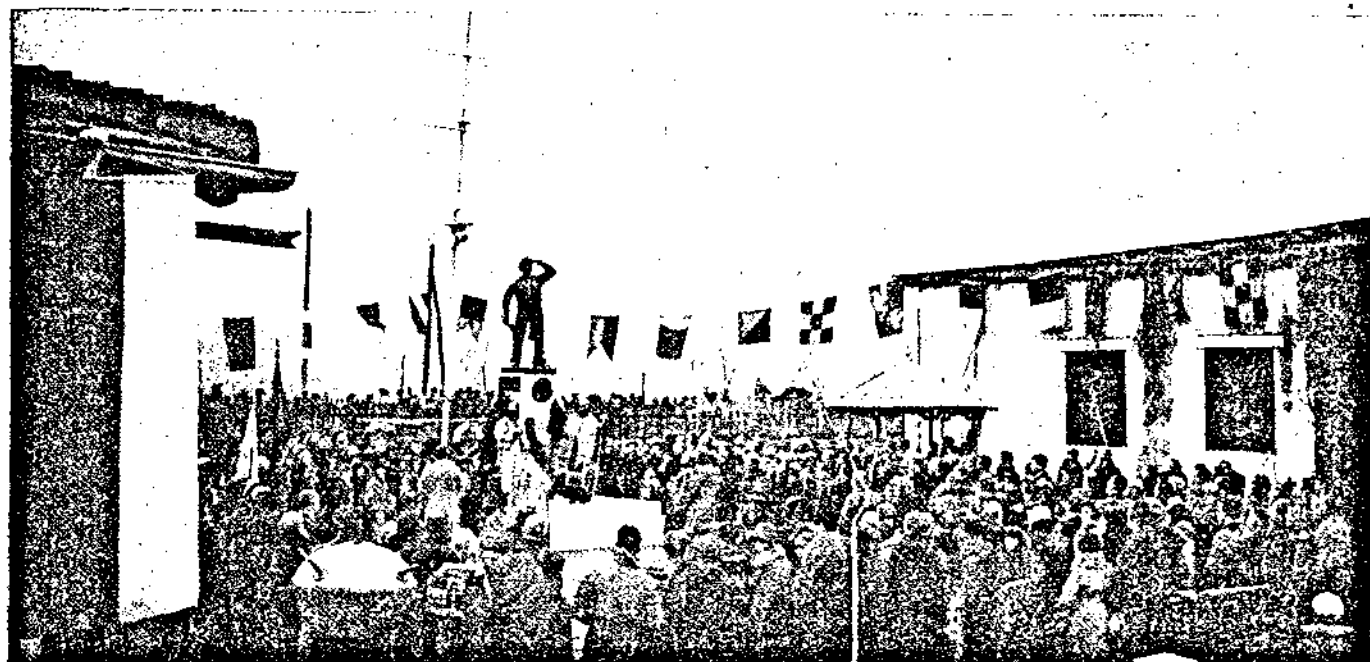
На задната страна на бронзова плоча е издълбанъ броя на падналитѣ за отечеството моряци съ надписа: „ и твойто имѣ катъ мѣлвѣха, България, за тебе тѣ умрѣха:

Въ Черно море: 2 офицери, 7 подофицери.

Въ Нѣмско море 1 офицеръ.
Въ Атлантическия океанъ 2 офицери и пр.
Подъ Одринъ 3.
Съ водохвърчило 1.
Въ Добруджа 35.

Задъ паметника е поставена корабна мачта съ наклонникъ и 2 напречника съ всички сигнални върви.

Паметника е изработенъ отъ вѣщата ржка на скулптора Владимиръ Владимировъ отъ гр. Русе.



Никулденъ въ Русе. — Бившиятъ воененъ министъръ генералъ-лейтенантъ Бакърджиевъ, говори следъ откриването на паметника. Фото Ставревъ, 1930 г.

Г. П.

ЕКСКУРЗИЯТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ДО КЮСТЕНДЖА ПРЕЗЪ М. ЮЛИЙ 1930 ГОДИНА.

Вѣрваше се, че и тая година ще има екскурзия до Кюстенджа и се очакваше съ голѣмо нетърпение. Още съ първата обява въ вестниците започнаха да идватъ въ канцеларията членоветъ за справки и подробности.

Решено бѣ заминаването да стане на 9. юлий вечерята. Ангажиранъ бѣ най-голѣмия, най-удобния и най-люксовия български параходъ „Бургазъ“ и привечеръ въ уречения день, той чакаше долепенъ до пристанищната стена, готовъ да вземе пътниците и ги отнесе къмъ отдавна желани мѣста.

Общия паспортъ и той бѣ готовъ. Записани всичко 200 души безъ музиката.

Свечерява се. Слънцето заседна задъ мъгла. Бързо се стъмни. Луната още спи, а бриза вмѣсто да стихне се усилюва. Вжжетата и стожеритъ на кораба свирятъ. Всички признаци за лошо време.

Пътници и изпращачи вече се трупатъ предъ входниците и следъ провѣрка отъ паспортните власти пътниците влизатъ. Хората по пристанището намаляватъ, а вътре въ кораба гъмжи. Ето и музиката на III прогимназия начело съ диригента й г. Стаменковъ се задава и свири любимия си маршъ „Тихъ бѣлъ Дунавъ...“ Всичко спира и слуша чудните тонове, издадени отъ крехкитъ детски гърди. Всички сж на парахода и той е готовъ. Надува три пъти свирката си, задрънка котвения руданъ, вжжетата отъ брѣга сж свободни. Котвата се вдига и „Бургазъ“ бавно като живъ се изви, обърна кърма на изпращачитъ и трѣгна. Музиката изсвири „Шуми Марица“. „Бургазъ“ зави край входния фаръ, погледна Галата, порадва се на блѣска на хилядитъ лампи на морската градина, кои-

то отразени феерично въ водата, изглеждаха като върхове на грамадни огнени стълбове забити въ дѣното на морето. Луната бързо се качва по небосвода и осветлява пътя на кораба и пътниците му. Морето бавно се огъва. Има слаба мъртва вълна. „Бургазъ“ повдига и снишава гърди—сѣкашъ диша. Разпѣнената вода ближе стенитъ и остава като стражъ назадъ.

Пътниците сж още весели и бодри. Едни се разхождатъ по палубата, стѣпвайки ту въ лѣво, ту въ дѣсно като пияни, други седнали на столове и пейки се любуватъ на лунния път, а трети вече търсятъ удобно мѣсто дѣто да прекаратъ нощта.

Шума по палубата утихва, луната надменно свѣти, фара Галата мѣта лжчъ и сигнализува на Калиакра. На него предава кораба. Вѣтрътъ свири, вълната се надига, а „Бургазъ“ почва по-дълбоко да диша. Всичко на кораба мълчи.

Само отъ време на време нѣкой изохка, чуе се страненъ звукъ и шумъ, приказва нѣщо на себе си, — сигурно си казва що ми трѣбваше да стѣпвамъ на дърво безъ коренъ. Наоколо едни се смѣятъ, закачатъ се, други мълчатъ и приблѣднели пригълщатъ изобилно пълнежитъ устата имъ плюнки...

Калиакра остава назадъ. Минаваме покрай Шабла. Наближаваме Тузла. Зора се сипва. Слънцето величествено се вдигна отъ поконитъ си да разбуди природата. Вѣтра е още по-силенъ, вълната по-дебела. „Бургазъ“ повече се клати. Почти всички пътници на носа лежатъ... „Бургазъ“ решително пори вълнитъ, надвива вѣтра и бързо върви напредъ.

Ето, като приказен дворец се очертава, като плунало над водата, прочутото казино въ Кюстенджа. След малко града се очертава, а пред него стоици стожери стърчат.

Наближаваме пристанището. Пред него десетки кораби на разни народности, отдала котва чакат ред да влезат вътре за да товарят или разтоварват стока. Вътре се виждат десетки други налени съ кърмити си до пристанищната стена и чакат. Празник е и работниците си почиват. Промъкват се край тях и отиват към оставеното за нас място. На пристанището натрупани стотици хора, чакат пристигането на парахода. Нали той носи тяхни близки, с които от 10 години не са се виждали. Над главите им се развяват български и ромънски знамена.

„Бургаз“ бавно се приближава, подава, вжжета си и се долепа до стената. От палубата и от пристанището се носи „ура“ от стотици български гърла.

Разрешение за слизание се получи, всеки можеше да отиде там дето иска стига да се върне за заминаването на кораба. Всички са на бръга. Майки синовете си прегръщат, братя братята си

гърсят — цялото пристанище е оживено — говори, радва се, плаче.

След половин час на пристанището остава „Бургаз“ сам да развява българското знаме. Край него минават стотици любопитни очи и се радват или завиждат на България, че има такъв хубавец.

Разрешените дни много бързо изминаха. „Бургаз“ е готов да си замине, пътниците са готови на палубата.

Съзлзи се откъснаха майки от синове, братя от сестри. „Бургаз“ мълчливо отвързва вжжетата, прибира котвата си и тръгва за родната си. Нощта е тъмна, морето спи... Северен вятрец подухва и гъделичка водата. Слаба вълна повдига кърмата, и я мести настрани. Кораба се накланя ту на една страна, ту на друга, но не обръщайки поглед назад — бърза.

И когато слънцето отново бѣ огрѣло морето и бръга, „Бургаз“ влезе въ Варненското пристанище за да остави пътниците си. Тѣ слѣзоха и отивайки си, се обръщаха към пристанището, морето, кораба, като въ всѣка българска душа остана пожеланието: дано по-скоро, поне така, пакъ да гостуваме на братята си въ Кюстенджа.



Хербертъ Русселъ *)

ПОДВОДНАТА ВОЙНА.

Преди няколко месеца вице-адмиралъ Михелсенъ, бившъ началникъ на германската Подводна Служба презъ време на войната, е открилъ въ гр. Килъ единъ паметникъ — издигнатъ по частна инициатива — „въ паметъ на 5132-мата герои и 199-тъ подводници, които никога не ще се завърнатъ.“ Тази величина на германскитъ подводни загуби отъ Свѣтовната война е отдавна известна. Тѣхното повторение обаче, въ тази възпоменателна форма, и то тъкмо въ настоящия моментъ, има едно по-особено значение, което трѣбва да се поясни.

Унищожението на подводниците бѣ сериозно предложено отъ двѣ велики морски сили, Англия и Америка, които бѣха спечелили най-много отъ тѣхното изчезване, но това предложение бѣ учтиво и ловко отхвърлено отъ Франция, Италия и Япония. Подписа се пактъ за „хуманизиране“ на методитъ на подводната война отъ петтѣхъ държави, участвали въ Лондонската Морска Конференция, и ние трѣбваше да погледнемъ на този пактъ като на единъ доста задоволителенъ компромисъ, вмѣсто исканото премахване на подводниците.

Азъ не се съмнявамъ въ искренности на държавниците, които подписаха спогодбата за „хуманизирането“ на подводната война, но мисля, че тия благодетелни политици, които създадоха тоя пактъ — всрѣдъ тихата и свѣтла обстановка на Saint James (двореца въ който заседава Лондон. Морска Конференция) — не можаха да си дадѣтъ точна смѣтка за действителната психология на войната, за она психология, която боя развива въ воюващитѣ. Това ме кара да изповѣдвамъ убеждението си, че ако Англия бжде увлечена въ една нова голѣма морска война, въ която на подводниците се разреши да действуватъ безогледно срещу нея, тогава всички благочестиви пактове ще останатъ създадени на книга.

Това положение ни кара да се позамислимъ

върху цената, която Германия плати за своитѣ подводни успѣхи и поставимъ въпроса: — дали е възможно повторението на тѣзи успѣхи при днешнитѣ условия. Искаме да погледнемъ на нѣколко важни факти изъ областта на германската подводна кампания. Преди да избухне Свѣтов. война, Германия нѣмаше още достатъчно ясна представа относително потенциалната мощъ на подводника. Когато се начена вражескитѣ действия германскитѣ флотъ притежаваше 29 подводника. Три отъ тѣзи последнитѣ не бѣха довършени, а два — вънъ отъ строя. Сравнени съ английскитѣ съвременни подводници, въпроснитѣ германски еденици бѣха отъ много долъ типъ. Начиная отъ м. августъ 1914 г. до Примирието Германия заложи въ строежъ 782 подводника. Една значителна частъ отъ последнитѣ остана недовършена, а друга още по-голѣма частъ не можа да намери приложение въ войната, поради липсата на достатъчно обслуги. Споредъ германскитѣ морски списания, едва 400 подводника са били построени презъ време на войната и само около 300 единици отъ тѣхъ са били действително употребени въ нападателни действия. Отнесени къмъ това последното число — 300, загубитѣ на Германия въ подводници презъ време на Свѣтов. война на брой 199, даватъ съотношението 2:3, следователно представляватъ $\frac{2}{3}$ отъ всички ангажирани въ подводната война сили. Любопитенъ е факта, че презъ време на своитѣ дълги приготовления за война, Германия не успѣ да съзре истинската бойна стойностъ на подводника. Голѣмитѣ жертви, които даде Англия и неподготовеността, съ която тя посрещна подводната опасностъ, намиратъ своето обяснение сѣщо въ липсата на предвидливостъ и отъ английска страна въ изтъкнатия смисълъ.

До месецъ Августъ 1914 г. англичанитѣ не можаха да забележатъ, че една подводна война би могла да бжде гибелна за тѣхъ — като унищожава всички английски транспорти и изложи страната имъ на гладъ и следователно — подчинение. Тази възможностъ оказа едно по-особено влияние върху англий-

*) Главенъ редакторъ на английското военноморско спис. „Naval and Military Record.“

ската следъ военна морска политика. Отъ свѣтовната война до днесъ Англия е направила значително по-малко отъ другитѣ морски държави въ строежа на подводници. Но Англия е направила по-вече отъ всѣка друга морска сила, а може би и по-вече отъ всички други взети вкупомъ — въ създаването и усъвършенстването на противоподводнитѣ сръдства. Свѣтовната война намѣри подводника на върховната точка на неговата унищожителна мощъ. Отъ тогава до днесъ тази негова способностъ не е усъвършенствана, по простата причина, че веднажъ принципа на подводника напълно реализиранъ, за усъвършенстване не остава друго освенъ нѣкои отдѣлни негови точки. Противно на това, сръдствата за борба съ подводника отбелязаха единъ забележителенъ напредѣкъ.

Ако прегледаме списака на английския флотъ за м. августъ 1914 г., ние ще видимъ, че въ него фигуриратъ само 63 подводника и то въ постройка. Тогава Англия като че ли имаше по-голямъ вѣра въ тѣхната стойностъ като инструменти на морската война. Много бѣ направено презъ войната за защитата противъ германскитѣ подводници и действията имъ. За английскитѣ подводници не съществуваше вражеска морска търговия, която да атакуватъ. Адмиралтейството никога не е мислило да имъ дава такова назначение. Английскитѣ морски сръди гледаха на подводника като на единица отъ флота. До началото на Свѣтовната война германцитѣ гледаха на него въ сжщата свѣтлина. Поуката отъ Свѣтовната война, обаче, измѣни това гледище. Презъ първитѣ нѣколко месеца на войната подводницитѣ отбелязаха малѣкъ успѣхъ противъ надводнитѣ военни кораби. Но последнитѣ скоро вземаха предохранителни мѣрки, които се оказаха тъй ефикасни, че подводницитѣ по-вече не можаха да укажатъ едно прѣко военно влияние върху хода на събитията. Успѣха на подводницитѣ бѣше въ икономическата областъ. Въ унищожението на вражеската търговия се крие съществена роля на подводника. А това унищожение е най-уязвимата страна на Британската Империя. Ние не ценимъ подводника като сръдство за морската атака. Англия знае, че подводника може да бжде използванъ противъ нейния икономически животъ много по-ефектно, отколкото тя би могла да го използва противъ търговията на който и да билъ нейнъ възможенъ врагъ. Ето защо, Англия би била щастлива, ако види единъ денъ подводника — премахнатъ.

Ако войната бѣше продължила малко по-дълго, напр. още една година, настоящето гледище относително унищожителната мощъ на подводника би могло да бжде значително промѣнено. Войната бѣше достатъчно дълга за да доведе тази мощъ до върховната точка на нейната проява. Въ своята книга

„The Crisis of the Naval War“, на стр. 100, бившия главнокомандуващъ на британскитѣ флоти — Лордъ Джонъ Джелико пише: Сведенията, които имахъ за взетитѣ презъ 1917 г. мѣрки противъ германскитѣ подводници и постоянния напредѣкъ въ ефикасното действие на противоподводнитѣ сръдства ме накараха презъ м. февруари 1918 г. да заявя че, по мое мнение, до есента на 1918 г. подводната опасностъ ще бжде премахната. На това мнение се даде широка гласностъ на времето и то бѣ доста критикувано, обаче онова, което бѣ предвещано се сбъдна.

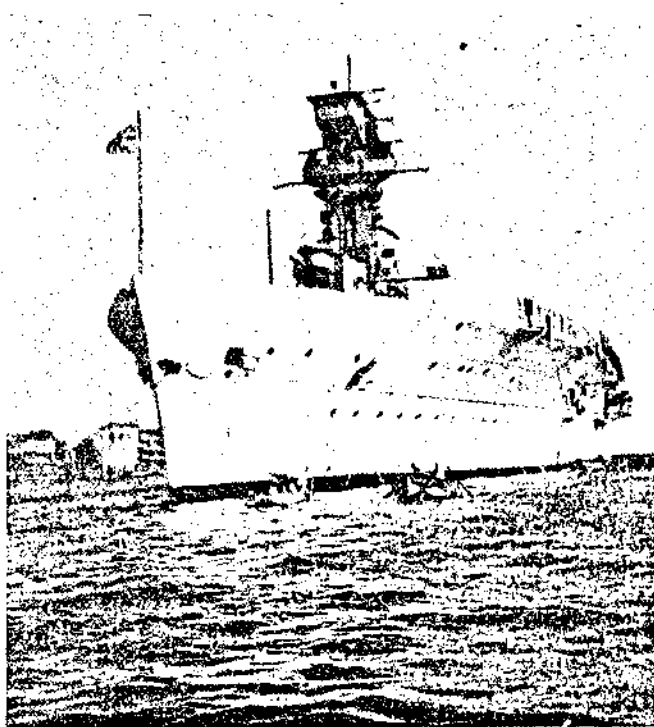
Единствениятъ голѣмъ активъ на подводника е неговата секретностъ, неговата способностъ да се приближи да атакува безъ да бжде известно прѣстъвието му. Отнеме ли се това преимущество, той става твърде второстепененъ воененъ корабъ. Въ напредѣка на сръдствата за откриване на подводника и защитата противъ него трѣбва да се дири

отговора на въпроса — защо английското Адмиралтейство не проявява днесъ голѣмъ интересъ къмъ подводния кръстосвачъ. Веднажъ способността на подводника да се укрива направена проблематична, той би отстъпвалъ значително на надводния кръстосвачъ, който би могълъ да се създаде съ сжщитѣ сръдства (разходи). Франция и Италия до днесъ подържатъ оригиналния аргументъ, че подводника билъ приятелъ на по-слабата страна. Съ това тия държави като че ли приписватъ на подводника една нова роля — различна отъ тая, която той игра презъ време на Свѣтовната война. Франция и Италия се мъчатъ да докажатъ, че подводника е бойна единица, която има за назначение само защита. Съ това Англия, разбира се, не може да се съгласи.

Въздушната сила трѣбва да се счита като го

лямъ врагъ на подводницитѣ. Тази сила има единъ широкъ просторъ на надводна дори и подводна видимость, а нейната птичеподобна подвижностъ я прави особено смъртоносна. Нашето убеждение е, че щомъ авиацията можѣ да прелети океана (Атлантическия Океанъ), тя ще може отлично да изпълнява ролята на „въздушенъ кръстосвачъ“, т. е. да конвоира транспорти прѣко опасни зони. Нейнитѣ затруднения, при това, биха били значително опростени, ако всѣки голѣмъ конвой би включвалъ по единъ поне корабъ, върху който въздушния кръстосвачъ да може да кацва, да почива и отлита на ново. Това е последния сериозенъ опитъ който Англия — независимо отъ всички други постижения — се стреми да реализира, въ желанието си да обезпечи по-евтина сигурностъ за своитѣ съобщения и транспорти противъ голѣмата за нея — подводна опасностъ.

(Изъ сл. „Naval and Milit. Record“ отъ 23 юлий 1930 г.)
Превелъ: Д. Марковъ.



Английският хвърчилоносачъ „Egele“, който презъ м. ноември 1930 г. премина Суецкия каналъ на пътъ за Китай.

Дрски и Б. Старко.

ЕДНО НЕЩАСТИЕ СЪ ПОДВОДНИКЪ.

Въ руското военно-морско списание Морски сборникъ № 7 отъ 1930 г.*) е възпроизведенъ случая съ потъването на руския подводникъ „АГ—15“ презъ 1917 година въ района на Аландскитѣ шхери. Този нещастенъ случай е действително особенъ и интересенъ и заслужава да спремъ за малко вниманието си върху него.

Въ злополучния денъ подводникътъ цѣла сутринъ произвеждалъ разни упражнения и къмъ обѣдъ се завърналъ базата си за да натовари необходимитѣ материали. Командирятъ на подводника далъ нареждане подводника да бжде готовъ за пътуване подъ водата следъ обѣдъ. Когато следъ обѣдъ излизали на практически занятия въ морето помощникъ командира завиталъ екипажа дали всичко е добре затворено. Получилъ утвърдителенъ отговоръ. Командирятъ далъ съответната заповѣдъ и подводника започналъ бавно да се скрива подъ водата, но неочаквано отъ помѣщението отредено за кухня се дочулъ звукъ на вливаща се вода. Единъ отъ кржглитѣ прозорци билъ оставенъ незатворенъ, тъй като презъ време на стоенето на подводника въ пристанището готвача го отворилъ за да провѣтри кухнята и въ последствие забравилъ да го затвори.

Щомъ като командирятъ научилъ за допустната нередовностъ веднага изкочилъ презъ отвора на бойната кула върху горния подъ и налегналъ съ всичката си сила върху отворения кржгълъ прозорецъ за да го затвори. Той успѣлъ до нѣкъде, но не напълно; капака не влѣзълъ плътно въ направения изрѣзъ и затварянето не било напълно херметическо. Презъ времето, когато той се мѣчилъ да затвори корабния прозорецъ, бойната кула на подводника се скрила подъ водата. Нему не му оставало нищо друго, освенъ да изплава самъ на повърхността на водата, кждето скоро билъ прибранъ отъ придружаващия подводника спасителенъ корабъ. Кърмчията и корабника на подводника, сжщо изкочили презъ бойната кула, когато чули, че водата се втича въ вътрешността на подводника. И тѣ по сжщия начинъ били спасени.

Една частъ отъ обслужата на подводника се скрила и затворила въ машинното отдѣление. Помощникъ командира заповѣдалъ на останалата частъ отъ обслужата да мине въ помѣщението № 1 и да направятъ опитъ да продуятъ отъ централния постъ чернитѣ, та чрезъ това да заставятъ подводника да изплава на повърхността на водата, но това се указало неизпълнимо. Електрическото освѣтление угаснало и всичко въ подводника потънало въ пълненъ мракъ. Въ момента на потъването си подъ водата подводника билъ едвамъ на около 500 метри отъ своя корабъ-база. Отъ него неочаквано видѣли, че двама моряка изкочили презъ отвора на бойната кула; една минута следъ това забелѣзали, че командирятъ на подводника се намира на единъ отъ придружаващитѣ подводника спасителни кораби и веднага по жестоветѣ му разбрали, че се е случило нещастие.

Пристанищата Хелсингфорсъ и Ревелъ били далечъ. Затова и не могло да се очаква, че спасителнитѣ срѣдства ще пристигнатъ бързо на мѣстото на катастрофата. При все това, обаче, съ възможната най-голѣма скоростъ облѣкли и спуснали водолазъ, който съобщилъ, че подводника лежи на дълбочина 25 метра съ заринатъ подъ тинята

носъ и съ откритъ капакъ на бойната кула. Съ голѣмъ трудъ обвили около тѣлото на подводника вжже за да се помѣчатъ да го отвлекатъ на по-плитко мѣсто. Изведнажъ отъ подводника изтреляли едно торпедо... при внимателенъ огледъ намѣрили прикрепена къмъ него една бележка. Не могли да прочетатъ напълно бележката, защото водата измила една частъ отъ буквитѣ, но следъ дълги усилия въ края на крайщата могли да разбератъ само следнитѣ думи: „Ние сме 13 человекъ въ помѣщението № 1. Водата постоянно се издига и вече достига до пояса ни. Ний нѣмаме свѣтлина, освенъ малката компасна лампа. Спасете ни. Лейтенантъ Мациевичъ.“

Върѣски всички старания не могли да повдигнатъ подводника на повърхността на водата. Къмъ 23 часа, обаче, неочаквано върху повърхността на морето се появили въздушни мѣхурчета. Лодкитѣ които обкржжавали мѣстото на нещастие били разпръснати въ страни, а заетия съ подвеждането на вжже подъ тѣлото на подводника водолазъ билъ изхвърленъ на повърхността на морето. Отначало помислили, че се е взривала акумулаторната батерия, обаче следъ нѣколко минути въ центъра на въздушния потокъ се показала главата на единъ човекъ, който билъ отхвърленъ въ страни къмъ единъ отъ корабитѣ. Тамъ той се заловилъ за котвената верига, увисналъ на нея и надалѣ викове за помощъ. Веднага му се притекли на пощъ и го вдигнали на кораба. Оказало се, че той билъ съвършено здравъ.

Воздушнитѣ мѣхурчета продължавали постепенно да се повдигатъ на повърхността на водата и единъ следъ другъ изплавали на това мѣсто на морето нѣколко человекъ отъ обслужата на подводника. Последенъ се явилъ на повърхността на помощникъ командира на подводника лейтенантъ Мациевичъ. Всички били въ пълно съзнание, само чувствали, че сж малко оглушени.

Спасенитѣ отъ потъналия подводникъ моряци разказали, че тѣ, очаквайки помощъ, се били затворили въ помѣщението № 1. Скоро, обаче, вдонепропускаемата врата започнала да не издържа голѣмото налягане на външната вода и последната постепенно започнала да пълни помѣщението. Когато помощникъ командира лейтенантъ Мациевичъ видѣлъ, че равнището на водата се повишава и че вратата се извива все по-вече и по-вече навътре, той пуствалъ сжстенъ въздухъ въ помѣщението за да създаде противоналягане. Този опитъ значително помогналъ, но не можалъ да възпрепятствува напълно на водата да не нпрониква въ помѣщението.

Презъ време на тѣзи мжчителни минути хората започнали да губятъ присѣствие на духа и поради това обстоятелство не могли да чуятъ шума отъ стлпкитѣ на водолаза по горния подъ на подводника. Помощникъ командира навилъ грамофона и почналъ да свири докато водата издигайки се до повърхността на масата не го заляла и смела на пода. Всичкитѣ били мокри до коститѣ и измръзнали. Силитѣ имъ започнали постепенно да отпадатъ. Всѣка надежда за спасение била изчезнала.

Лейтенантъ Мациевичъ предложилъ да се опита да изстреля всички единъ по единъ отъ торпеднитѣ апарати, обаче, ни единъ отъ тѣхъ не пожелалъ да влѣзе въ торпедната трѣба и да измине пѣтя на изстреляното торпедо за да се спаси. Тогава въ него се появила мисълта да напише:

*) Морски сборникъ, № 7, Ленинградъ 1930 г. стр. 150—155.

нѣколко думи върху корабната икона, която висела закачена на стената и да изстреля заедно съ торпедата този единственъ намиращъ се подъ ржцетъ му дървенъ предметъ. Но въ послѣдствие той се отказалъ отъ тази мисль понеже се побоялъ да не би появяването на иконата върху повърхността на морето да създаде нѣкакво свръхестествено впечатление. Въмѣсто това той написалъ една бележка на единъ кжсь хартия и я прикрепилъ къмъ торпедата. Първата изстреляна торпеда се заринала въ тинястото дъно на морето и станало нужда да се изстреля втора торпеда.

Поради изтощаване на силитъ си мнозина отъ обслугата на подводника били вече мъртви. Въ скоро време отъ 13-тѣхъ челоуѣка въ помѣщение № 1 останали живи само 5. Водата се издигнала тѣй високо, че трѣбвало всичкото време да стоятъ прави. Около тѣхъ плавали труповетъ на мъртвитѣ имъ другари.

Тогава лейтенантъ Мациевичъ заповѣдалъ на останалитѣ живи да се събератъ около входния отворъ, чийто капакъ билъ освободенъ отъ задържатѣ го гайки. Съ постепенното впусчане на голѣмо количество сжстенъ въздухъ въ помѣщението налѣгането до толкова се увеличило, че капакъ на входния отворъ отскочилъ. Въ сжщия мигъ, стоящия подъ входния отворъ челоуѣкъ билъ обхванатъ отъ въздушния потокъ и увлеченъ на повърхността на морето. И останалитѣ хора отъ

живата още обслуга на подводника идвали постепенно единъ следъ другъ подъ входния отворъ и полетявали къмъ повърхността на морето. Помощникъ командиря стоялъ при входния отворъ и наблюдавалъ за строгото спазване на необходимия редъ. Когато дошелъ реда на четвъртия морякъ, помощникъ командиря чулъ слабъ стонъ около себе си. Той се обърналъ и потърсилъ съ ржцетъ си да улови и подкрепи изнемогващия, но наоколо си ненамѣрилъ никого. Повече не можело да се чака; той се пхналъ въ входния отворъ на подводника и сжщо, както и първитѣ четирма билъ изхвърленъ на повърхността на морето. Всичко това станало тѣй бързо, че у него не останало никакво впечатление отъ свѣткавичното му пътешествие. И петимата спасени били прибрани отъ лодкитѣ; следъ нѣколко часова почивка въ корабния лазаретъ тѣ дошли напълно на себе си.

На седмия день следъ нещастieto пристигналъ отъ Ревель спасителния корабъ „Волховъ“ и следъ седемдневна работа повдигналъ подводника на повърхността на водата. Въ него намѣрили 17 трупа — 8 отъ тѣхъ въ помѣщение № 1, а останалитѣ въ машинното отдѣление; отъ тия последнитѣ двама се оказали самоубити съ пистолетъ. Подводника билъ откаранъ въ Ревелското пристанище за поправка.

Превелъ отъ руски: С. Н. И.



Свинкстъ при Созополъ.

Рис. отъ М. Жековъ.

Торосъ.

ТРИ ДНИ СЪ „СТРОГИ“, „СМЪЛИ“ И „ДРЪЗКИ.“

(Откъслекъ отъ пжтн бележки.)

Две момчета — двама спретнати моряка, съ възмургави лица, ме причакватъ съ лодка въ малкото Созополско пристанище. По стъпалата на дървената скеля, поднасамъ кракъ, стъпвамъ на края на реброто на лодката: тя се наклони силно и още при първата стъпка щяхъ да се цамбуркна въ морето . . .

Една здрава ржка бързо ме подхвана и за мигъ се намърихъ срѣдъ лодката.

— Влизайте въ лодка съ широка стъпка и винаги слагайте крака си на напречната седална дъска, ми направи бележка моряка. . .

Това бѣше първиятъ ми урокъ. А колко много работи имало да учи човѣкъ по морето! Тамъ те учатъ, като малко дете на първа стъпка. И какъ безобидно . . . внушително! . . .

Топнаха се греблата, лодката полетѣ като стрела изъ залива. Тамъ бѣха на котва три отъ корабитѣ на Морската Полицейска служба: „Строги“, „Смѣли“ и „Дръзки“.

— На кой корабъ е заповѣдано?

— На „Смѣли“, Господине . . .

— Кой по редъ, отъ тукъ гледано?

— Срѣдния, съ кърмата къмъ насъ.

Скоро лодката ни застана до стената на кораба, до малката съ петъ стъпала дървена стълба. Горената горния подъ ме чакаше командирѣтъ на кораба Лейтенантъ о. з. Д. Стѣпилъ на горния подъ съ трепетъ стиснахъ подадената широка костелива ржка на морския офицеръ.

Лека усмивка проигра на устнитѣ му:

— Приятно ми е, че сте изпратени при менъ. Чель съмъ Вашитѣ . . .

Смутенъ, не знаехъ какъ да поблагодаря; искахъ да се похваля, че насмалко щяхъ да опитамъ дълбочината на морето . . .

Той сви едва забелязано рамене, като че искаше да каже: при насъ това е тъй обикновено. . .

Внесоха по заповѣдъ ржчния ми багажъ долу въ салончето, около което сж каютитѣ на командира и неговия помощникъ. Тукъ има широко, като легло удобно канапе, подвижна маса, покрита съ снѣжно бѣла покривка, по стеннитѣ картини — морски пейзажи, и на видно мѣсто портрета на Н. В. Царя въ моряшка униформа. А въ жгъла, въ златна рамка, икона на нѣкакъвъ светия съ пълна бѣла брада, съ венецъ отъ изсъхналъ босилекъ и малко розово кандилце. . . По всѣка вѣроятностъ, „Св. Никола“ — патрона на моряцитѣ. Това е „каютъ компанията“, както я наричатъ моряцитѣ. Приветливо и приятно, като че човѣкъ се намира въ собствена спалня, въ миниатюръ. . .

Лейтенантъ о. з. Д. добродушно ми посочи:

— Ако обичате тукъ. . . Или въ каютитѣ, където Ви е угодно. . .

— Благодаря, тукъ. . .

Слънцето наднича съ две свѣтли тржби, презъ овалнитѣ металически прозорци въ каютата и се разбива въ полираната ламперия.

— Тукъ съмъ добре. . .

Какъ приятно тукъ се беседва, чувствайки се топнатъ въ водата. . . Отгоре се чува потуления ходъ на обслугата — моряци, обути въ вълнени терлици. Едно неспирно движение: тѣ вѣчно си намиратъ работа — почистватъ съ отривки всички металически части; измиватъ съ изобилна вода, изтеглена изъ морето съ платнени кофи; горниятъ подъ и кораба свѣти отъ чистота и блѣсъкъ. . .

Излѣзохъ на горния подъ, „Смѣли“, всрѣдъ другитѣ кораби, едва забележимо се върти около своята котва: ту се приближава, ту отдалечава съ кърмата си къмъ другитѣ две бивши миноноски, застанали сжщо на котва.

Изъ машинното отдѣление, като изъ подъ земята, излѣзе старшиятъ механикъ Лейтенантъ о. з. В. Той е съ черни омаслени ржце — ржкувалъ се е съ своята любима машина и за това отказа да ми подаде ржка. . . Разкламяме се единъ другъ.

Отъ командуващия корабъ „Строги“ се отдѣли лодка.

— По всѣка вѣроятностъ началника я изпраща за Васъ. . . Тамъ е началника на Морската полицейска служба Ф. и началникъ отряда Т.

— Разрешете да доложя, г-нъ Лейтенантъ, подвикна изкачилиятъ се изъ лодката морякъ:

— Г-нъ Началника заповѣда да се явите при него. . .

— Да. . . Не азъ, а Вие г-нъ Лейтенантъ — азъ оставамъ въ кжши и Ви очаквамъ. . .

Той се усмихна добродушно, и отплува съ лодката къмъ първия корабъ.

Приседналъ на платненъ столъ, азъ се любувахъ на чудната гледка: кжцитѣ на градеца Созополъ, накацали амфитеатрално по високия брѣгъ на залива, се оглеждаха въ водата. Отъ другата страна острова, върхъ челото на когото се бѣлѣе грамадно красиво здание на рибарското училище, и вълнолома, съединяващъ острова съ града, като съ разтлана лента, обграждаха единъ басейнъ въ кръгла форма. Не на праздно моряцитѣ насмѣшливо наричатъ този заливъ „Чубура“. . .

Заслужено носи името си: приличащъ на дървенъ съдъ, напълненъ съ застояла вода. . .

Лейтенантъ о. з. Д. скоро се завърна. Даде нѣкакви заповѣди на корабника, и моряцитѣ се разтичаха по горния подъ.

— Нося Ви поздравъ отъ началствата, желаятъ Ви бодростъ и добро прекарване на кораба.

— Благодаря и не се съмнявамъ, че при Васъ ще бѣда по-добре отъ колкото въ кжши, гдето грижи и скука измжчватъ всѣки семеенъ мжжъ. . .

Бѣгла усмивка проигра по мургавото му лице, и за мигъ, впи погледъ къмъ моряцитѣ, които тичаха като по сухо. . . за да приготвятъ кораба за отплаване. . .

— Само ние? . . .

— Да, до Анхиало и следъ обѣдъ сме пакъ тукъ.

— Съ нѣкаква задача? . . . Да ловимъ контрабандисти, или да пробвате, дали ще издържа тласъка на вълнитѣ, забележихъ азъ шеговито. . .

— Да, ставаше дума за Васъ, но азъ имъ казахъ, че нѣмате изгледъ на изплашенъ отъ морето. . .

— Благодаря за похвалата. . . Но се боя да не Ви опровергая!

Тия моряци. . . и когато се шегуватъ сж сериозни, но все пакъ сж мили и загадъчни като морето! . . .

II.

Следъ едно пълно завъртане на 360° „Смѣли“ се изхлузи изъ „Чубура“ и полетѣ въ открито море. Направи нѣколко поклони срещу първитѣ вълни; зацепи пѣливитѣ имъ гърбове, и като стрела се впусна по направление. . .

Уловилъ се здраво у теленитѣ вжжета на мо-

ста, не откъсвахъ погледъ отъ чудната панорама. Най-напредъ: града, острова, първия, втория и гористия брѣгъ се изхлузваха изъ очи и предъ насъ се откри пространното море съ чудния си блѣсъкъ и изумрудени петна — отблѣсъкъ на ясното синьо небе...

Боже мой! Какъ може човѣкъ да не обича морето... Тоза красиво ненагледно море!...

— Дай петь!

— Дадохъ петь...

— Вземи дѣсно!

— Взимамъ дѣсно...

— Тѣй дрѣжъ!

— Тѣй дѣржа...

Следъ малко се зачу друга команда:

— Увеличи петь!

— Увеличихъ петь...

— Тѣй дрѣжъ... По курса!

Заповѣдитѣ на командиря, изпълнени, се повторяха отъ долу подъ него...

Корабътъ — бившъ миноносецъ — лети като чайка, разбива съ носа си игривитѣ вълни и облакъ отъ атлазенъ прахъ се прѣска, носи и овлажнява лицата ни... Наблюдателитѣ сж по мѣстата си предъ командирския мостъ.

— Виждамъ две рибарски лодки, господинъ лейтенантъ!

Окото на командиря сжщо се отправя къмъ лодкитѣ, които препречватъ пътя ни.

— Вземи въ лѣво!

— Взимамъ въ лѣво...

— Тѣй дрѣжъ!

— Тѣй дѣржа...

А чайки... много чайки, съ остъръ дрезгавъ писъкъ, като на игра прелитатъ тѣй близо до главитѣ ни, като че ще се ударятъ у насъ...

Въ далечината се очертава брѣгъ, връхъ който ясно личи силуета на двукуполна църква, стърчаща всѣдъ градеца Анхиало. Командирятъ ми обърна вниманието на една червена фигура срѣдъ морето, клатушкаща се надъ вълнитѣ: „Това е новата рѣвяща шамандура, показваща подводна плитковина.“

Наближихме я.

Отъ две-три мили разстояние тя има изгледъ на едра красива жена, облечена въ червена атлазена широка рокля-малакѣ. На главата ѝ стърчи червена като роза електрическа лампа и като че чака да се качи на нѣкой корабъ и се впусне въ танца на вълнитѣ!... Тя е здраво прикрепена, и ядосана отъ това, при всѣко поклатане на вълнитѣ, сама се напompва и реве дрезгаво, страховито, като изплашенъ биволъ...

Саѣта е такъвъ: винаги красивитѣ жени иматъ грубъ, дрезгавъ гласъ...

— Задачата ми е да се вържа за шамандурата и опредѣля на картата точното ѝ мѣсто, защото е новопоставена и никжде неписана.

— Какъ ще извършите това г-нъ Лейтенантъ?

— Съ особенъ инструментъ ще измѣря височината на слънцето, разстоянието до брѣга и съ съответни изчисления ще опредѣля мѣстото ѝ.

— Съ идеална точностъ?

— Би било възможно, при съвсемъ неподвижно море; а при малкото вълнение, което имаме, точността ще бжде около $\frac{1}{2}$ километъръ.

Градътъ наново се възобновява. Строятъ се нови красиви здания. Заселяватъ се бѣжанци — рибари; има много овощия, лозя и съ хиляди купища соль изъ солницитѣ. Градецътъ има благосъстояние и бждаще...

Обѣдвахме на кораба: супа боршъ (войнишка чорба), пържени кюфтенца, гарнирани съ препър-

жени картофи, мешена салата и десертъ — едри ревниви Анхиалски праскови...

Корабътъ трѣпне нетърпеливо около котвата си, и при все това тѣй апетитно се сервира и обѣдва, като въ нѣкой префиненъ английски ресторантъ!

Следъ обѣдъ наново се прибираме въ Созополъ въ „Чубура“ при другитѣ кораби. Разтичаха се моряцитѣ, запискаха изобилно вода, — триятъ, почистватъ — и корабътъ, изжпанъ, отърсенъ отъ сажитѣ на мощнитѣ котли, взе обикновения си видъ.

Явихъ се на корабъ „Строги“ при началствата: мислѣхъ, че ще ме похвалятъ за издържливостта, а тѣ — нито и дума за това... Колко неучтиви сж тия голѣми моряци! Говорятъ за всичко друго, но не и за моето геройство...

— Днесъ пжтувахте като по езеро, нали?.. Бихте ли желали такова море, че да не можете да покажитѣ носа си на горния подъ, ме запита началника на Морската полицейска служба и ме прониза съ ясно синитѣ си очи...

— Благодаря!.. Не зная... Може би ще бжде интересно...

Командирътъ на отряда потуля усмивка отъ страни: той знае какво иска да каже началството...

Моряцитѣ не стоятъ въ бездействие: едни се упражняватъ да вдигатъ съ светкавична бързина сигнални флагове до върха корабния стожеръ; друга група съ ржчни флагчета, се разговарятъ отъ разстояние; третя група върви съ корабника, който обяснява на младитѣ моряци всѣка частъ отъ кораба, названието ѝ и назначението ѝ... Стѣпилъ и закрилъ съ кракъ единъ месинговъ жълтъ пулъ на горния подъ, той пита: „Що има подъ стѣпалото ми?“...

— Отъ тукъ се влива сладка вода за командирската каюта г-нъ корабникъ...

— Ами това?

— Не зная г-нъ корабникъ...

— Разгледай... помисли и кажи!..

Младиятъ възмургавъ, съ кждрави обгорени руси коси морякъ, стои въ нерешителностъ.

— Развинти... отвори и ще разберешъ!..

— И това е трѣба за вода за помощника, може би...

— Така, тукъ сж три... първата и пр... И отминаватъ.

Седя всрѣдъ кораба и гледамъ ржчната сигнализация. — Що сигналувахъ? — пита стѣпилия връхъ купъ дебели вжжета-морякъ, другаря си, качилъ се връхъ площадката между двата куминя.

— Въ — Анхиало — има — хубави...

— Момичета, добавихъ азъ шеговито.

Морякътъ се искиска добродушно.

— Не! Овощия!.. сигналувахъ, отсече той — не се шегуваме въ службата, господине... И веднага стана сериозенъ...

Седимъ долу въ каютата, командирятъ ми опива нѣкои свои преживѣлици. Азъ го слушамъ въ захлсъкъ.

— Позволете да доложа г-нъ лейтенантъ!

Този обърна очи.

— Отъ командувания корабъ сигналуватъ да бждемъ готови за отплуване.

— Следъ колко време е заповѣдта?

— Следъ два часа, г-нъ лейтенантъ.

— Свободенъ ли съмъ, г-нъ лейтенантъ.

— Предай на корабника...

— Да, тази нощъ ще имаме плаване, и ще видимъ още що...

— Знае ли се на кжде? Запитвамъ, възбуденъ отъ мисълта за предстояще нощно пжтуване.

— Изъ пжтя ще се сигналуватъ, тамъ ще разберемъ. . . Къмъ Бургазъ или Варна. . .

III.

Тъмно като въ рогъ. На изтокъ купища облаци като гигантски скали препречватъ пжтя ни. . . Командирътъ се чернѣе като фантомъ на моста. Момчетата сж всички по мѣстата си „Смѣли“ е отдѣсно на командующия корабъ. Отъ него се сигналива съ две електрически лампи поставени на върха на стожера. Сигналитъ се припозтарягъ и отъ третия корабъ: свѣтаватъ и гаснѣятъ на промеждутъци и летящитъ надъ безднитъ чудовища се разбиратъ, приказватъ и разминаятъ команди. . .

Даде се нѣкаква заповѣдъ и всички моряци се разтичаха: огасиха и потулиха всички свѣтлинни по кораба. Даже червенитъ искри, излизали изъ куминитъ се намалиха. Корабитъ, като че дебнѣха нѣкакъвъ неприятель. . . Тритъ тѣсни дълги кораба, като черни делфини, плуваха таинствено съ страшна бързина. . .

Клатушкайки се, приближихъ се къмъ командирския мостъ. Тамъ горе, той, като прикованъ, полуразкряченъ наблюдаваше морето съ далекогледа си и презъ говорящата трѣба предаваше всѣкиминутно заповѣди.

Единъ морякъ, като отъ невидѣлица се наклони на ухото ми и пришепна: — Хвърлете цигарата си. . . Ще забележатъ свѣтлината! . .

— Нима?! . .

— Да, и после. . . Всичко виждатъ, господине, всичко. . .

Появиха се мъртви вълни и „Смѣли“ се залюшка страшно, безъ да измѣни направлението, нито намали разстояние до другитъ кораби.

— Какъ спазвате въ тъмнината дистанция и сте всѣкога приравнени на линия и тритъ кораба? . . запитвамъ командира.

Той безъ да извърне глава, вмѣсто отговоръ, ме предупреждава: — Здравно се дръжете у вжже-

тата, вълнението се увеличава, вълнитъ ще започнатъ да заливатъ горния подъ. . .

Коситъ ми за мигъ настрѣхнаха. . . Значи има опасностъ! И клатушкайки се, здраво улавяйки всичко каквото ми попадне подъ ржка съ прималѣло сърдце, едва се дотѣрахъ до входа на каютитъ. . .

Действително, вълнението се тѣй засили, че кораба по нѣкога идваше съвсемъ на ребро, а вълнитъ съ грѣмъ и трѣсъкъ се разбиваха, у корпуса, пукаха и прѣскаха по стенитъ му. Не ми се напушаше гледката на тази величава борба на капризното море съ малкото корабче. Морето го люшкаше ядосано, искаше да го прѣсѣкне, или разбие на трѣски. Тупотътъ на машинитъ се увеличаваше: сърдцето зира о биеше, а кърмилото бѣше въ вещи ржце. . .

— Браво „Смѣли!“ Не напраздно носишъ името си. . .

Д ама моряци въ лудъ набѣгъ, тичаха при най-голѣмитъ странични наклонения отъ единия до другия край на кораба. Навѣрно тревога нѣкаква, и азъ се вцепенихъ. . . Единиятъ, тѣй ми се видѣ въ тъмнината, носѣше нѣщо въ ржка. . . Тичатъ за спасителнитъ пояси. . . Трѣпки ме избиха.

— Какво?! . .

Тѣ тичаха и се разминаваха съ други двама. Разтичаха се шестъ души. . . и като дяволи, използвайки ужаснитъ наклони на кораба, се разминаваха върху хлъзгавия, измокренъ отъ вълнитъ горенъ подъ.

— Кажете какво има! . . извикахъ съ силенъ гласъ.

— Нищо лошо, господине. . . Правимъ упражнения да тичаме по пода на наклоненъ корабъ, безъ да се блѣскаме единъ другъ.

Азъ се засрахихъ. . . и като измокренъ плѣхъ се спуснахъ по отвесната стѣлба долу въ каютата и се трѣцнахъ на канапето съ олекнало сърдце. .



Въ Царската рѣка (Ропотамо). — Южно отъ Созополь. Августъ 1930 г.

Фот. Д. Фичевъ.



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕН МОРСКИ СГОВОРЪ.

По случай новата година между Негово Величество Царя — Върховен покровител на Българския Народен Морски Сговоръ и Председателя на Гл. Упр. Тъло сж размѣнени следните телеграми:

Стояновъ, председателъ Българския Народен Морски Сговоръ — Варна.

Царицата и азъ благодаримъ най-сърдечно Вамъ и на членовете отъ Морския Сговоръ за изказаните добри благопожелания по случай Новата година, нека бжде честита и на всички Ви.

Царьтъ.

Тѣхни Величества Царя и Царицата
Двореца — София.

Отъ китните брѣгове на Черно море за новата 1931 година членовете на Българския Народен Морски Сговоръ пожелаватъ на Върховния си покровител и Любимата си Царица добро здраве, дълголетие и трайно щастие за величието на България стѣпила на три морета.

Председателъ Стояновъ.

Понеже въ голѣма частъ отъ крайбрежията ни се чувствува нуждата отъ по-голѣмо напѣтствие на населението относно говоренето родния си езикъ, Гл. Упр. Тъло е направило изложение до всички г. г. министри и народни представители и др. видни общественици, съ което се искатъ нѣкои поправки въ законопроекта за общините, съ които се цели опомняне на нѣкои крайбрежници.

Най-сетне въ България се породи идеята за поставяне на сериозни и сигурни основи физическото възпитание на българската младежъ. Изработи се и сега се приема новъ законъ за физическото възпитание. Понеже въ законопроекта имаше нѣкои непълноти и пропуски относно водния спортъ Гл. Упр. Тъло прави на два пѣти специални изложения и усилия да прокара щото водния спортъ да бжде застъпенъ еднакво съ останалите видове спортъ.

Законъ за Търговското Мореплаване се прие. Днесъ България се радва вече на едно правово положение въ това направление. По неговото

излизане на бѣлъ свѣтъ въ това му състояние има доста заслуга и Бъл. Нар. Морски Сговоръ.

Отъ закона има още доста да се желае, но по-добре непълнотъ, отколкото съ никакъвъ законъ въ тая областъ, отъ което зависи икономическото и политическо състояние на дѣржавата.

Секретаря на Г. У. Т. г. Панчевъ е направилъ посещения на нѣкои клонове отъ Южна България както следва:

Въ Бургазъ. На 30. XII. 1930 г. е присѣствувалъ на заседание на мѣстното упр. тѣло, почерпилъ нѣкои поуки, далъ напѣтствия и пр.

Въ Плевенъ. На 1. I. 1931 г. е присѣствувалъ на събрание на Упр. Тъло. Осведомилъ се върху подготовката за морската пропагандна седмица.

Въ Ямболъ. На 3. I. 1931 г. присѣствувалъ на събрание на Упр. Тъло, осведомилъ се върху подготовката на морската пропагандна седмица и целъ беседа на тема: „Развитие и съвременно състояние на военните и търговски кораби,“ която е била посетена отъ 300 души.

Въ Пловдивъ. На 4. I. 1931 год. присѣствувалъ на събрание, осведомилъ се за подготовката на пропагандната седмица, прегледалъ езерото и далъ упѣтвания по пазене лодките. Почерпилъ поука отъ организационенъ характеръ.

Въ Търново. На 5. I. 1931 г. присѣствувалъ на събрание на Упр. Тъло на клона, прегледалъ новопостроения хелингъ за из-

важдане лодките и останалъ съ много добри впечатления отъ дейността на клона, както отъ подготовката на морската седмица, така и за пазене лодките, устройване пристанището и пр. Освенъ мжжката юношеска група на спортния легионъ се е образувала нова при Девическата гимназия. Единъ отъ виновниците за образуването ѝ, е г-ца Московъ, учителка въ сжщата гимназия и членка въ управ. тѣло на клона.

Изобщо впечатленията му отъ обиколката сж много добри. Клоновете работятъ съ голѣмъ ентузиазъмъ.

Г. П.



Състава на Управително тѣло на В. Търновския клонъ отъ Б. Н. М. С. презъ 1930 г. Отъ лѣво на дѣсно (правитѣ): Б. Томовъ, Подполковникъ Б. Пашевъ, Г-ца М. Московъ (секретарка на клона), П. Парашкевовъ (председателъ), К. Атанасовъ (предс. пров. съветъ), П. Кушевъ (касиеръ), Ст. Тенеджиевъ (подпредседателъ), Б. Геновъ и Н. Михайловъ. — Седналите (отъ лѣво на дѣсно): Ив. Ивановъ (предс. на учен. легионъ) и В. Бояджиевъ (пом. ръководител на спорта).
Фот. Н. Ст. Нанковъ.



ИЗЪ ЧУЖДИТЪ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. На 9 октомври 1930 г. е спуснатъ на вода ескадрения миноносецъ „Brilliant“ въ напълно завършенъ видъ за излизане въ морето, което е единъ видъ корабостроителенъ рекордъ. Гози ескадренъ миноносецъ е отъ корабостроителната програма 1928 г. Той има следнитъ главни данни: водоизмѣстване 1350 до 1500 тона, скоростъ 35 възела въ часъ, четире 12 см. орждия, две 4 см. противоаеропланни орждия, 5 картечници, осемъ 53·3 см. торпедни тръби и обслуга 150 души. Отъ останалитъ ескадрени миноносци отъ сѣщия типъ — „Brazen“ и „Boreas“ сж спуснати на вода презъ лѣтото 1930 г., „Boadicea“ и „Beagle“ — въ края на м. септември, „Blanch“ и „Basilisk“ — презъ м. ноември, а „Bulldog“ — презъ м. декември 1930 год.

— Въ края на 1930 г. е привършила пробнитъ пѣтувания и е влѣзла въ строя канонерската лодка „Hindustan“ — първиятъ корабъ специално построенъ за новосъздадения (въпрѣки желанието на индийския парламентъ) Кралски Индийски флотъ. Елементитъ на „Hindustan“ сж следнитъ: водоизмѣстване 1200 тона, скоростъ 16 възела, две 10·1 см. орждия, четире 4·7 см. орждия и две 4 см. противоаеропланни орждия. Тази канонерска лодка е почти еднотипна (по-дълга само съ 9 метра) съ цѣлъ редъ други канонерски лодки построени въ последнитъ години за английския флотъ съ цель да заменятъ скѣпо струващитъ кръстосвачи-станции.

— Завършилъ е пробнитъ плавання последниятъ отъ ескадренитъ миноносци типъ А — „Ashcroft“ и е влѣзълъ въ състава на III. флотилия отъ Срѣдиземноморския флотъ на мѣстото на ескадрения миноносецъ „Witherington.“

— На 1 ноември 1930 г. въ Портландския заливъ — маневрената база на английския Атлантически флотъ — е била продемонстрирана английската военно-морска мощъ предъ участницитъ на Имперската конференция. Членоветъ на конференцията се намирали на флагманския линененъ корабъ „Нелсонъ“ заедно съ първия лордъ отъ адмиралтейството Александеръ.

Северо-Американски Съединени Щати. Презъ лѣтото 1930 г. американската морска авиация е разполагала съ 928 действующи хвърчила и 267 резервни. Споредъ новата хвърчилостроителна програма въ продължение на близкитъ 5 години ще бждатъ построени 1000 нови хвърчила за корабитъ-хвърчилоносачи, крастосвачи и за дирижаблитъ. За цельта сж предвидени да се разходватъ 80 милиона долара.

— Въ края на 1930 г. сж извадени отъ срѣта и изключени отъ списъцитъ на американския флотъ 31 подводника отъ типоветъ N, H, S, T, E и S, които сж достигнали предѣлния срокъ за служба. Презъ 1931 г. ще достигнатъ сжщо предѣлната възраст и ще бждатъ изключени отъ списъцитъ на флота още 45 подводника. Къмъ 1936 г. ще останатъ въ строя отъ старитъ подводници само

9 подводника отъ типа „V“ и 11 подводника отъ типа „S“, които сж достигнали предѣлния срокъ на служба (20 подводника съ общо водоизмѣстване 28000 тона). Започвайки отъ 1934 година Северо-Амер. Съединени Щати ще трѣбва да строятъ ежегодно подводници съ общъ тонажъ 8200 тона, съ цель къмъ 1938 година да бждатъ построени всичко 24,700 тона новъ подводенъ тонажъ, та да се достигне (заедно съ стария тонажъ) общото водоизмѣстване 52,700 тона.

Япония. На 2 октомври 1930 г. японскиятъ императоръ ратифициралъ Лондонския договоръ за ограничение на въоръженията. По този начинъ въ третѣхъ главни морски държави — Англия, Съединенитъ щати и Япония — договора е ратифициранъ и въ скоро време ще се започне изпълнението му. Предъ видъ на недоволството въ Япония отъ този договоръ е подаль оставката си морскиятъ министеръ адмиралъ Такарабе. Въмѣсто него за морски министеръ е назначенъ адмиралъ Або.

— Отъ 12 до 20 октомври 1930 г. сж били произведени въ Тихия океанъ големи морски маневри, въ които взели участие всичкитъ кораби отъ японския флотъ, съ изключение на тия, които били на поправка.

— Въ края на 1930 год. състава на морската авиация наброявалъ 17 ескадрили. Главната авиационна база се премѣства по настоящемъ отъ Йокосука тѣ Татяму, близко до източния входъ въ Токийския заливъ.

Франция. Кораба-водачъ на флотилия „Lyon“ въ продължение на 8 часовъ пробенъ ходъ развилъ скоростъ 40·2 възела въ часъ.

— На 18 октомври 1930 г. новиятъ кръстосвачъ „Фошъ“ при първото пробно пѣтуване въ продължение на 7 часа при бурно море развилъ скоростъ 25 възела въ часъ.

— Въ края на 1930 г. сж встѣпили въ строя новопостроенитъ корабъ-водачъ „Bison“ и ескадрения миноносецъ „Foudroyant.“

— Презъ 1931 г. ще постѣпятъ въ Военно-морското училище 100 възпитаника, отъ които 85 сж предназначени за морскитъ сили, а 15 — за въздушнитъ сили. Презъ миналата 1930 г. въ училището сж приети малко по-вече възпитаници — 115 души.

— Военното пристанище въ Брестъ се разширява. Работата отива много усилено. Правятъ се много нови сѣоръжения и преобразования съ цель да се дадатъ по-голъми удобства за базирането на значително число военни кораби.

Италия. Новопостроениятъ кръстосвачъ „Alberto-da-Giussano“ (5250 тона) при пробното пѣтуване развилъ най-голъмъ ходъ 40·7 възела въ часъ, а въ течение на 8 часа подържалъ пълненъ ходъ срѣдно 40 възела въ часъ. Още по-добри резултати далъ еднотипния нему новопостроенъ кръстосвачъ „Garibaldi“; при първото си пробно пѣтуване той достигналъ скоростъ 42·04 възела въ часъ.

Германия. Лекият кръстосвач „Карлсруе“, продължавайки своето учебно-кръгосветско плаване въ края на 1930 год., отивайки от изток на запад, е обиколил Африка и след двуседмично непрекъснато пътуване е пристигнал въ Рио-де-Жанейро. Кръстосвачът ще продължи по-нататък пътуването си съ цель да се завърне въ Филхелмсхафенъ.

— Въ края на 1930 г. следъ като е билъ въ двумесечно задгранично плаване въ Атлантическия океанъ, лекият кръстосвач „Кьолнъ“ се е завърналъ въ Филхелмсхафенъ.

— Презъ лѣтото 1930 г. противоподводнитъ стражеви кораби UZ — 27, 28, 29, 33, 34 и 35 (водоизмѣстване 60 тона) предприели плаване по вътрешнитъ водни пътища съ цель да се направи пропаганда на морската идея.

Турция. Следъ окончателното поправяне на турския линейен кръстосвач „Явузъ-Султанъ-Селимъ“ (бившиятъ „Гьобенъ“) при първото пробно пътуване въ Мраморно море е развилъ скорост надъ 26 възела въ часъ.

— Презъ м. ноемврий 1930 г. единъ отрядъ отъ турския воененъ флотъ въ съставъ 2 кръстосвача типъ „Меджидие“, 2 ескадрени миноносца и 2 подводника е предприелъ продължително плаване въ Срѣдиземно море. Главната цель на плаването била да се отиде до островъ Малта за да се върне визита на английската ескадра, която неодавна посети Цариградъ.

(Изъ „Морской сборникъ“ № 11 и 12, Ленинградъ 1930 г.; С. Н. И.)

Подпомагане корабоплаването въ Япония. Съгласно бюджета за 1929 — 30 год. въ Япония сж предвидени 11,165,000 иени за подпомагане на корабоплаването, която сума предъ видъ повика за економии, може да бжде доста намалена. Отъ всичкитъ 34 дружества които държавата субсидира, корабитъ на 18 дружества посѣщаватъ само Японскитъ и Корейски пристанища. Субсидиратъ се най-напредъ дружествата които подържатъ съобщения до Санъ Франциско, Ю. Америка, Източна Африка, Лондонъ, Мелбургъ и Южното море. Следъ това се субсидиратъ дружествата, които подържатъ съобщения съ Китай и Сибирскитъ пристанища и тия които подържатъ крайбрежни и рѣчни съобщения въ китайскитъ води. Субсидиитъ се отпущатъ съгласно редовно сключени договори за 3, а въ отдѣлни случаи за 5 години и поощряватъ главно строенето на моторни кораби.

Получившиятъ субсидия дружество сж длъжни да подържатъ редовна служба, като такситъ за пътниците и товара се контролиратъ отъ държавата. Корабитъ пренасятъ пощата, а въ случай на война се реквизируютъ отъ държавата.

Японското правителство проектира да отпусне още и единъ заемъ отъ 30,000,000 иени за своитъ параходни дружества съ лихва 6%. Заема трѣбва да се изплати въ продължение на 15 години и се отпуща за нови постройки, предназначени за дружества, а сжщо така и на отделни корабоприетатели. Корабоприетателитъ не могатъ обаче да получатъ заемъ въ размѣръ по вече отъ 10% отъ оценката на кораба. Цѣльта на тая мѣрка е преди всичко да се даде подтикъ въ корабостроенето и импулъс у корабоприетателитъ да купуватъ кораби не по стари отъ 5 години. Въ случай, че парламента одобри тоя планъ, финансовото министерство, което приема благосклонно всички инициативи въ това направление, ще постави веднага на разположение въ Японската Народна Банка нуждната сума.

К. Скют.

Морски кредитъ въ Франция. За подпомагане корабоплаването, въ 1928 год. се създаде законъ за морския кредитъ, който бѣ допълненъ презъ августъ 1929 год. Съгласно тоя законъ френскитъ собственици на кораби могатъ да получатъ евтенъ кредитъ при следнитъ условия: за построенитъ въ Франция кораби (съ изключение на пощенскитъ параходи) заемъ съ 3½% лихва; за построенитъ въ Франция пощенски кораби заемъ 4½% лихва; за закупенитъ отъ странство кораби, които не сж постари отъ 3 до 10 години — заемъ съ 6½% лихва; за всички други кораби, построени въ странство заемъ съ 7½% лихва. Съгласно тоя законъ на разположение на корабоприетателитъ се отпуща годишно по 200,000,000 франка.

Още въ първата година следъ създаването на закона — до 1. VIII. 1929 г. сж били ангажирани 196,915,000 франка, които се разпредѣлятъ така:

За новопостроени въ Франция кораби	158,764,000 фр.
За новопостроени въ странство кораби	7,363,000 „
За закупени отъ странство кораби	2,788,000 „
За ремонтъ на кораби	28,000,000 „

Всичко 196,915,000 фр.

Презъ първитъ два месеца отъ втората година сж били ангажирани 56,000,000 фр., които се разпредѣлятъ така:

За новопостроени въ Франция кораби	46,000,000 фр.
За новопостроени въ странство кораби	10,000,000 „

Всичко 56,000,000 фр.

Така подпомогнати отъ държавата, въ първитъ 10 месеца сж доставени следнитъ видове кораби:

1. Построени въ Франция:

3 Пощенски кораби	38,000	Bgr. R. T.
5 Товаро-пасажерски корабъ	31,900	— „ —
1 Товаренъ корабъ	4,000	— „ —
4 Риболовни кораби	750	— „ —

Всичко 74,650 Bgr. R. T.

2. Построени въ странство:

1 Пощенски корабъ	4,500	Bgr. R. T.
2 Товарни кораби	5,00	— „ —
5 Риболовни кораби	3,700	— „ —

Всичко 13,800 Bgr. R. T.

3) Закупени отъ странство:

7 Товарни кораби	30,224	Bgr. R. T.
------------------	--------	------------

4) Подпомогнатъ ремонта на

2 Кораби системи	17,000	Bgr. R. T.
------------------	--------	------------

Всичко подпомогнати 135,674 Bgr. R. T.

Независимо отъ горната помощ, на основание закона за морския кредитъ, държавата подпомага своето корабоплаване като отпуща субсидии. По тоя начинъ се подчертава много ясно, че ако Франция иска да поднови и модернизира своето корабоплаване, системата за подпомагане чрезъ морския кредитъ ще трѣбва да се развие значително.

К. Скют.

Свѣтовния търговски флотъ въ 1930—31 година. Споредъ новоиздѣлия Ллойдъ-Режистеръ въ свѣта има кръгло 33,000 кораба. Презъ 1930 год. свѣтовния тонажъ се е увеличилъ съ 1,533,332 тона, отъ които 1,468,035 тона моторни. Най-големъ приръстъ въ флота си даватъ Норвегия съ 443,796 тона, Англия—272,113 т., Франция 152,216 т., Холандия—147,248. Тонажа на Америка за 1930 год. е намалелъ съ 436,214 тона, което произлиза отъ продаденитъ на С. С. С. Р. и разбити на старо желѣзо строени презъ войната кораби. Отъ обявяване войната до сега сж построени 22½ милиона

тона, което допринесе много за кризата въ параводството.

За забележаване е, че Англия отъ година на година губи първенството си. Докато въ 1898 год. тя е притежавала 54%, отъ свѣтовния тонажъ, въ 1914 год. има 41.6%, а сега даже по-малко отъ 30%. Това намаляване първенството на Англия се дължи на бързото разрастване на Американския, Германския, Японския и др. флоти.

По рода на горивото и двигателя си свѣтовния търговски флотъ се раздѣля на 57.6% сж вжглищни, 28.5% — съ течено гориво, 11.6% моторни и само 2.3% вѣтроходи.

Г. П.

Безработния търговски флотъ. Поради застоя въ индустриалното производство и западането на свѣтовната търговия, до сега сж останали безъ работа около половинъ милионъ тона кораби. Настанало е ненормално време: цената на много превози се намалява до предвоенната, а разносикътъ по издръжката на корабитъ е сравнително много по-скъпа. Тая криза въ параводството се отразява зле както върху моряцитъ, така и върху всички промисли свързани съ мореплаването.

Г. П.

Чуждото параводство по вътрешнитъ водни пѣтища на Китай. Отъ както е било възможно, до сега, търговията и мореплаването по вътрешнитъ водни пѣтища на Китай, сж били извършвани отъ Английски, Японски и Французки кораби.

Сега, следъ като Китай се свързва въ търговско и мореплавателно отношение, надава вѣтъй самъ съ свои кораби да използва вътрешнитъ си водни пѣтища и да обслужва търговията по тѣхъ. Предложено е на Външното министерство да влѣзе въ връзка съ английското и японско правителство по тоя важенъ въпросъ, а Министерството на Съобщенията изработва проектъ за поемане плаването въ свои рѣце. Английскитъ и Японски интереси тамъ сж загрижени не само за плаването, но и за сигурността на търговията, понеже въ Китай ставатъ много чести размирици*).

Г. П.

Удѣлженъ корабъ. Често пѣти се е случвало, корабъ претърпелъ голѣма повреда въ корпуса си, да бжде замѣнена повредената частъ, като сжщевременно корпуса на кораба бжде удѣлженъ. А много нарѣдко се е случвало, кораба да бжде раздѣленъ на две части съ цель да бжде поставена нова машинна инсталация, като сжщевременно се удържи и корпуса на кораба.

Много отдавна такава операция е била извършена на английскитъ корабъ „Скотъ“, и понеже резултатитъ сж били добри, сжщата операция се извършва и на кораба „Августа Виктория“ отъ Хамбургъ — Американската линия. Въ последньо време въ Англия моторниятъ корабъ „Ла Марей“ е билъ раздѣленъ на две части и между тѣхъ поставена нова частъ на корпуса. Това сж направили, за да смѣнятъ дизелъ електрическата инсталация съ електро-турбина инсталация. Тази смѣна на елек-

*) За забележаване е, че китайцитъ се загрижватъ и настояватъ да взематъ използването на вътрешнитъ си водни пѣтища въ свои рѣце, а ние, културнитъ българи, до сега не сме направили и не правимъ нищо за вземане плаването и търговията по дунавския ни брѣгъ въ наши рѣце.

тричката инсталация предизвикала едно удѣлжение на кораба съ 8 метра.

Има два начина за раздѣляне кораба на две части: или да се разреже на два, или да се извадятъ заклѣпкитъ на желанното мѣсто, както на корпуса (обшивката), така и на вътрешнитъ сждинителни ребра.

Корабостроителитъ на поменатия корабъ сж предпочели вториятъ начинъ и сж постъпили така: корабътъ е билъ поставенъ въ сухъ докъ и подъ предната половина на корпуса направили строителна скеля. Щомъ като предварителната работа била свършена и заклѣпкитъ извадени, тогава предната частъ завързали съ стоманени вѣжа посредствомъ макари за стѣнитъ на дока и по даденъ знакъ, започнали да го мѣстятъ напредъ на разстояние 8 метра. Това мѣстене е траело само 5 минути. Раздѣлянето на кораба е станало презъ главната машина. Следъ свършване на поправката, предъ машината е имало още едно ново помѣщение — дълго 8 метра.

Листоветъ на обшивката сж биле шахматно разклѣпани. Цѣлата поправка е продължила 6 седмици.

(Съобщава Д. Фурнаджиевъ.)

Оптични курсови сигнали. На кораба „Адлеръ“, който пѣтува между Хамбургъ и островъ Хелголандъ се правятъ опити съ оптични курсови сигнали.

На предния стожеръ на кораба, единъ метъръ подъ отличителния бѣлъ фенеръ, напречно на диаметралната плоскостъ е поставена една рейка, по която сж наредени електрически лампи, които почватъ на единъ метъръ отъ стожера въ страни и свършватъ до краищата на рейката. Сигналитъ се подаватъ както нощемъ, така и денемъ. Презъ деня ще свѣтятъ близко наредени блѣстящи лампи, а презъ нощта матови.

Оптичнитъ курсови сигнали се даватъ за опитъ, споредъ предписанието на международния морски правилникъ, за избѣгване сблъскване на кораби, които наблизко пресичатъ пѣтя си.

Вмѣсто даване единъ звуковъ сигналъ (който често пѣти не може да се чуе при силенъ противенъ вѣтъръ) — ще свѣти дѣсната половина на лампитъ по рейката, т. е. кораба който дава този сигналъ измѣня своя курсъ въ дѣсно. Вмѣсто да даде два звукови сигнали, ще свѣти лѣвата половина на лампитъ т. е., кораба който подава този сигналъ измѣня своя курсъ въ лѣво. Оптическитъ курсови сигнали могатъ да се подаватъ и тогава, когато кораба иска да каже коя частъ на пѣтя, лѣвата или дѣсната иска да държи.

Германското морско министерство, моли всички мореплаватели да опитатъ и този способъ и полученитъ резултати да съобщатъ на Морската Дирекция въ Хамбургъ.

(Изъ „Hansa“ N 45, 1929 г. Д. Ф.)

Починалъ е руския морски авиаторъ „презъ време на свѣтовната война Викторъ Викторовичъ Утгофъ, напоследъкъ на служба въ американската авиация. Презъ време на свѣтовната война той е билъ началникъ на авиационенъ отрядъ отъ Черноморската Въздушна Дивизия, ржководилъ и самъ е вземалъ участие въ всичкитъ въздушни нападения, а главно — въ въздушнитъ нападения на Варна и нападението на Кюстенджа следъ вземането й отъ съюзнитъ българо-германски-турски войски.

С. Ч.



- Я. А. З.** — „Използване енергията на океанските приливи и морските вълни“ (сп. Природа и наука, год. I, кн. 4, София, XII. 1930 г., стр. 58).
- Б-овъ, Н.** — „Единъ новъ дълбокоморски водолазъ“ (сп. Природа и Наука, год. I, кн. 3, София XI. 1930 г., стр. 41 и 42).
- Божковъ, Инж. Л.** — „Едно описание на Дунава и едно пътуване презъ България презъ 17 столетие“ (Архивъ на Държавнитъ железници и пристанища въ България. Книга III. София 1930 г.)
- Василевъ, Инж. Б.** — „Главнитъ условия за мореплаването“ (Архивъ на Държавнитъ железници и Пристанища. Книга III. София 1930 г.)
- Власевъ, Ст.** — „Италиански отзиви за Б. Н. М. С.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, бр. 1, Варна I. 1931 г., стр. 3).
- Ганчевъ, Н.** — „Развитие на пристанищата и корабоплаването“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IX, брой 1441, София 20. I. 1931 г., стр. 3).
- Грозевъ, Гр. Ив.** — „Ръководство по рибовъдството“ — Развъждане и отглеждане шарана и пъстрвата — София — Държавна печатница — 1930 г. (Издание на Министерството на землѣдѣлието и държавнитъ имоти — Отдѣление за държавнитъ имоти и рибарство — 160 страници).
- Ганевъ, Д-ръ К. Йорд.** — „Особеноститъ на морския климатъ“ (сп. Морска мисль, год. I, брой 6 и 7, Варна I. 1931 г., стр. 14 и 15).
- Година осма** — (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, бр. 1, Варна I. 1931 г., стр. 1).
- Г. С.** — „Ядранска стража. Югославянското морско сдружение.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 1, Варна I. 1931 г., стр. 4 и 5).
- Договоръ за търговия и мореплаване между България и Турция** (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VIII, брой 1426 и 1427, София, декември 1931 г.).
- Drensky, P.** — „Zur Kenntnis der Süßwasserfischfauna Bulgariens“ (Abdruck aus „Zoologische Jahrbücher“, Abteilung für Systematik, Ökologie und Geographie der Tiere, Band 59, Berlin 1930 — Verlag von Gustav Fischer in Jena).
- Добревъ, Дим.** — „Морски пѣсни“ — Стихове — (сп. Морска мисль, год. I, брой 6 и 7, Варна, I. 1931 г., стр. 4).
- Кремаковъ, Ив.** — „Организиране на нашето риболовство“ (Известия на Бургаската Търговско-индустриална Камара, год. XIV, бройове 37, 38, 39 и 40, Бургасъ 1930—1931 г.).
- Kirov, Ph.** — „La pêche maritime et fluviale en Bulgarie“ (La Bulgarie, VIII-ème année, № 225, Sofia 30. XII 1930, p. 4).
- Кжневъ, Инж. Б.** — „Морето“ (в. Миръ, брой 9168, София, февруарий 1931 г., стр. 4).
- Кжневъ, Инж. Б.** — „Свѣтовното корабоплаване презъ последнитъ 5 години“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 1, Варна I. 1931 г., стр. 8 и 9).
- Лазаровъ, Инж. Г.** — „Дунавската търговски флотъ презъ 1930 г.“ (в. Миръ, брой 9168, София, февруарий 1931 г., стр. 4).
- La semaine de propagande de l'Union Nationale Maritime** — (La Bulgarie, IX-ème année, № 2242, Sofia 26. I. 1931, p. 3).
- Мирнамъ** — „Къмъ поздигане на гр. Варна“ (в. Варненски коренякъ, год. VI, брой 1, Варна I. 1931 г., стр. 1 и 2).
- Марковъ, Д.** — „Итало-френското морско равновесие“ (в. Народна отбрана, год. XII, брой 1525, София 16. I. 1931 г., стр. 2).
- Мишляковъ** — „Никулденъ въ Русе“ (в. Народна отбрана, год. XII, брой 1527, София 29. I. 1931 г., стр. 3).
- Найденовъ, Н.** — „Търговското мореплаване следъ войната и днесъ“ (в. Ратникъ, год. I, брой 15 и 16, Варна 1931 г.).
- Недѣлковъ, Д-ръ Ал.** — „Морето и слънцето“ — Лѣчебно значение и използване — Варна 1931 г. (Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 16 страници, цена 5 лева).
- Орловъ, Николай** — „Лодкарътъ“ — Разказъ — (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, бр. 1, Варна I. 1931 г., стр. 10—17).
- Пашмаковъ, Зл.** — „Вносъ и износъ презъ Бургаското пристанище.“ — Движение на параходитъ — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IX, брой 1448, София 28. I. 1931 г., стр. 2).
- Пашмаковъ, Зл.** — „Корабоплаване и пристанища въ България“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IX, бр. 1433, София 1. I. 1931 г., стр. 2).

- Пейчевъ, Пейчо** — „Дунавци“ (в. Отечество, год. XII, бр. 494 София 1. I. 1931 г., стр. 2).
- Патевъ, Найд.** — „Новъ островъ въ океана“ (сп. Природа и наука, год. I, кн. 2, София X. 1930 г., стр. 26 и 27).
- Пампуловъ, Пр.** — „Състезанието между частитъ на Варненския морски спортенъ легионъ на 28. IX. 1930 г.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, 1, Варна I. 1931 г., стр. 18).
- Радославъ, Ас.** — „Разбулената тайна на северната полярна областъ“ (сп. Природа и наука, год. I, кн. 2, София X. 1930 г., стр. 23—26).
- Ракитинъ, Н. В.** — „Морския градъ“ — „На пѣска“ — Стихове — (Морска мисль, год. I, брой 6 и 7, Варна, I. 1931 г., стр. 4).
- Стамболиевъ, Н.** — „Злата сѣдба на загиналитъ моряци съ парахода Варна“ (в. Ратникъ, год. I, бр. 15, Варна 7. I. 1931 г., стр. 2).
- Симеоновъ, Капитанъ** — „Е динъ неизживѣнъ день на 180-тия меридианъ“ (в. Ратникъ, год. I, бр. 15, Варна 7. I. 1931 г., стр. 2).
- Skoutoulov, K.** — „S. M. le roi Boris et la mer“ (La Bulgarie, IX-ème année, № 2245, Sofia 29. I. 1931, p. 1).
- Станчева, М.** — „Морски спортъ“ — Гмуркане — скачане въ водата отъ височина — (сп. Морска мисль, год. I, брой 6 и 7, Варна I. 1931 г., стр. 6—8).
- Славяновъ, Г.** — „Силата на военния флотъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, бр. 1, Варна I. 1931 г., стр. 6 и 7).
- Старко, Б.** — „За зависимостта между морскитъ течения и вѣтра“ — Превель отъ руски Сава Н. Ивановъ — (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, бр. 1, Варна I. 1931 г., стр. 9 и 10).
- С. Н. И.** — „Изъ чуждитъ военни флоти“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 1, Варна I. 1931 г., стр. 20 и 21).
- Търновски, П. Ив.** — „Водителя на нѣмския воденъ спортъ“ (сп. Морска мисль, год. I, брой 6 и 7, Варна I. 1931 г., стр. 10 и 11).
- Чолаковъ, Ст.** — „Дейността на Българското Търговско Параходно Д-во и значението и за платения ни балансъ“ (Архивъ на Държавнитъ железници и пристанища въ България. Книга III, София 1930 г.).
- Шишковъ, П. А.** — „Пробата“ — Разказъ — (с. Морска мисль, год. I, брой 6 и 7, Варна I. 1931 г., стр. 5 и 6).

Морето и слънцето. — Лѣчебно значение и използване — отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ — Управител-лѣкаръ на Държавния детски санаториумъ край гр. Варна. (Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, Варна 1931 г., 16 страници, цена 5 лева).

Въ връзка съ агитационната седмица на Б. Н. М. С., състояла се презъ последнитъ числа на месецъ януарий т. г. Главното Управително Тѣло на нашата, ратуваща за опознаване съ морето и Дунава организация, издаде цитираната по-горе книжка. Въ нея, накратко, единъ отъ първитъ голѣми деѣи въ нашата организация — г-нь Д-ръ Ал. Недѣлковъ — първоначално разглежда условията и добритъ резултати отъ използването на морето и слънцето за закрепване на здравето, а следъ това, се спира върху морскитъ, пѣсчнитъ и калнитъ бани и използването имъ. Накрай е даденъ единъ списъкъ на диалогитъ (38 на брой), съ които той разполага за да илюстрира, тази кратка и съдържателна беседа върху лѣчебното значение и използване на морето и слънцето.

Препоръчваме тази малка, но сериозна и ценна книжка, първомъ на всички наши членове, а следъ това и на всички останали, които се интересуватъ отъ мощното влияние на морето и слънцето за подържане и закрепване на здравето.

С. Ч.

Архивъ на Държавнитъ Железници и Пристанища въ България. Книга III. София 1930 г. (Издание на Научния комитетъ при Б. Д. Ж. и Пристанища, 336 страници, 2 карти; цена 100 лева).

Научниятъ комитетъ при Б. Д. Ж. и Пристанища, освенъ списанието на Б. Д. Ж. и Пристанища, издава ежегодно и по една книга — „Архивъ на Б. Д. Ж. и Пристанища“, въ която се помѣстватъ статии по въпроси за съгласи дейността, нуждитъ и развитието на Б. Д. Ж. и Пристанищата и другитъ държавни съобщителни сѣдства. Между другитъ интересни въпроси, които сж разгледани въ новоздѣлата книга (III), ний ще посочимъ следнитъ три,

които сж въ прѣка връзка съ целитѣ на нашето списание „Морски Сговоръ.“

1) Дейността на Българското Търговско Параходно Дружество и значението ѝ за платежния ни баланс — отъ Ст. Чолаковъ.

2) Едно описание на Дунава и едно пътуване презъ България презъ 17 столѣтие — отъ Инж. Л. Божковъ.

3) Главнитѣ условия за мореплаването — отъ Инж. Богданъ Василевъ.

При това трѣбва да отбележимъ, че последната статия е премирана отъ научния комитетъ, като единъ отъ най-добритѣ при втория и третия конкурс, обявени отъ комитета и по зададени теми.

С. Ч.

По важнитѣ издания на Руското Хидрографическо Управление презъ последнитѣ години:

Записки по гидрография, томъ 40—51, всѣки по 3 рубли.
Описание (Лощия) на Черното море, 6-то издание 1927 г. 12 рубли.

Б. Н. Кудревичъ — „Елементарна теория и практика на жирокопическия компасъ“. Часть II. Практика съ жирокопаса 4 р. 30 к.
Н. Я. Цингеръ — „Курсъ по Астрономия“ Теоретическа часть. Второ издание 1922 г. 3 р. —
Н. Н. Матусевичъ — „Мореходна астрономия 1922 г. 1 р. 50 к.
Е. Л. Бялокозъ — „Ново отчитане на времето презъ течение на денонощието на системата на часовитѣ пояси“ 1919 г. — 20 к.
В. Я. Павлиновъ — „Магнитния компасъ на корабъ“ 1918 г. 1 р. 50 к.
В. В. Ахматовъ. — „Плтеводитель за звездитѣ“ II изд. 1917 г. — 30 к.
П. И. Башмаковъ — „Фаровото дѣло и неговото историческо развитие.“ 1925. 4 р. 50 к.
Мореходни таблици 1905 г. 3 р. —
Мореходни таблици 1903 г. III-то стереотипно издание 1921 г. 1 р. —
Ръководство за четене на рускитѣ и английскитѣ морски карти 1917 г. 1 р. 50 к.
С. Ч.

ПОЛУЧИХА СЕ ВЪ РЕДАКЦИЯТА НИ:

Месечни статистически известия на Главната Дирекция на статистиката, год. XIX, № 9—12, София 1930 г.
Македонски прегледъ, год. VI, кн. 2—3, София 1930 г.
Земледѣлие, год. XXXIV, кн. 8—12, София 1930 г.
Рибарски прегледъ, год. I, брой 5—6, София 1930 г.
Общинска автономия, год. IV, кн. 5—6, София 1930 г.
Българско овощарство и градинарство, год. XI, кн. 6—10, София 1930 г.
Художествена библиотека „Древна България“, год. IV, № 5, София 1930 г.
Български колоездачъ, год. XXVIII, брой 2—4, София 1930 г.
Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, год. XIV, бр. 30—39, Бургазъ 1930 г.
Списание на българското инженерно-архитектно д-во, год. XXX, бр. 20—24, София 1930 г.
Нашето семейство, год. V, бр. 8—12, Русе 1930 г.
Народно стопанство, год. XXVI кн. 8—10, София 1930 г.
Природа и наука, год. I, брой 1—4, София 1930 г.
Звено, год. III, кн. 33—48, София 1930 г.
Известия и стопански архивъ на министерството на търговията, промишлеността и труда, год. X, брой 1—8, София 1930 г.
Български туристъ, год. XXII, кн. 8—10, София 1930 г.
Нашето дете, год. III, кн. 8—10, София 1930 г.
Техникъ, год. VIII, брой 5—8, Варна 1930 г.
Нашата конница, год. XII, № 8—9, София 1930 г.
Играй и пѣй, год. IV, кн. 1—2, София 1930 г.
Кооперативно дѣло, год. VII, кн. 8—10, София 1930 г.
Духовна култура, кн. 43, София 1930 г.
Българска мисль, год. V, кн. 8—10, София 1930 г.
Юридически прегледъ, год. XXXI, кн. 8—10, София 1930 г.
Отецъ Пансий, год. III, бр. 19—24, София 1930 г.
Угари, год. I кн. 1, Шуменъ 1930 г.
Славянски гласъ, год. XXIV, кн. 2—3, София 1930 г.
Ловецъ, год. XXXI, бр. 1—2, София 1930 г.
Училищенъ прегледъ, год. XXIX, кн. 9—10, София 1930 г.
Свѣтлина, год. XXXVIII, кн. 10—12, София 1930 г.
Счетоводна мисль, год. I кн. 1, Пловдивъ 1930 г.
Известия на офицерския клубъ Я. С. 23, год. I. бр. 10—12, София 1930 г.
Графина, год. I, кн. 1—3, София 1930 г.
в. Знаме, год. VI, брой 241—330, София 1930 г.
в. Македония, год. IV брой 1207—1264, София 1930 г.
в. Варненски новини, год. XIX, бр. 2264—2332, Варна 1930 г.
в. Бургаски фаръ, год. XIII, бр. 2585—2444, Бургазъ 1930 г.
в. Търновско-промишленъ гласъ, год. VIII, бр. 1375—1429, София 1930 г.
в. Тунджа, год. XII, бр. 574—583, Ямболъ 1930 г.
в. Припорецъ, год. XXXII бр. 43—52, София 1930 г.
в. Трибуна, год. XIII, бр. 557, Нова Загора 1930 г.
в. Тракиецъ, год. VII, бр. 298—307, Ямболъ 1930 г.
в. Народенъ Ратникъ, год. I брой 11—14, Варна 1930 г.
Варненски окръженъ вестникъ, год. XI, брой 17—22, Варна 1930 г.
в. Подофицерска защита, год. XVI, брой 610—619, София 1930 г.
в. Славянинъ, год. XVII, брой 24—30, Варна 1930 г.
в. Коренякъ, год. V, бр. 7—12, Варна 1930 г.
в. Технически гласъ, год. V, брой 95—100, София 1930 г.
в. Отечество, год. X, брой 489—495, София 1930 г.
в. Спортенъ прегледъ, год. VI, брой 19—24, София 1930 г.
Църковенъ вестникъ, год. XXXI, брой 37—50, София 1930 г.
в. Съзнание, год. XXXIII, брой 3, София 1930 г.

Вестникъ на жената, год. X, брой 425—443, София 1930 г.
в. Тетевенски вестникъ, год. VI, брой 4—6, Тетевенъ 1930 г.
в. Морски техникъ, год. II, брой 8—10, София 1930 г.
в. Странджански гласъ, год. IV, брой 83—85, Василико-1930 г.
в. Студентска борба, год. V, брой 1—8, София 1930 г.
в. Кубратъ, год. VII брой 180—189, София 1930 г.
в. Черно море, год. III, год. бр. 470, Варна 1930 г.
в. Спортъ, год. VIII, бр. 340—350, София 1930 г.
в. Съвременникъ, год. I, брой 15—16, София 1930 г.
Information sociales, Vol. XXXVI, № 4—13, Genève 1930
La Bulgarie, V^ell-ème année, № 2171—2225, Sofia 1930
Forschungen und Fortschritte, 6 lahrgang, № 31—36, Berlin 1930.
Морской журналъ, г. III, № 8—12, Прага, 1930 г.
Jugoslavija-Jugoslovenski turizam, god. III, br. 11—12, Splitj 1930.
Млади стражаръ, год. II, бр. 2—4, Сплитъ 1930 г.
Јадранска стража, год. VII, бр. 10—12, Сплитъ 1930 г.
Зарубежний морской сборникъ № 10, Пинзень 1930 г.
Bulletin de la chambre de comerce français en Bulgarie, année X, № 05—107, Sofia 1930.
L'Italia Marinara, Anno XXXI, № 20—36, Roma 1930.
Izvestaj Izvrsnog odbora „Jadranske straze“ za III. Sjednicu Glavnog Odbora Split 11—12 oktobra 1930.
Predlozi Izvrsnog Odbora Jadranske Straze“ za III. Sjednicu Glavnog Odbora Split 11—12 oktobra 1930.
Статистика на образованието въ Царство България за учебната 1926—1927 година. София 1930 г. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, 150 стр., цена 256 лева).
Стенографски протоколи на XXXV редовна сесия на Варненската търговско-индустриална камара. Варна 1930 г.
Наложителни измѣнения въ закона за митницитѣ (Издание на Варненската търговско-индустриална камара). Варна 1930 г.
България 1000 години 927—1927. Томъ I. Издание на Министерството на Народното Просвѣщение. София 1930 г. Цена 400 лева.
Ръководство по рибовѣдство — Развъждане и отглеждане на шарана и пастървата — отъ Грозю Ив. Грозевъ. София 1930 г. (Издание на Министерството на Земледѣлието и Държавнитѣ имоти — Отдѣление за държавнитѣ имоти и рибарството — 160 страници).
Отчетъ на управителнитѣ тѣла на Българската национална спортна федерация за времето отъ 21. XI 1929 до 1. XII. 1930 г. (Издание на Българската национална спортна федерация, София 1930 г., 54 страници).
XX-то общо годишно редовно събрание на Бургаската търговско-индустриална камара, състояло се отъ 10—13. III. 1930 г. — Съкратени протоколи — (Издание на Бургаската търговско-индустриална камара, Бургазъ 1930 г., 164 страници).
Движение на населението въ царство България презъ 1925 година. — Раждания, умираия и женитби, общо за царството, по окръжи и по околии. — (Издание на Глав. Дирекция на статистиката, София 1930, 268 стр., цена 452 лева).
Движение на населението въ Царство България презъ 1926 година. — Раждания, умираия и женитби, общо за царството, по окръжи и по околии. — (Издание на Глав. Дирекция на статистиката, София 1930 г., 268 стр., цена 452 лв.).



КОЖЕНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

ПЕРГАМЕНТОВИ
ХРОМОВИ

РЕМАЧКИ
САРЖМИ



ЦЕНИ ИЗНОСНИ

10-10

САПУНА КАМБАНА



ПЕРЕ НАЙ ДОБРЕ
И ЗАПАЗВА БЪЛЪТО.

10-4

ФИНА ШОКОЛАДЕНИ БОНБОНИ БРАТЯ ЦАНЕВИ БУРГАСЪ

4-4

СНИМКИ ОТЪ МОРЕТО

Ако желаете да имате единъ хубавъ албумъ съ **100** най-разнообразни художествено снети и подбрани снимки отъ нашето черноморско крайбрежие, обърнете се на адресъ:

ФОТО „ЕТЮДЪ“
НА К. А. ТЕРЗИСТОВЪ — ВАРНА

Цена само **300** лева

При същото ателие се изработватъ художествени снимки и се увеличаватъ стари портрети. Ателието разполага съ киноапаратъ и може да изработва филми отъ какъвто и да е характеръ.

10-2



Извършва всѣкакви морски експертизи за смѣтка на BUREAU VERITAS и за своя смѣтка

Доставя най-доброкачествени, материали уреди и апарати за нуждитъ на корабитъ и корабоплаването.

ПОКУПКО-ПРОДАЖБА НА НОВИ И СТАРИ КОРАБИ

Доставчикъ на Българското търговско параходно д-во, Ромънското дунавско параходно д-во, Пристишната служба, Морската и Дунавската полицейска служба, Главната дирекция за настаняване на бѣжанцитъ, Риболовното училище, Районното инженерство по водитъ, частни рибари, лодкари и пр.

ЦЕНИ ФАБРИЧНИ

Упътвания и съвети при съставяне на поемни условия, девизи и пр. Контрола и поправка на стари такива по правилата на бюро Веритасъ.

10-9

До нашитѣ постоянни и случайни сътрудници.

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

- 1) Статитѣ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможность съ пишуща машина. Нечетливитѣ статии, а също така и тия съ много поправки и зачерквания, не се преглеждатъ
- 2) Статитѣ трѣбва да бждатъ кжси и въ никой случай по-дълги отъ 2½ печатни страници отъ списанието. Дългитѣ статии се оставятъ непрегледани.
- 3) Ръкописи назадъ не се връщатъ въ никой случай.
- 4) Редакционния комитетъ не е длъженъ да дава обяснения на сътрудницитѣ си, защо статия не е одобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ одобрението ѝ.

Отъ редакцията.

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Обича ли българинът морето от Д-ръ П. Д. Скорчевъ; 2) Морето е наше от Сава Н. Ивановъ; 3) Какъ се поощрява българското корабоплаване от Г. Славяновъ; 4) На Никулденъ въ Русе от В. Миндяковъ; 5) Екскурзията на Българския Народен Морски Сговоръ до Кюстенджа презъ м. юлий 1930 година от Г. П.; 6) Подводната война от Хербертъ Русселъ. — Превелъ Д. Марковъ; 7) Едно нещастие съ подводникъ от Арский и Б. Старко. — Превелъ отъ руски С. Н. И.; 8) Три дни съ „Строги“, „Смѣли“ и „Дръзки.“ (Откъслекъ отъ пълни бележки) отъ Торосъ; 9) Официаленъ отдѣлъ; 10) Морски новини; 11) Морски книгописъ.

НИВА

СЕДМИЧНО СПИСАНИЕ ЗА КУЛТУРА, ХУДОЖЕСТВО, ЛИТЕРАТУРА И НАУКА.

Одобрено и препоръчано отъ М-вото на Просвѣтата съ вѣржико № 3507 отъ 11 февруарий 1923 г. и отъ Върховния читалищенъ съюзъ съ протоколъ № 9 отъ 15 ноември 1923 г. за всички у-ща, общински, градски и селски библиотеки.

НИВА е единственото списание съ най-богато и разнообразно съдържание, въ което участвуватъ като сътрудници първи наши писатели, професори, публицисти и професионалисти въ областта на своята материя.

НИВА застъпва всички отдѣли обективно, достъпно, съ данни отъ най-авторитетни източници.

Така въ „Нива“ последователно сж били застъпени отдѣлитѣ: астрономия, авиатика, архитектура, археология, биология, биография на видни и велики хора, география, геология, палеонтология, земледѣлие, стопанство, нови открития, описания на дивни и далечни страни, литература, художество, театръ, кино, спортъ и всички най-нови събития на деня — придружени съ снимки, картини, скици и карикатури.

Списанието, което навърши II-ра година и стѣпва въ III-та си годишнина, се радва на подкрепа въ обществото, а появилигѣ се напоследъкъ критики го сочатъ за единственото сериозно илюстрирано списание, което бързо се наложи, за да стане необходимо за всѣко семейство.

НИВА излиза въ 16 страници на хубава книга, съ много снимки. Издание на „Книпеграфъ“, неговото редовно излизане е напълно гарантирано.

НИВА, която излиза редовно всѣка седмица, дава годишно точно 52 книжки или 832 страници — голѣма обемна книга, която подвързана е най-ценното съкровище за всѣка домашна и обществена библиотека.

Ония, които си купуватъ списанието чрезъ вестникопродавачигѣ, заплащатъ всѣка книжка по 5 лева.

А ето облагигѣ на ония, които сж станали и желаятъ да станатъ абонати:

„Нива“ годишно дава по нѣколко ценни премии въ произведения на наши автори, най-люксово издадени, репродукции отъ картини на наши художници, географски карти, илюстрирани албуми, атласи, алманаси и пр.

За третата годишнина „НИВА“ е приготвила и дава желнага на всички стари и новозаписали се абонати:

СОФИЯ ВЪ СНИМКИ.

Разкошенъ албумъ отъ забележителностигѣ на столицата: сгради, паркове, градини, улици, учреждения, институти, хотели, банки и пр.

ИЗДАНИЕТО Е НАЙ-ЛУКСОЗНО.

Всички ония, които предплатятъ абонамента си за III година, платими наведигѣжъ или въ началото на всѣко полугодие, ще получатъ премията отъ първия брой на списанието.

Всички ония, които желаятъ, могатъ да се запишатъ за III годишнина на „Нива“ за 6 месеци — 100 лева или за година 200 лева предплатени.

Всичко се изпраща на адресъ: сп. „НИВА“, София.

Редакцията и администрацията на „Нива“ се помещаватъ на ул. Графъ Игнатиевъ 11, София. Телефонъ 3655.