

МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА VI. БРОЙ 4
Варна, април 1929



Замръзналия Варненски заливъ при Карантината. Февруарий 1929 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Главенъ редакторъ: САВЯ Н. ИВАНОВЪ

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



ТЕЛЕФОНЪ 326

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
 РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕИНИ ЗАВАРКИ

Гарантирана вѣща и прецизна работа при най-конкументни цени

10-6



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

Представители на:

DEUTSCHE LEVANTE LINE, HAMBURG

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

JOHNSTON LINE, LIVERPOOL

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

GUNARD LINE, LIVERPOOL

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

MOSS LINE, LIVERPOOL

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

10-6



10-6



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

Произвежда и изработва най-доброкачествени
зефири, оксфорди, бархети, маристи, бълени
платна, американски, хасета, чаршафи, сини и
спортни докове, обушарски докове, панамы,
ангини, дюшекликъ материи, табардини, лицеви
обушарски платна, швейцарски материи и
други, които се изработватъ отъ най-доброкачествени
прежди и се боядисватъ съ най-упорни бои



Производство на шаеци и фини камгарни платове

ОСНОВАНА 1904 ГОД.

ЗА ТЕЛЕГРАМИ: **ФАБРИКА НАДЕЖДА** ТЕЛЕФОНЪ № 47

10-4

Кожарска фабрика Произвежда лицеви
кожи: Боксъ черъ и цвѣтенъ, Бе-
лони, Лакъ, Шевра, Кожи за
кожени издѣлия и мебели



СКЛАДЪ ВЪ
СОФИЯ

Главни дилъжтери на
кожарската фабрика
БРАТА К. БЪКЛОВИ
СОФИЯ-РУСЕ-ВАРНА-ПЛОВДИВЪ

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

10-4



КОЖСНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

ПЕРГАМЕНТОВИ
ХРОМОВИ

РЕМАЧКИ
САРЪММ



ПЪРВА БЪЛГАРСКА ПЛЕТАЧНА ФАБРИКА ЗА ФИНИИ ТРИКОТАЖИ И ЧОРАПИ

„БЖДАЩНОСТ“

на

ИЛИЯ ИЛЕВЪ

Основана въ 1907 год. Габрово

FABRIQUE DE BONNETERIE

„BADASCHNOST“

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

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

Търсете ги въ всички добре уредени магазини!

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

Цѣни достъпни за всѣкиго!

10—4

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО АКЦИОН. Д-ВО – РУСЕ

Телеграфически адресъ: МЕРКУРЪ

Телефонъ № 60

ЗЕМЛЕДѢЛСКИ МАШИНИ:

Вършачки, трактори, редосѣялки, триори, сламорезачки, преси за грозде, мисирорезачки и др. ЖЕЛѢЗАРСКИ и КОЛАРСКИ МАШИНИ, МЕЛНИЧАРСКИ МАШИНИ и АРТИКУЛИ: Копринени сита, мелнични камъни, мелнични чукове и сантрачи и др.

ТЕХНИЧЕСКИ АРТИКУЛИ:

Трансмисионни ремъци, водопроводни тръби, фитинги, клингиригъ, азбестъ и пр. Гипсъ, циментъ

ОФЕРТИ И КАТАЛОЗИ ГРАТИСЪ ПРИ ПОИСКВАНЕ

КОНКУРСЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ЗА МОРСКИ РАЗКАЗЪ

1. Обявява се конкурс за написване на морски разказъ, който да има за сюжетъ родното море, стремежа и любовта къмъ него, живота на нашитѣ моряци, рибари и пр.

2. Въ конкурса може да вземе участие всѣки българинъ.

3. Представениятъ разказъ трѣбва да бѣде написанъ специално за конкурса и непечатанъ по-рано.

4. Разказътъ трѣбва да бѣде представенъ най-късно на 1 септемврий 1929 г. въ Българския Народенъ Морски Сговоръ — Варна, ул. „Царъ Борисъ“ № 6. Той трѣбва да бѣде написанъ на пишуща машина и да носи мотото, а въ отдѣленъ запечатанъ пликъ, скрепенъ съ мотото и и приложенъ къмъ разказа, да се представи името на автора, заедно съ точния му адресъ.

5. За преглеждане на представенитѣ разкази ще се състави комитетъ-жури отъ 5 члена, трима отъ които ще се посочатъ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, единъ отъ Писателския съюзъ въ София и единъ отъ Министерството на народната просвѣта.

6. За двата ней-хубави разкази се опредѣля по една премия: I отъ 3000 лв. и II отъ 2000 лв.

7. Журито има право да посочи, кои отъ непремиранитѣ разкази сѣ добри и да ги препоръча за отпечатване въ списанието „Морски Сговоръ“ срещу хонораръ, съгласно правилника на Книжовно-просвѣтния отдѣлъ при Б. Н. М. С.

8. Два месеца следъ оповестяването на резултатитѣ отъ конкурса, представенитѣ и непремирани или неодобри за отпечатване работи се държатъ на разположение на авторитѣ имъ. Следъ този срокъ тѣ ще бѣдатъ унищожени.

9. Неотговарящитѣ на изброенитѣ по-горе условия разкази ще се изключатъ отъ конкурса и ще се оставятъ непрегледани отъ журито.

гр. Варна 25 октомврий 1928 год.

Отъ Главното управително тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ

ОСНОВАНА 1892



Maison fondée
en 1892

ПЪРВА ЦАРСКА ПРИДВОРНА ФАБРИКА ЗА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ

ИВАНЪ х. БЕРОВЪ
ГАБРОВО

FABRIQUE D'ETOFFES PURE LAIN

== Изработва най-финни камгарни вълнени платове ==

За телеграми: БЕРОВЪ — Габрово

Телефонъ № 45

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА VI. БРОЙ 4. За България 140 лева. За странство 170 лева Отделенъ брой 20 лева
ВАРНА априль 1929 година. УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

Сава Н. Ивановъ

ГОЛЪМИТЪ СТУДОВЕ И ЗАМРЪЗВАНИЯТА ПО НАШЕТО ЧЕРНОМОРСКО КРАЙБРЪЖИЕ ПРЕЗЪ 1929 ГОД.

Тази година преживѣхме една много продължителна и студена, но не и необикновена зима. Продължителни зими съ голѣми студове сѣ случвали често въ Европа презъ по-голѣми или по-малки периоди, но поради кратковременниятъ ни животъ — срѣдно около 60 години — ний не можемъ да бъдемъ съвременници на нѣколко такива и ето защо всѣка особено продължителна и студена зима ни се струва като нѣщо необикновено. Много студенитѣ и продължителни зими се случватъ периодично, но до сега науката не е могла да опредѣли точно нито голѣмината на периодитѣ, нито причинитѣ на тази периодичностъ. Може само да се отбележи, че продължителнитѣ и особено студени зими въ Европа сѣ се редували отъ време на време въ предѣлитѣ отъ 20 до 200 години.

Продължителнитѣ студени европейски зими сѣ се отразявали винаги чувствително върху нашето черноморско крайбрѣжие и въобще върху цѣлото Черно море. Наредъ съ тѣхъ, споредъ степента и продължителността на студовитѣ въ Европа, и Черно море е замръзвало въ по-голѣми или по-малка степенъ. Специално за замръзванията въ Черно море, за времето отъ Херодота до нашитѣ дни, азъ още презъ 1926 година помѣстихъ една статия въ списанието „Морски Сговоръ“, озаглавена — „Замръзвания и ледове въ Черно море“.*) Тукъ нѣма да повтарямъ датитѣ и описанията за замръзването на Черно море, а ще опиша само накратко тазигодишната продължителна и много студена зима по нашето черноморско крайбрѣжие и послѣдствията отъ нея — замръзването на нашитѣ черноморски пристанища и прибрѣжнитѣ води, задържане на корабоплаването за известно време и появата на голѣмо количество плаващи ледове както въ открито море, така и при брѣговетѣ ни.

Обикновено всѣка година презъ зимата Черно

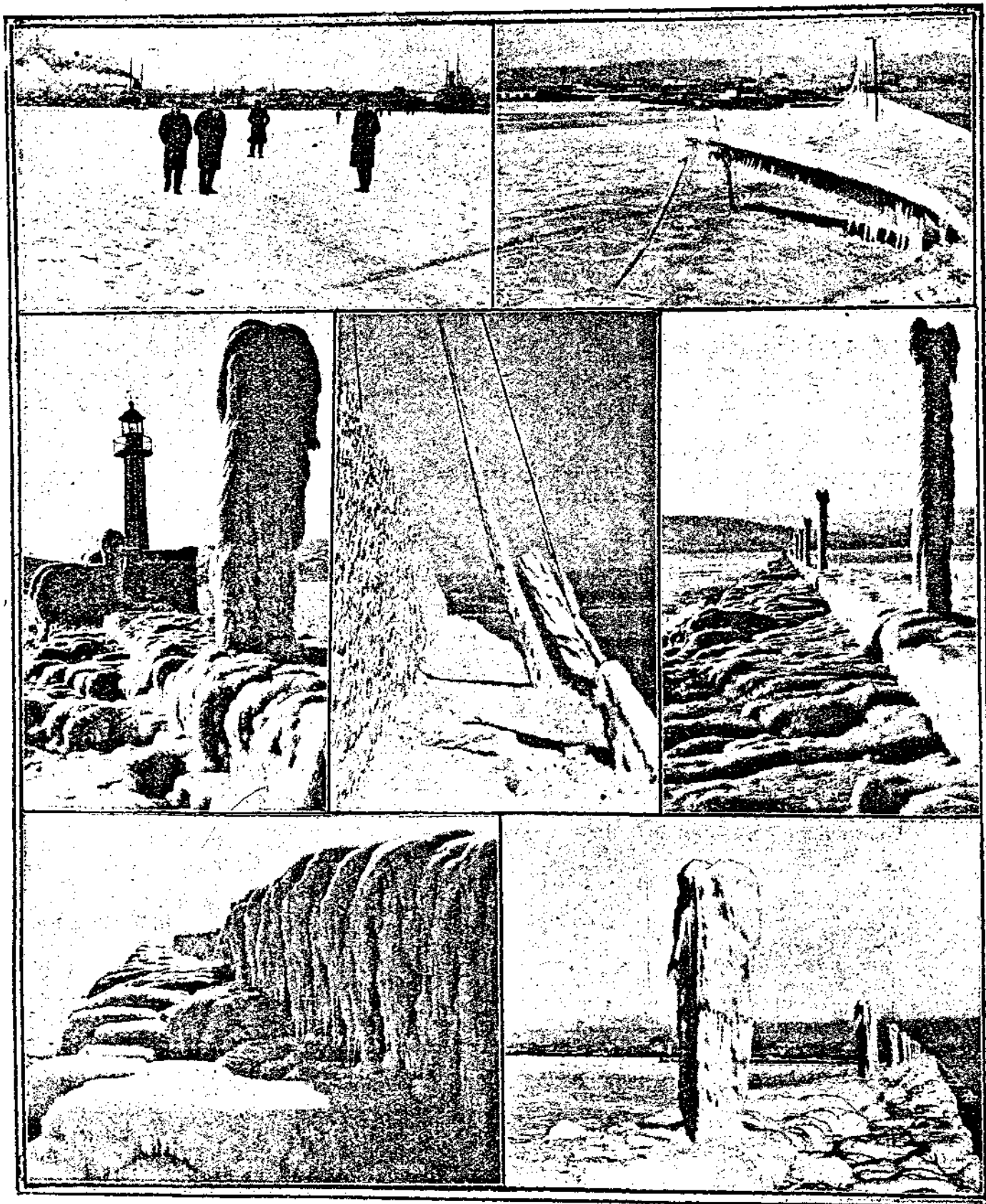
море замръзва отъ единъ до два месеца само въ най-северозападната си частъ, главно при Одеса и Очаковъ. Азовското море замръзва цѣлото всѣка година на по-продължително време — отъ 2 до 3 месеца. Покрай нашия черноморски брѣгъ, обаче, зимитѣ сѣ обикновено мекѣ, снѣгъ вали много рѣдко и не се задържа повече отъ два-три дена, а морето не замръзва. Но, имало е случаи, при изключителни студени и продължителни зими, да замръзне и морето при нашия черноморски брѣгъ. Азъ нѣма да изброявамъ тия случаи, защото тѣ сѣщо така сѣ изтъкнати въ посочената по-горе моя статия, а ще ги допълня само съ новитѣ случаи на замръзване.

По-миналата зима 1927—1928 година, дошла следъ едно много горешо лѣто, бѣше една отъ студенитѣ зими за нашето черноморско крайбрѣжие. Особено силенъ бѣше студа въ края на месецъ февруарий и началото на м. мартъ 1928 год. По това време температурата на въздуха въ Варна достигна до — 15° Ц. Девненското езеро замръзна цѣлото за малко време, а сѣщо така замръзна за два дена южната половина отъ пристанището — при така наречения „Воененъ кей“.

Тазигодишната зима, 1928—1929 година, бѣше една отъ много продължителнитѣ и много студени за нашето черноморско крайбрѣжие, каквато не се е случвала отъ около две десетилѣтия насамъ. При това трѣбва да се отбележи, че отъ 1900 до 1929 година най-низката температура въ Варна е била — 19° 4 (на 22. I. 1907 година), а тази година на 10 февруарий 1929 г. най-низката температура на въздуха достигна до — 23° Ц, което е едно много рѣдко явление за българското черноморско крайбрѣжие. Най-голѣмия и продължителенъ студъ бѣше презъ месецъ февруарий, прекъснатъ съ едно малко затопляне къмъ срѣдата и края на месеца. Съ настѣпването на месецъ мартъ студа наново сви, обаче не за дълго. При тия студове — въ първата и втората половина на м. февруарий и въ на-

*) Списание „Морски Сговоръ“, год. III, брой 8, Варна, X. 1926 год., стр. 7 и 8.

ГОЛЪМИТЪ СТУДОВЕ ПО НАШЕТО ЧЕРНОМОРСКО КРАЙБРЪЖИЕ



ВАРНА — Замръзналото пристанище и вълнолома. Февруарий 1929 г.

Фото „Етюд“ на К. А. Терзистоевъ — Варна

чалото на м. мартъ — пристанищата, малките заливетата и езерата по българския черноморски брягъ замръзнаха, а също така частъ отъ Бургаския заливъ и нѣкои части отъ морето при бряга — при носъ Галата, при устието на рѣка Камчия, около острова „Св. Анастасия“ и пр. Въ морето плаваха ледени плочи, които при благоприятни вѣтрове се натрупваха въ заливитѣ иди около бряга. Особено много плаващи ледове сѣ появили въ Бургаския заливъ, които, сковали се помежду си отъ студовѣтъ, затрудниха за известно време движението на корабитѣ и даже спрѣха корабоплаването за нѣколко дена. За да имаме една по-ясна представа за това рѣдко явление покрай нашия черноморски брягъ, азъ ще дамъ накратко разказитѣ на нѣкои моряци очевидци, пътували по това време съ корабитѣ си въ Черно море и извадки отъ официалнитѣ донесения на началника на Варненското пристанище и тия отъ Морската полицейска служба.

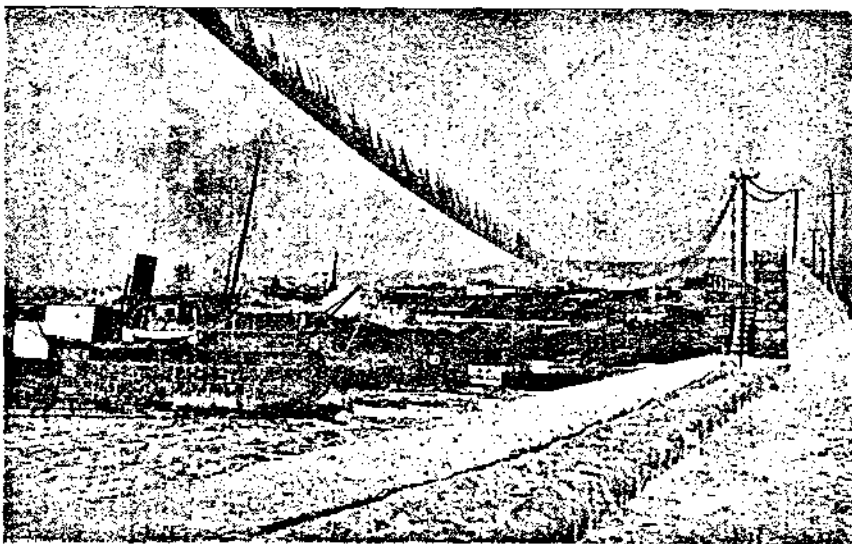
Началникътъ на корабния отрядъ отъ Морската полицейска служба г-нъ капитанъ П. р. о. з. Т. Тодоровъ, който презъ време на голѣмия студъ презъ първата половина на м. февруарий е билъ съ корабъ „Строгий“ въ Созополъ и който въ петъкъ, на 8 февруарий следъ обѣдъ се завърна съ кораба въ Варна, съобщава, че отъ с. Гюзикенъ до Варна по цѣлия хоризонтъ на морето плавали кръгли ледени плочи. Отъ с. Гюзикенъ до Варна, кораба се движелъ презъ всичкото време между тия плаващи ледове, разпрѣсквайки ги въ страни при движението си. Въ Варненското пристанище, което бѣше замръзнало, той не можа да влѣзе, а остана да пренощува на котва въ предпристанището. Едвамъ на следната сутринъ, въ сѣбота, на 9 февруарий влѣзе въ пристанището и се прибра на мѣстото си — въ югозападния ъгълъ на пристанището, където е така наречения Воененъ кей — следъ като пристанищниятъ катеръ „Осъмъ“ разби леда по пътя на движението му.

Командирътъ на парахода „Варна“ отъ Бълг. търг. параход. д-во г. Н. Бабевъ, който презъ време на първия февруарски студъ е пътувалъ съ кораба си отъ Цариградъ за Бургазъ и Варна, разказва:

„Пътувайки отъ Цариградъ за Бургазъ, презъ нощта забелязахъ при Маслинения носъ (Зехтинбурунъ) плаващи ледове, идващи отъ северозападъ, движени отъ силния вѣтеръ. Тия ледове изпълваха и цѣлия Бургаски заливъ. Отъ острова „Св. Анастасия“ по посока на Бургазъ морето бѣше замръзнало и парахода, цепейки ледената покривка, трѣбваше съ трудъ да си пробива пътъ, за да достигне до пристанището. Последното също бѣше замръзнало. Употрѣбихме също така много усилия до като разбиемъ леда и се долепимъ до кеевата стена. На излизане отъ Бургаското пристанище леда още не бѣше се разтопилъ, а продължаваше да сковава цѣлото пристанище, предпристанището и цѣлото море до меридиана на островъ „Св. Анастасия“. По-нататкъ по пътя за Варна морето бѣше чисто отъ ледове, но приближавайки къмъ Варна — при устието на рѣка Камчия — морето също бѣше замръзнало. Бѣше замръзнало и Варненското пристанище, където за да застанемъ на търговския кей, трѣбваше педя по педя да се приближаваче разбивайки постепенно тела“

Началникътъ на Варненското пристанище инженеръ Б. Кѣневъ, въ своитѣ донесения до Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата въ София по случай голѣмитѣ студове и замръзванията, пише:

„Начиня отъ срѣдата на м. януарий 1929 год. почнаха да духатъ по нашето крайбрежие, кога по-силни, кога по-слаби западни и северозападни вѣтрове, като температурата на въздуха спадна много. Отъ 18 януарий, кога температурата на въздуха презъ цѣлия день бѣ — 6° Ц, до 25 януарий, тя не се качи надъ нулата, като се отбелязаха минимални дневни температури до — 10° Ц. Следъ това последваха 4 дни съ източень вѣтеръ при температура пакъ подъ нулата. Отъ 30 януарий наново започнаха да духатъ силни северни вѣтрове и температурата на въздуха още се понижи. Поради тия продължителни студове температурата на водата въ Варненското пристанище на 4 февруарий спадна на — 2° Ц. и при царуващото по това време безвѣтрие, тя почна да замръзва. Сѣщата нощъ е отбелязана минимална температура на въздуха — 11° Ц, а на сутринта при температура на въз-



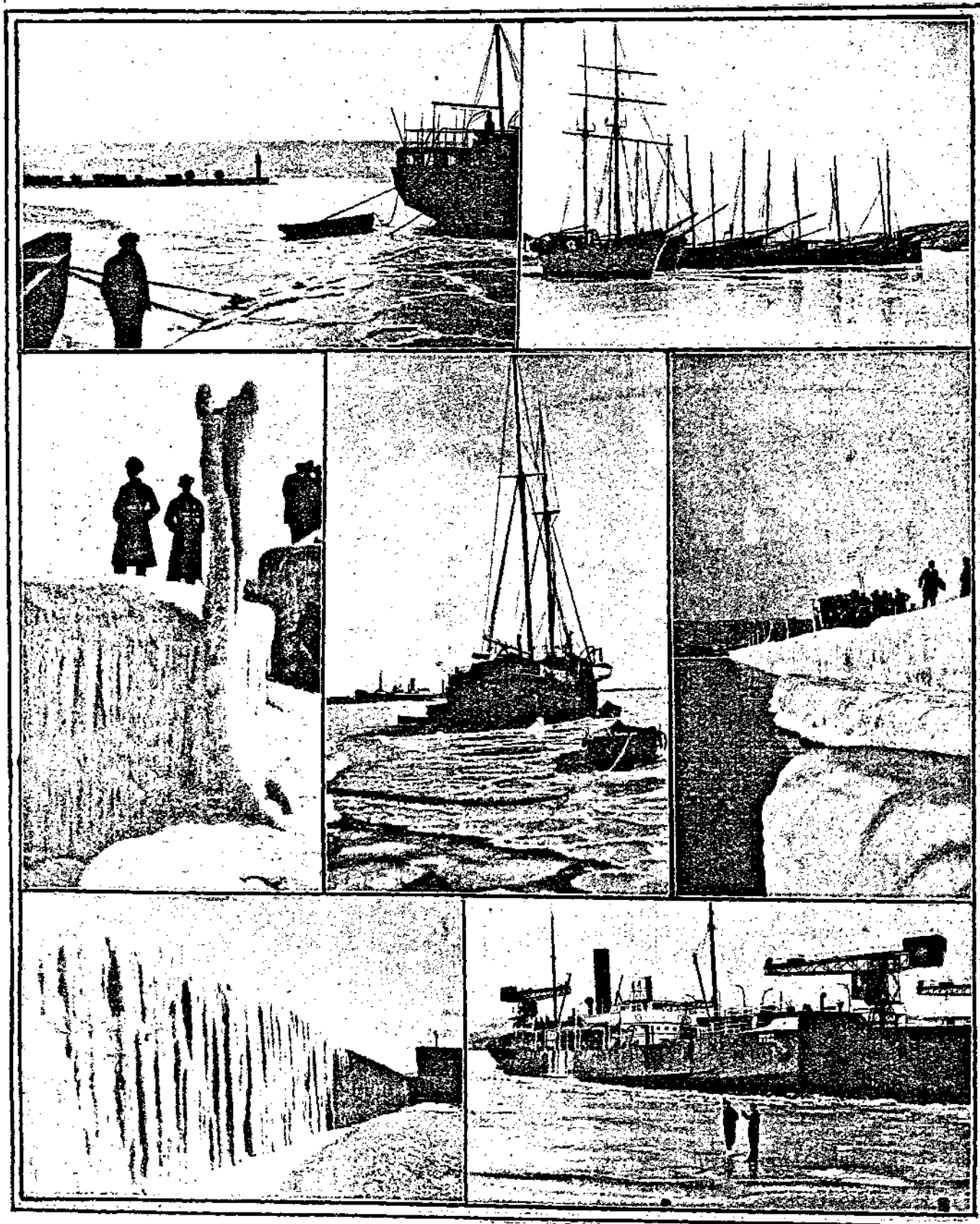
Замръзналото Варненско пристанище. Февруарий 1929. Фото Терзистоевъ.

духа — 9° Ц. басейна се покри съ ледена кора отъ срѣдно 4 см. дебелина, като на мѣста ледената кора имаше 10 см. дебелина. На 5 и 6 февруарий температурата на въздуха бѣше 0°, а на 6 февруарий по обѣдъ се качи на + 3° Ц.; поради тия причини ледената кора въ пристанището не можа да увеличи дебелината си. Презъ това време за да не се прѣчи на влизането и излизането на корабитѣ, ний разбивахме ледената кора съ влекача „Осъмъ“.

На 7 февруарий започнаха да духатъ пакъ силни северни вѣтрове и температурата на въздуха презъ деня спадна до — 15° Ц., а на 8. II презъ нощта тя достигна до — 20° Ц. Заледяването започна да се увеличава. На 10 февруарий на разсѣмъвне имавме температура — 23° Ц.;*) нощта бѣше съвършено тиха и ясна, за това и процесъ на заледяването се ускори. Освенъ пристанищниятъ басейнъ замръзна цѣлия заливъ западно отъ линията входния фаръ — Карантината и източната частъ на канала; останалата частъ отъ канала и Девненското езеро бѣха покрити съ ледъ още отъ 22 януарий. На 11 февруарий студа продължи — минимал-

*) Това е най-низката температура по Българския черноморски брягъ, отбелязана отъ 50 години.

ГОЛЪМИТЪ СТУДОВЕ ПО НАШЕТО ЧЕРНОМОРСКО КРАЙБРЪЖИЕ



Замръзналото пристанище, вълнолома и дона въ замръзналото езеро. Варна, февр. 1929 год. Фото Дярамъ Славовъ — Варна

мална температура на въздуха — 20° Ц. Още на 10 февруарий се забелязаха на хоризонта — между двореца Евксиноград и носъ Галата — обширни ледени полета, а на 11 февруарий фарапазача на Галата съобщи, че плаващи ледени маси обхващатъ цѣлия хоризонтъ отъ носъ Калиакра до носъ Емине, което се потвърди и отъ пристигналитъ параходи „Хиосъ“ (подъ германско знаме) и „Евдокия“ (отъ Българското търговско паракодно д-во). Подобно явление до сега по нашето черноморско крайбрежие не е наблюдавано и записано. По леда въ пристанището можеше да се ходи свободно и множество граждани опитаха здравината му и се фотографираха върху леда. Той имаше следната дебелина: при военния кей 30 см., при седмото мѣсто 17 см., а къмъ малкия кей 11 см.

На 12 февруарий температурата на въздуха почна бавно да се качи и достигна до — 6° Ц., а на следующия денъ 13. II. 1929 г. тя бѣше — 5° Ц. На 12 февруарий, поради върлуващата североизточна буря и развилото се голѣмо вълнение леда въ залива започна да се чупи. Английскитъ параходъ „Майдъ офъ Истъръ“, едвамъ следъ петъ часови усилия можа да си открие пътъ въ пристанището и къмъ 18 часа замина. Къмъ 16 часа сѣщиятъ денъ се помъчи да влѣзе въ басейна грѣцкиятъ параходъ „Систосъ“, но не можа да разбие леда и спря северозападно отъ зеления фаръ. Къмъ 19 часа шведскитъ параходъ „Грекландъ“, използва направения отъ английскитъ параходъ пътъ и замина. На 13 февруарий сутринтъ по сѣщия пътъ заминаха отъ Варненското пристанище българскитъ параходи „Евдокия“ и „България“.

На 14 февруарий настѣпи едно затопляне, като температурата на въздуха на обѣдъ се покачи на + 5° Ц., вследствие на което леда въ пристанището се разчупи. Затоплянето продължи нѣколко дена и леда се разтопи.

Къмъ 18 февруарий наново се застуди. На 20 февруарий температурата на въздуха достигна до — 13° Ц., вследствие на което се образува слабъ ледъ въ пристанището, около Карантината и носъ Галата. По хоризонта се появиха пакъ плаващи ледени полета. На 22 февруарий температурата спадна до — 16° Ц., а дебелината на леда се усили, като достигна на мѣста до 7 см.; по цѣлия воденъ хоризонтъ извѣнъ залива се виждаха ледени плочи, обаче, въ залива нѣмаше още ледъ.

Отъ 24 февр. настѣпи повишение на температурата на въздуха. Вследствие на това затопляване, леда почна да се топи. Въпреки това, обаче, цѣлото море предъ Варненския заливъ и по-далечъ, доколкото можеше да го обхвае око̀то, бѣ покрито съ плаващи ледени плочи. Параходитъ се движеха свободно. Сведенията на нѣкои вестници, за дебелината на леда, сѣ крайно преувеличени.

Командирътъ на корабъ „Смѣли“, лейтенантъ о. з. П. Недѣлчевъ, който презъ време на втория февруарски студъ е пѣтувалъ до Созополъ и обратно, въ служебното си писмо до Началника на Подвижната полицейска служба донася:

„На 20 февруарий т. г. заминахъ съ корабъ „Смѣли“ за Созополъ, а на следния денъ въ 2 часа сутринтъ се завърнахъ въ Варна. Презъ време на пѣтуването отъ носъ Галата до носъ Емине, вследствие западния вѣтъръ, морето бѣше чисто отъ ледени маси, обаче повърхностната вода бѣше сгъ-

стена отъ студа и готова да замръзне при безвѣтрие. На изтокъ по цѣлия хоризонтъ, започвайки 3 до 4 мили отъ брѣга, се бѣлѣха ледени маси. Единъ английски параходъ, пѣтуващъ по посока на северъ, се движеше всрѣдъ ледени плочи. Макаръ, че моя корабъ се движеше близко покрай брѣга, все пакъ отъ време на време навлизаше въ ледени пространства. Плаващитъ ледове имаха почти кръгла форма, съ диаметъръ около 50 см. и дебелина 3 до 4 см.

Въ Бургаския заливъ, сѣщо поради западния вѣтъръ, нѣмаше плаващи ледове, обаче, хоризонта на изтокъ бѣше побѣлѣлъ отъ ледени маси. Созополския заливъ бѣше чистъ.

Напуснахъ Созополското пристанище сѣщия денъ (20. II. 1929 г.) въ 21 часа при северенъ вѣтъръ. Бургаскиятъ заливъ не бѣше заледенъ, обаче на изтокъ хоризонта, освѣтенъ отъ луната, се бѣлѣше поради плаващитъ ледени маси. Отъ носъ Емине до Варна кораба пѣтуваше непрекъснато въ гѣста ледена маса, която се състоеше отъ ледени плочи, съ дебелина отъ 5 до 8 см. Формата на тия плочи бѣше овална съ диаметъръ отъ 50 см. до 1.5 метра, като преобладаваха плочитъ съ диаметъръ отъ 50 см. до 1 метъръ. Леденитъ плочи бѣха на гѣсто една до друга, почти залепени, и представляваха една дебела покривка върху водната повърхност, която не позволяваше да се об-



Замръзналото Варненско пристанище. Февруарий 1929.

Фото И. Иосифовъ

разува вълнение, въпреки, че вѣтърътъ бѣше много силенъ (6 до 7 бала).

Началникътъ на Семафорно-наблюдателната и спасителна служба отъ Бургаския районъ, запасния капитанъ-лейтенантъ Б. Рачевъ, въ дописанията си отъ Созополъ до Началника на Морската полицейска служба въ Варна, пише:

„На 23 февруарий една компания отъ 5 госпожици е ходила върху заледения заливъ между острова „Св. Трифонъ“ и града на разстояние около 80 метра отъ брѣга. Леда се е пропукалъ и всички сѣ са намѣрили въ водата. Четири отъ госпожицитъ сѣ спасени, а едната отъ тѣхъ — петата — която е попаднала подъ леда, се удави.

На 24 февруарий цѣлия Бургаски заливъ, Созополския заливъ и цѣлия хоризонтъ бѣха покрити съ плаващъ ледъ. На мѣста се виждаха голѣми късове, а въ повечето случаи дребни парчета. Поради

тихото време, плаващитъ ледове бѣха въ застоило положение.

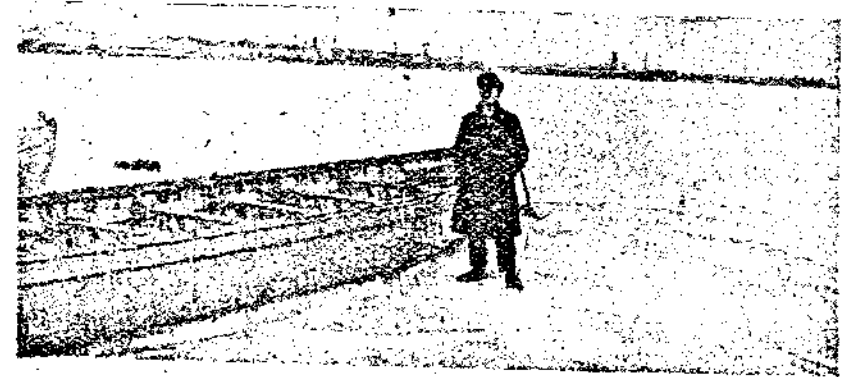
На 26 февруарий ледоветъ отъ Бургаския и Созополския заливи се разпокъсаха на парчета, вследствие повишение на температурата. Южно



Замръзналото Варненско пристанище. Февруарий 1929. Фото Ларамъ Славовъ

отъ постъ Месемврия, залива бѣше покритъ съ едри плочи ледъ, а северно отъ сѣщия заливъ бѣ заледено отъ брѣга къмъ морето на около 30 метра широчина. Ледътъ имаше дебелина 15 см. Поради тихото време леда бѣ въ застой. Около Маслинения носъ (Зехтинъ-Буручъ) бѣ сѣщо замръзнало. Кюприйскитъ заливъ е замръзналъ до село Ембелецъ. Предъ Василико морето е замръзнало на едно пространство до една миля отъ брѣга. Ледътъ въ Василиковското пристанище започна да се размръзва. На югъ къмъ Ахтополъ е замръзнало на разстояние около 2 мили. Успоредно на брѣга се вижда една ивица вода, широка около половинъ миля, а задъ нея следватъ ледове. Привечеръ, поради настѣпналото затоплюване, ледоветъ започнаха да се топятъ.

На 1 мартъ, вследствие голѣмото вълнение, плаващия ледъ отъ заливитъ се натрупа по крайбрѣжieto. Вътрешността на морето бѣше чиста отъ плаващи ледове. На следния день — 2 мартъ — северниятъ вѣтръ докара на хоризонта нови плаващи ледове, които идвайки къмъ брѣга, се топяха. На 3 мартъ северниятъ вѣтръ и вълнение



Замръзналото Варненско пристанище. Февруарий 1929. Фото И. Иосифовъ

докараха леденитъ маси отъ хоризонта къмъ брѣга, които вследствие силния студъ се затвърдиха въ едри плочи и прѣчеха на движението на корабитъ. Параходъ „Бургазъ“, отъ Българското параходно д-во, който тази сутринъ рано напусна Бургаското пристанище, застана на котва предъ островъ „Св.

Анастасия“, неможайки да разбие придошлитъ ледове. Едвамъ привечеръ той си проби пътъ и замина за Варна. На 4 мартъ морето покрай южния ни черноморски брѣгъ се заледи съ ледъ дебелъ 15 см., върху когото е падналъ обилень снѣгъ. По-

ради това движението на корабитъ е доста затруднено. На 5 мартъ плаващитъ ледове се натрупаха въ южната частъ на Бургаския заливъ, въ Созополския заливъ и по крайбрѣжieto на Маслинения носъ. Отъ една седмица съобщенията между Бургазъ, Созополъ и Василико сѣ прекъснати. Голѣми прѣспи затрудняватъ всякаво движение по суша, а ледоветъ прѣчатъ за съобщение по море. На 5 и 7 мартъ парахода „Евдокия“, извършвайки крайбрѣжното си пътуване, не можа да посети Созополското пристанище, понеже последното е замръзнало.

Единъ отъ офицеритъ на българския параходъ „Бургазъ“, който въ края на м. февруарий е пътувалъ съ кораба отъ Срѣдиземно море за България, разказва:

„На 24 февруарий пристигнахме въ Цариградъ. Златниятъ рогъ бѣше заледенъ на малки тънки ледени парчета. Отъ параходната агенция ни съобщиха, че въ Черно море се движатъ ледени блокове. Следъ два дена, на 26 февруарий въ 16 часа, напуснахме Златния рогъ на пътъ за Бургазъ. Въ 18 часа напуснахме Босфора и навлѣзохме въ Черно море и едновременно съ това на хоризонта се откри бѣла ивица, движеща се къмъ насъ. Намалихме хода, тъй като това бѣше плаваща ледена маса, която трѣбваше да пресѣчемъ. Въ 19 и половина часа навлѣзохме въ ледената областъ, която се състоеше отъ ледени блокове съ голѣмина 3 до 4 квадратни метра и височина надъ водата 30 до 40 см.,*) които едвамъ мръдваха при ударитъ на кораба. Тази ледена областъ обхващаше едно пространство отъ 2 до 3 километра и представляваше авангардъ на следващитъ задъ нея ледени области, които започнахме да откриваме последователно. Леденитъ области имаха различни голѣмини и се движеха отъ северъ къмъ югъ. Последующитъ ледени области не бѣха разчупени на ледени блокове, а представляваха компактни ле-

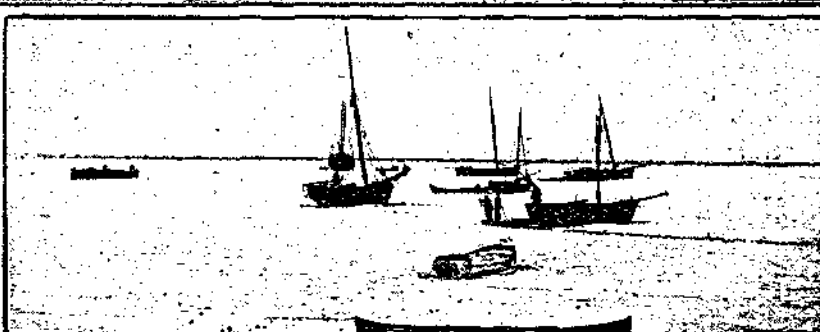
дени полета, съ диаметръ около 2 до 3 километра. На изтокъ цѣлия хоризонтъ бѣше побѣлѣлъ отъ ледъ. Едни ледени области, вѣроятно влачени отъ течението, идваха отъ северъ, а други, носени отъ силния западенъ вѣтръ — идваха отъ западъ. Тукъ-таме между отдѣлнитъ ледени области се виждаха ивици морска вода. Стараехме се да се движимъ по тия ивици вода, обаче не винаги това биваше възможно. Едни ледени полета заобикаляхме, а други разбивахме и поради това се движехме много бавно. Сутринта, на 27 февр., навлѣзохме въ Бургаския заливъ, който бѣше изпълненъ съ малки ледени парчета. Бургаското пристанище бѣше замръзнало, но нарѣзано на блокове, вследствие на разбиването на леда отъ влизащитъ и излизащи кораби. Съ разбиване и отстраняване на ледоветъ, стѣпка по стѣпка, съ голѣми

станище бѣше замръзнало, но нарѣзано на блокове, вследствие на разбиването на леда отъ влизащитъ и излизащи кораби. Съ разбиване и отстраняване на ледоветъ, стѣпка по стѣпка, съ голѣми

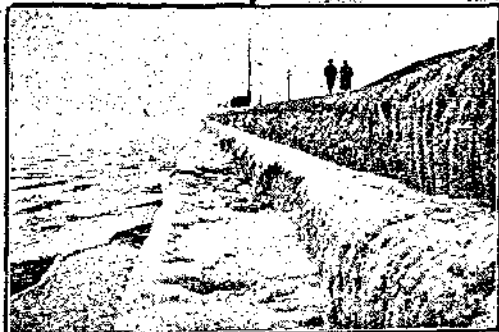
*) Обща дебелина на леда около 2.5 метра.

ГОЛЪМИТЪ СТУДОВЕ ПО НАШЕТО ЧЕРНОМОРСКО КРАЙБРЪЖИЕ

ЛЕДА
ВЪРХУ
ВЪЛНОЛОМА
И
МОРЕТО



ЛЕДА
ВЪ
БУРГАЗСКИЯ
ВЪНКАШЕНЪ
ЗАЛИВЪ



ЛЕДА ВЪ
ПРИСТАНИЩЕТО



ЗАМРЪЗНАЛИЯТЪ БУРГАЗСКИ ЗАЛИВЪ — М. ФЕВРУАРИЙ 1929Г.

ЛЕДА
ПРИ
СТАРИЯ
КВАРТАЛЪ
НА ГР.
ВАСИЛИКО



ФОТО
М.
ПАНАЙОТОВЪ
ВАСИЛИКО
ФЕВРУАРИЙ
1929г.



ЛЕДА ВЪ ЗАЛИВА
ЗАМРЪЗНАЛИЯТЪ

ЛЕДА ПРИ НОВИЯ КВАРТАЛЪ
ВАСИЛИКОВСКИ ЗАЛИВЪ

усилия къмъ 6 часа сутринта, на 27 февруарий, застанахме до кеевата стена. Понеже лошото време не ни позволи да разтоваримъ стокитъ си веднага, то трѣбваше да останемъ въ пристанището до

3 мартъ. Презъ това време, вследствие на северната виелица и голѣмия студъ, морето отъ Бургаския заливъ до островъ „Св. Анастасия“ замръзна. Отъ Бургаското пристанище тръгнахме за Варна на

3 мартъ въ 3 и половина часа сутринта. Още при вътрешнитѣ фарове на Бургаското пристанище се натъкнахме на ледъ, дебелъ 35 до 40 сантиметра. Обикновеното пътуване бѣше невъзможно, ето защо започнахме да трошимъ леда. Съ малъкъ ходъ назадъ и пълънъ ходъ напредъ ние разбивахме постепенно по 10—15 метра на всѣки ударъ. Следъ 3—4 часова трошене на леда, едвамъ стигнахме до външния фаръ на Бургаското пристанище, и то съ много голѣмъ рискъ да повредимъ кормилото. Следъ като завихме покрай външния фаръ, навлѣзохме въ по-дебелъ ледъ. Искане да



Замръзналото Варненско пристанище гледано отъ карантината. Февруарий 1929

се върнемъ обратно, обаче не успѣхме, понеже разчупенитѣ блокове задъ насъ се съединяваха, замръзваха и по този начинъ затваряха и затрудняваха обратния пътъ. Въ сѣщото време единъ французки параходъ се бореше съ леда и се мъчеше да се прибере въ Бургаското пристанище. Едвамъ къмъ 16 и полов. часа достигнахме на равно съ островъ „Св. Анастасия“, и навлѣзохме въ водното пространство. Цѣлото море отъ островъ „Св. Анастасия“ до носъ Емине бѣше покрито съ ледена

каша. Пътуването ни отъ носъ Емине до носъ Галата се затрудни, понеже ледената каша се сгъсти много. Едвамъ на 3 мартъ презъ нощта въ 23 и половина часа пристигнахме въ Варненското пристанище, което не бѣше заледено“.

Началникътъ на семафорно-наблюдателната служба отъ Варненския районъ, г-нъ капитанъ П. о. з. Вариклечковъ, въ донесението си до Началника на Морската полицейска служба по поводъ замръзванията по нашия черноморски брѣгъ за времето отъ 2 февруарий до 8 мартъ, пише:

„На 2 февруарий 1929 г. слабо заледяване по крайбрѣжието. Отъ 3 до 12 февруарий морето замръзна до линията на хоризонта съ дебелина на леда 15 до 20 см. На 13 февруарий силното вълнение разчупи леда и го натрупа по брѣга. Отъ 14 до 22 февруарий морето бѣше чисто отъ ледъ. На 22 февруарий къмъ 17 часа се появи на 2 мили отъ брѣга една ледена маса, която къмъ 18 и полов. часа, благодарение на силния западенъ вѣтръ бѣ отдалечена навътре въ морето. На 23 февруарий морето наново се заледи съ тънъкъ ледъ по цѣлото крайбрѣжие. На 24 февруарий морето наново се заледи до хоризонта. Намѣста върху леда се беляза снѣгъ. Следъ обѣдъ сѣщия день, вълнението и вѣтъра, отдѣлиха леда на около 400—500 метра отъ брѣга, а тукъ-тамъ се забелязаха прошарвания отъ разтопени мѣста. На 25 февруарий леда се разтопи и насѣбра къмъ брѣга и въ Варненския заливъ. На 27 февруарий южнитѣ постове наблюдавали заледяване на морето съ дебелина на леда 3 до 4 см. На 27 февруарий, поради затоплянето и гъстата мъгла не е могло да се наблюдава морето. Отъ 1 до 8 мартъ северното българско черноморско крайбрѣжие и морето предъ него е било чисто отъ ледъ“.

Варна, 10. III. 1929 г.

Капитанъ П. о. з. Михайловъ

ЗНАЧЕНИЕТО НА ДУНАВА ЗА НАСЪ

Плаването по Дунава е било познато и се извършвало още въ дълбоката древностъ, обаче значението на рѣката като голѣмъ европейски воденъ пътъ за нуждитѣ на международната обмѣна е пораснало и се затвърдило следъ развитието на техническитѣ сръдства за плаването.

Рѣката Дунавъ днесъ обслужва стопанската дейностъ както на народитѣ, които населяватъ неговитѣ брѣгове, така и на отдалечени народи.

Крайбрѣжници на рѣката днесъ се явяватъ германцитѣ, австрийцитѣ, маджаритѣ, чехитѣ, югославянитѣ, ромънитѣ и ние. Обаче, освенъ тѣхъ, по Дунава се срещатъ знамената на много други европейски и не европейски народи, което иде да потвърди голѣмото значение, което има рѣката за международната търговия.

Презъ цѣлия XIX вѣкъ положението на р. Дунавъ и режима въ разни негови участъци се третираше почти въ всички преговори следъ международнитѣ сблъсквания, макаръ че борбитѣ и боицитѣ сѣ били далеко отъ рѣката.

Многочисленитѣ интереси на Дунава оправдаватъ прогласяването му за международна рѣка чрезъ мирнитѣ договори отъ 1919—1920 год.

Това положение днесъ е вече осигурено чрезъ единъ постояненъ и всестраненъ надзоръ върху

рѣката, изразенъ чрезъ Международната дунавска комисия — органъ на Обществото на народитѣ.

Тукъ нѣма да засегнемъ развитието на отдѣлнитѣ народи — крайбрѣжници и не крайбрѣжници по Дунава, макаръ че нѣкои отъ тѣхъ като напр. въ миналото ромънитѣ, австрийцитѣ и германцитѣ, а въ днешно време на чехитѣ, югославянитѣ, англичанитѣ и французитѣ представляватъ много голѣмъ интересъ и много добъръ примѣръ да се поучимъ какво трѣбва да направимъ, за да станемъ и ние съучастници въ международната рѣка, на която днесъ сме само съкрайбрѣжникъ. Днесъ всѣки поданикъ на крайбрѣжна държава може да намѣри по Дунава свое знаме, подъ което да пропътува цѣлата рѣка или подъ него да изпрати своето производство; само ние доброволно сме се лишили отъ удобствата, които би предлагало българското знаме за нашия вътрешенъ и външенъ обмѣнъ.

Отъ всички съкрайбрѣжни държави само нашето отечество е лишено отъ преданността, съ която българското знаме би служило на мирно-временното развитие на културна и стопанска България и отъ преданността, съ която корабоплаването подъ народно знаме би служило на България въ случай на война.

Ние сме единственият край Дунава, които пътуваме по своята рѣка също така като че ли пътуваме въ чуждия за насъ Wagon-lit или въ вагонъ restaurant по Б. Д. Ж. съ тази разлика, че при вътрешните пътувания по Б. Д. Ж. въ трена има и други вагони, гдето може човѣкъ да си поговори и се разбере на своя езикъ, а по Дунава за българина изборъ нѣма..

Само плодетъ на българското производство се разнасятъ по свѣтовните пазари отъ чужди знамена, и затова често пъти нашето производство минава подъ чужди етикети.

Значението, което има Дунава за нашето изродно стопанство съ огледъ на другитѣ външни посоки, по които то се движи, а именно: морето и сушата се вижда отъ приложената таблица, гдето сѣ дадени процентитѣ по тегло на нашия вносъ и износъ по море, Дунава и по сухо отъ 1886 год. до 1925 год.

Вносъ и износъ отъ България по тегло презъ море, Дунава и по сухо отъ 1896 до 1925 год.

Вносъ	по	1925	1924	1923	1922	1921	1920
	Море	36%	34%	31%	40%	58%	72%
Износъ	Дунава	48%	50%	50%	55%	29%	15%
	Сухо	16%	16%	19%	5%	16%	15%
Вносъ	Море	66%	56%	55%	60%	42%	27%
	Дунава	21%	34%	40%	23%	45%	66%
Износъ	Сухо	13%	10%	5%	17%	13%	7%
Вносъ	по	1919	1918	1917	1916	1915	1914
	Море	73%	25%	4%	16%	12%	53%
Износъ	Дунава	15%	55%	64%	61%	69%	35%
	Сухо	12%	19%	32%	23%	23%	12%
Вносъ	Море	52%	0.3%	0.3%	45%	28%	54%
	Дунава	6%	66%	12.7%	17%	61%	37%
Износъ	Сухо	42%	41.7%	87%	38%	11%	8%
Вносъ	по	1913	1912	1911	1910	1909	1908
	Море	40%	46%	45%	31%	34%	35%
Износъ	Дунава	45%	36%	38%	40%	45%	26%
	Сухо	17%	16%	14%	29%	23%	39%
Вносъ	Море	31%	47%	55%	34%	42%	47%
	Дунава	58%	38%	7%	22%	34%	27%
Износъ	Сухо	11%	15%	38%	45%	24%	26%
Вносъ	по	1907	1906	1905	1901	1896	1886
	Море	46%	42%	40%	41%	46%	31%
Износъ	Дунава	24%	23%	42%	45%	36%	45%
	Сухо	30%	35%	18%	14%	16%	26%
Вносъ	Море	48%	43%	44%	46%	42%	35%
	Дунава	29%	27%	28%	27%	26%	32%
Износъ	Сухо	23%	30%	38%	27%	22%	25%

Средно за цѣлия периодъ :

Вносъ: по море — 36% Износъ: по море — 44%
 „ „ Дунава 41% „ „ Дунава 32%
 „ „ сухо — 21% „ „ сухо — 24%

Срѣдно за цѣлия периодъ отъ 1886 до 1925 г. сме внасяли презъ Дунава 41% отъ всичкия нашъ вносъ и сме изнасяли презъ Дунава 32% отъ всичкия нашъ износъ.

Най-големитѣ проценти на вноса ни по Дунава се отнасятъ къмъ последнитѣ военни години 1915—1917 г., когато съвпадатъ и най-малкитѣ проценти на вноса ни по море, което се обяснява съ нашето и на другитѣ воюващи положения по Дунава и Черно море въ връзка съ проливитѣ и въ връзка съ мѣняващото се военно положение на рѣката Дунавъ при Сърбия и влизането на Ромѣния въ войната.

Същитѣ причини се отразяватъ за същото време и на износа.

Годината 1918 макаръ и военна не показва за нашия износъ такава голѣма аномалия по Дунава и по сухо, както за предишнитѣ военни години, тъй като положението въ тия области бѣше установено и владението на пѣтищата и съобщенията по сухо и по Дунава бѣше въ рѣцетѣ на съюза до като за сѣщата 1918 г. износа по море слиза до ненормалния 0.3% поради блокадата на проливитѣ.

Следвоеннитѣ години показватъ едно постепенно нагаждане къмъ обикновеното движение.

Цифритѣ ни показватъ една многолѣтна твърдостъ, която не се измѣства въ осезателенъ размѣръ въпрѣки вътрешното наше стопанско развитие и промѣни, които постоянното наше държавно строителство и народно стопанство показватъ за сѣщия периодъ.

Затвърденитѣ въ нормално време проценти на нашия износъ и вносъ по Дунава съ огледъ на цифритѣ за другитѣ направления показватъ голѣмото значение, което има рѣката върху нашето народно стопанство. Тия цифри хвърлятъ първия упрѣкъ за нашето положение на гостенинъ на брѣга на една така гостоприемна за всички предприемчиви народи рѣка. Нейното значение ще изпъкне още повече като се има предъ видъ специалното значение, което има рѣката за северна България, тъй като поради напредналото развитие на вътрешнитѣ ни пѣтища, у насъ вече може да се приеме, че има установени производствени области и тѣхни съобщителни направления. Даже специалната благоприятствена тарифа за Варненското пристанище около 1905 год. не можа да повреди на значението на Дунава като направление за нашия износъ. Въ всѣки случай отклоненията, които сѣ предизвикани въ миналото и въ последно време и които сѣ плодъ било на вътрешната ни тарифна политика, било на външни политически последици не опровергаватъ постоянното — срѣдното значение, което има Дунава за нашата търговия, което пъкъ обстоителство дава да се заключи, че подканата къмъ наше съучастничество на Дунава паралелно съ другитѣ народи си остава постоянна; че тя изхожда отъ вътрешността на страната, отъ непрекъснато-туптящото сърдце на трудолюбива и напредничава България и отъ естеството и вида на нашето участие въ международното стопанство. Тази подкана иде да подчертае факта, че веднажъ сме по брѣговетѣ на Дунава трѣбва да се впуснемъ и по водитѣ му. Това го иска добре разбрания ни интересъ.

Това се налага отъ припадащия ни се дѣлъ въ международното икономическо сътрудничество, за което тъй преданно и неуморно работи съ всеобщопознатото трудолюбие популацията дѣсница на България. Това трѣбва да го сторятъ тия, които сѣ призвани да го водятъ.

НОВИТЪ АНГЛИЙСКИ ЛИНЕЙНИ КОРАБИ

Въ Англия сѣ влѣзли въ строя новитѣ линейни кораби „Нелсонъ“ и „Родней“. Това сѣ единичнитѣ линейни кораби въ свѣта, построени следъ и съгласно постановленията на Вашингтонската военно-морска конвенция. Тѣ сѣ и единичнитѣ кораби отъ тоя типъ, въ които напълно е използванъ опита на голѣмата война; и такива ще останатъ тѣ най-малко до 1935—36 год. Споредъ постигнатото споразумѣние на петтѣхъ велики морски държави въ Вашингтонъ, не може да се започне построяката нито на единъ корабъ, съ повече отъ 10.000 тона водоизмѣстване, преди края на 1931 година. Изключение е направено само за Франция и Италия, на които е разрешено да започнатъ построяката по на единъ линейенъ корабъ — вашингтонски типъ — въ 1927, 29 и 31 години, но и дветѣ държави, намирайки се въ затруднено финансово положение, не сѣ се възползвали, нито пъкъ проектиратъ да се възползватъ отъ това разрешение. Но и да се започне, въ нѣкоя отъ тия държави, строежа на линейенъ корабъ презъ последната (931) година, то той едва ли ще бѣде готовъ по-рано отъ 1935—36 година.

Построяката на новитѣ английски кораби е започната въ 1922, пуснати сѣ на вода въ 1925, а влѣзоха въ строя презъ 1928 година.

Споредъ англичанитѣ, богатия опитъ отъ свѣтовната война налага за линейнитѣ кораби и кръстосвачи: 1) увеличение на скоростта, 2) усилване огнената сила на кораба, въ частностъ увеличаване далекобойността и скорострелността на оръдието, 3) усилване на бронената защита и 4) осигуряване възможно най-голѣма жизненостъ на кораба. За да се отговори на всички тия изисквания, споредъ пресмѣтанията на нѣкои английски корабостроители, необходимо е увеличението на водоизмѣстването до 57,000 тона, когато споразумението поставя предѣли — 35,000 тона водоизмѣстване и 40.6 с. м. оръдия. Естествено е, че въ тия рамки не могатъ да се включатъ елементитѣ на застроенитѣ до вашингтонската конвенция линейни кръстосвачи — главно тѣхната голѣма скоростъ (Англия — „Худъ“, спуснатъ на вода 1918 год., 45,000 тона, 32 мили скоростъ), съ други думи следъ тази конвенция и докато съществува тя, построяката на тоя типъ кораби (линейни кръстосвачи) става невъзможна, също така и първото изискване на бойния опитъ — увеличение на скоростта — отъ само себе си отпада. Но и задоволяването на останалитѣ условия е силно затруднено; на англичанитѣ за пръвъ пѣтъ е поставена проблемата — да вмѣстятъ въ опредѣленото водоизмѣстване дадени тактически свойства, до като обикновено — последнитѣ опредѣлятъ първото. Английскитѣ корабостроители, обаче сѣ се справили съ тѣзи трудна задача твърде оригинално и остроумно.

Първото условие — увеличение на огнената сила; тѣй като калибѣра е ограниченъ — 40.6 см., то англичанитѣ увеличаватъ броя на оръдията (последнитѣ американски и японски линейни кораби иматъ по 8—40.6 см., а английскитѣ — по 8—38.1 см. оръдия) отъ 8 на 9. Предизвиканото увеличение на тонажа отъ деветото оръдие се спестява чрезъ намаление броя на кулитѣ съ една. За пръвъ пѣтъ англичанитѣ преминаватъ къмъ системата на три оръдия въ една кула, всичкитѣ имъ досегашни кораби, включително и „Худъ“ (8—38.1 см.), иматъ по две оръдия въ кула) три оръдейни кули иматъ: италианцитѣ — типове „Андреа Дориа“, 1913 г., 23,000 тона 13—30.5 см. и „Данте-

Алигиери“, 1910 г., 21,000 тона 12—30 см.; руситѣ — типътъ „Маратъ“, 1911 г., 26,000 т., 12—30.5 см.; американцитѣ — типове „Калифорния“, 1919 год., 33,700 т., 12—35.6 см., Пенсилвания, 1915 — 17 г., 12—35.6 см. и „Оклахома“, 1914 г., 10—35.6 см. и германцитѣ — най-новитѣ леки кръстосвачи типъ „Кйонигсбергъ“, 1927 г., 9—15 см.).

Постигайки засилване на въоръжението, следвало е да се реши въпроса — какъ да се усили защитата, безъ да се увеличава тонажа; и тази задача англичанитѣ решаватъ твърде остроумно, а именно чрезъ едно съвършено ново за линейнитѣ кораби размѣстване на артилерията — съсрѣдоточавайки цѣлата тежка артилерия въ срѣдната (по дължина) частъ на кораба. По тоя начинъ, вмѣсто да размѣстватъ артилерийскитѣ запаси въ две мѣста, както е въ последнитѣ японски, американски и предшественицитѣ на „Нелсонъ“ английски кораби или както е въ рускитѣ — на четири мѣста, тѣ ги съсрѣдоточаватъ само въ едно мѣсто — подъ събранитѣ заедно три кули. Съ това, вмѣсто необходимостта да се засилва защитата на две или повече мѣста, англичанитѣ я усилватъ само на едно мѣсто, като чрезъ това, естествено, печелятъ и въ тонажа, съ други думи, тѣ безъ да увеличаватъ вмѣстимостта, чувствително засилватъ бронята.

При това англичанитѣ се отказватъ отъ досегашната си система на брониране възможно по-голѣми повърхности отъ корпуса съ нѣколко бронени пояса, поради което главния поясъ не е могло да се направи много дебелъ, а преминаватъ на американската система, като значително я усъвършенствуватъ, — всички жизнени части на кораба, събрани на едно мѣсто, и само тѣхъ тѣ забронирватъ отъ всички страни — по стенитѣ съ дебелъ стенни пояси (355 мм.), напрѣки съ също така бронирани прегради, а отъ горе (за боя на далечни разстояния и противъ въздушни нападения) съ дебелъ броненъ горенъ подъ (152 мм.), образувайки една, отъ всѣкъде затвърдена, силно забронирана „крепостъ“.

Едновременно съ оръдейнитѣ кули и лежащитѣ подъ тѣхъ погребѣ, съ срѣдната частъ на кораба е поставена и бойната кула, въ която е съсрѣдоточено цѣлото управление на кораба, на артилерийския огънь, на свѣтлинитѣ срѣдства и на главнитѣ механизми.

Така, съ своята съвършено нова и оригинална постройка, при водоизмѣстване не по-голѣмо отъ това на своитѣ предшественици. „Нелсонъ“ и „Родней“ се явяватъ и по-силно въоръжени и по-добре защитени. Разбира се, срещу това англичанитѣ е трѣбвало да се откажатъ отъ множество свои устарѣли, укоренени възгледи и предразсѣдци, между които и отъ естетичниятъ и изященъ видъ на кораба, какъвто имаха до сега обикновено всички, а особено английскитѣ военни кораби. Отвънъ „Нелсонъ“ и „Родней“ иматъ единъ съвършено своеобразенъ и неприличенъ изгледъ; у тѣхъ веднага се хвърля въ очи извънредно дългата предна или носна частъ, която е съвсемъ равна и безъ каквито и да било надстройки; тамъ сѣ поставени само тритѣ кули на тежката артилерия; тая частъ заема повече отъ половината дължина на кораба — 124 метра отъ всичко 214 метра. Непосрѣдствено задъ третата артилерийска кула се издига, осамотена, твърде високата бойна кула (обикновено, тази кула се съединява съ предниятъ стожеръ или предната димна трѣба), задъ нея пъкъ — твърде низката, единствена димна трѣба и най-отзадъ

сжщо така единственият стожеръ. На кърмата, по дветъ стени, между димната трѣба и стожера е съсредоточена цѣлата противоминна артилерия — 12 — 15.2 см. оръдия, разположени по две въ кула (а не както въ старитѣ кораби — задъ щитове или каземити), по три кули отъ всѣка страна.



Новия английски линейен корабъ „Нелсонъ“

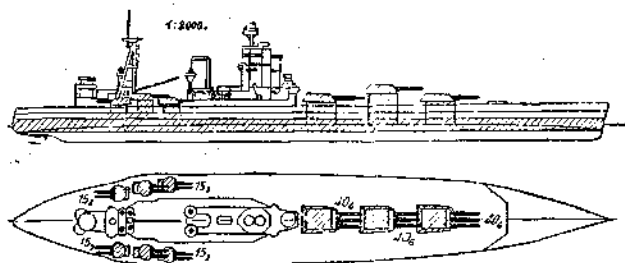


Схема на линейен корабъ „Нелсонъ“

„Изградениятъ прѣто артилерийски инженеръ“

Колкото и да е силна бронената защита, днесъ тя не осигурява жизнеността на кораба, презъ последната война бронята отстъпи, въ вѣковиятъ си двубой, на артилерията. Но на помощ на бронята се явява изкуството въ корабостроеннето; чрезъ една стройна и сложна система отъ отдѣления, преградки, водонепропускаеми врати, двойни и тройни дѣна, чрезъ разположението на воднитѣ и нефтени черни или жглищи ями, чрезъ противоминнитѣ удебеления и пр. всевъзможни сръдства, съвременния корабъ става твърде жизнеспособенъ и лесно устоява на страшната разрушителна сила на неприятелската артилерия, мини или торпеда. Въ това отношение германското корабостроително изкуство бѣ отишло твърде далечъ и то, заедно съ особенитѣ качества на германската броня, придаваше на германскитѣ кораби въ Скагеракския бой една упорита стойностъ, когато английскитѣ линейни кръстосвачи потъваха отъ нападението само на единъ неприятелски залпъ („Индефатигаблъ“, „Куинъ-Мери“). Въ това направление, изглежда, че англичанитѣ сж възприели и усъвършенствували всички придобивки на германския и американския флоти.

Вашингтонската конвенция ограничава нормалното водоизмѣстване на 35,000 тона, но безъ да включва въ него запаситѣ отъ гориво; такива „Нелсонъ“ и „Родней“ взематъ по около 4,500 тона нефтъ, като съ това пълното имъ водоизмѣстване възраства близо на 40,000 тона. При пълнен ходъ отъ 23.5 мили (по скоростъ тѣ отстъпватъ само на предшественицитѣ си въ английския флотъ — типъ „Малайя“, 1915 год., съ 0.5 мили и се изравняватъ съ последнитѣ японски линейни кораби, типъ „Мутсу“, 1919 г., като превишаватъ всички останали линейни кораби въ свѣта) тѣ иматъ районъ на действие надъ 6,000 мили, а при економиченъ ходъ отъ 15 мили въ часъ, района имъ достига надъ 20,000 мили, докато района на действие на последнитѣ американски кораби, при сжщата скоростъ достига едва 12,000 мили.

За да бѣде по-пълна характеристиката на бойнитѣ качества на тия кораби, заслужава да се дадатъ нѣкои подробности за тѣхното артилерийско въоръжение.

Всичкитѣ имъ 9 голѣми оръдия, 40.6 см. (Д 50) сж помѣстени въ три трнорѣдейни кули, а тия последнитѣ отъ своя страна сж разположени въ диаметралната (надлъжната сръдна) плоскостъ на кораба; при това, втората кула се издига надъ първата и третата, веледствие на което последната не може да стреля не само къмъ кърмата, но и къмъ носа, тя стреля само въ страни. По таквъ начинъ, по направление на носа стрелятъ първитѣ две кули, т. е. 6 оръдия, въ страни стрелятъ всичкитѣ 9 оръдия, а въ посока на кърмата — нито едно. Следователно бойната сила на тия кораби не е еднаква на всички курсове, като при известни курсове тя е равна на нула, обстоятелство, което би могло съ успѣхъ да бѣде използвано отъ единъ изкусенъ и ловкъ противникъ.

Тѣмко обратното е съ противоминната (за отбрана отъ нападенията на миноносцитѣ и изтрѣбителитѣ) артилерия, съставена отъ 12—15.2 см. Д. 50 оръдия, по две въ шестъ кули, тя цѣлата е съсредоточена въ кърмовата частъ на кораба. Право по направление на кърмата могатъ да стрелятъ 4 кули или 8 оръдия, право напредъ — сжщо, а въ страни — само по три кули или 6 оръдия.

Кулната броня на голѣмитѣ оръдия е съ дебелина 355 мм., а на сръднитѣ — неизвестно, но все пакъ доста дебела.

Вънъ отъ горнитѣ оръдия, корабитѣ иматъ и по 6 противовъздушни 12 см. оръдия, по 4 — 4.7 см. и 8 картечници, а сжщо две подводни 53.3 см. минни трѣби.

40.6 см. оръдия иматъ дължина на ствола 18.3 метра, тегло на тѣлото — 110 тона, на снаряда — 1042 килограма, на заряда — 290 кгр. (кордитъ), начална скоростъ — 800 м. въ секунда. Предѣлна далекостъ — 36 км., скоростъ на стрелбата — два изстрела въ минута. Тегло на страничния залпъ — 9,450 кгр. Стойността на единъ залпъ отъ една трнорѣдейна кула е 700 лири (около 470,000 лева)

Брой на обслужата — 1452 души, офицери и моряци.

Стойността на единия корабъ възлиза надъ 6 милиона лири (около 4 и половина милиарда лв. единия и 4,700 милиона лв. другия).

Срокъ на службата — 20 години, т. е. въ 1942 г. трѣбва да бѣдатъ замѣнени съ нови.

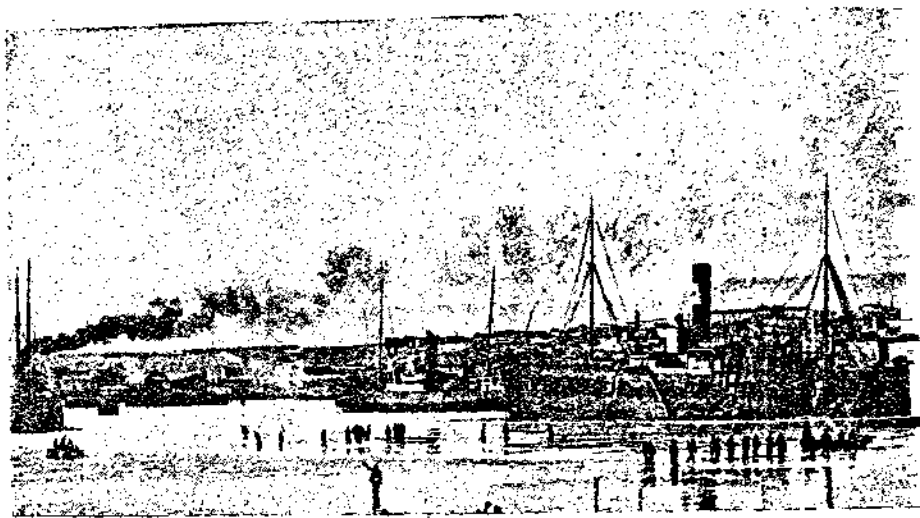
Отъ всичко горензложено се вижда, че новитѣ английски кораби сж построени, явно, за водене само нападателенъ и успореденъ бой. Англичанитѣ могатъ да си позволятъ подобна смелостъ — да предполагатъ, че за тѣхнитѣ кораби не ще стане нужда да отстъпватъ подъ натиска на по-силенъ неприятелски флотъ, но никоя друга велика морска държава не може да си позволи такава смелостъ и за това едва ли нѣкоя ще се реши напълно да възприеме линейния корабъ типъ „Нелсонъ“.

Все пакъ вложенитѣ въ новитѣ английски кораби идеи се явяватъ не само нови, но и носещи единъ твърде голѣмъ преломъ въ линейното корабостроене, затова не ще бѣде преувеличено твърдението, че тѣ ще станатъ прототипъ на бѣдешитѣ линейни кораби, какъвто прототипъ бѣше въ 1908 год. линейния корабъ „Дреднаутъ“, чието измислена по-късно даже нарицателно. Така, „Нелсонъ“ ще стане вѣроятнo родоначалникъ на новия типъ линейни кораби, които англичанитѣ наричатъ

„Вашингтонски“, а германцигъ — „следъ — Ютландски“.

За сега „Нелсонъ“ и „Родней“ се явяватъ най-силнитъ и мощни линейни кораби въ свѣта и такива ще останатъ до края на 1935—36 год., до когато не ще бѣде готовъ нито единъ новъ корабъ отъ типа на линейнитъ кораби, гѣ ще запазятъ своето превъзходство почти 9 години, явявайки се въплотение на английското морско могъщество.

(Изъ Зарубежный Морской Сборникъ, № 1; Г. С.).



Замръзналото Варненско прѣ

Торосъ

ТЪГГАТА НА МОРЯКА

(Разказъ)

Подпрѣла съ рѣка мряморно чело, тя стоеше унесена задъ тъмнитъ стѣкла на прозореца въ стаята, надвиснала надъ високия брѣгъ. Тамъ долу немирното море день и нощъ люшка и разбива пѣнливи води въ стърчащитъ безформено разхвърлени блокове — открѣхнали се отъ брѣга голѣми камъни, стърчащи като настрѣхнали чудовища, топнати въ мощнитъ води . . .

Отъ малка привикнала на тази вѣковна борба на морето съ брѣга, тя разбираше езика на вълнитъ — чувствуваше въздишкитъ на морето; обичаше еднообразната му пѣсень и съ захлѣстъ се вглеждаше въ безбрѣжната ширъ. Очитъ ѝ пламѣаха, когато морето се озвѣрѣше: бумтежа и воя на морето караха душата ѝ да се униса въ приказни мечти . . . Колко пѣти съ въздишка е пожелавала да бѣде момче . . . мъжъ, и като волна чайка да хвъркне къмъ незнайни страни . . .

Да, момче . . . И съ клюмнала глава е слизала по извиващата се стрѣмна пѣтека, непосредствено отъ малкия дворъ, за да отиде долу до привързанитъ рибарски лодки. Дъщеря на най-заможния въ селото търговецъ-рибаръ, обичана отъ башини съдружници и работници, тя неусетно отрасна, свърши гимназията въ голѣмия морски градъ и сега студентка въ университета по естественитъ науки, бѣ се завърнала въ ваканция, въ роденъ кѣтъ, при стара майка.

— Ана!

Тя се отзова отъ тъмната стая на зова на майка си.

— Седишъ въ тъмно . . . Чувашъ ли какъ страшно бучи морето? — и старата, стѣпила на прага, се прекръсти.

— Да, майко, отдавна не съмъ го слушала тъй озвѣрено . . . Когато татко бѣше живъ, мислѣхме въ такава нощъ, дали се е прибралъ подъ стрѣха . . .

Старата въздѣхна. Клюмна побѣлѣла глава.

— Ехъ Боже! Какво тихо време бѣ до обѣдъ . . . а сега . . . Колко е коварно нашето Черно-море, прищепна на себе си младото момиче.

Майката понечи да запади лампата. Момичето ѝ спрѣ.

— Тѣй, отъ тъмно по-добре се гледатъ свѣткавицитъ изъ морето . . .

И дълго седя тя унесена, съзерцавайки стихията.

И наистина, като че ли дветъ чудовища, морето и надвиснали тъмни облаци — две тъмни сили, си даваха сражение: свѣткавици цепѣха надтежалия хоризонтъ, глухи трѣсвци друсаха стѣклата на прозорцитъ. Морето се гърчеше, наранявано отъ свѣтлитъ стрели, ревѣше бумтѣше, като да изкочи изъ бездѣното си легло . . .

Омайна и страховита бѣше тази борба. Земята треперѣше . . .

Свѣткавицитъ следваха една следъ друга . . . Страшна бѣше нощта.

За мигъ небето, като че ли се запади: близкъ трѣскъкъ раздруса малката сграда. Момичето отскочи отъ прозореца и затули очи съ рѣце.

Тя видѣ . . . Ясно видѣ; вътре въ морето вѣтроходъ . . . съ нацепени на парцали платна, изтрошени, увиснали по вѣжета остатѣци отъ стоѣри . . .

Стихията за мигъ го освѣти, за да го люшне като играчка въ бездѣнна пропасть. Стори ѝ се, че по вѣжетата бѣха увиснали нѣкакви фигурки. Живи хора . . . безнадеждно тласкани, развѣвани . . .

Съ широко разкрити, черни като маслини, очи, тя прилепи чело на стѣклото; устреми погледъ въ тъмнината и чакаше . . . искание . . . по-силенъ трѣскъкъ, по-силна свѣткавица . . .

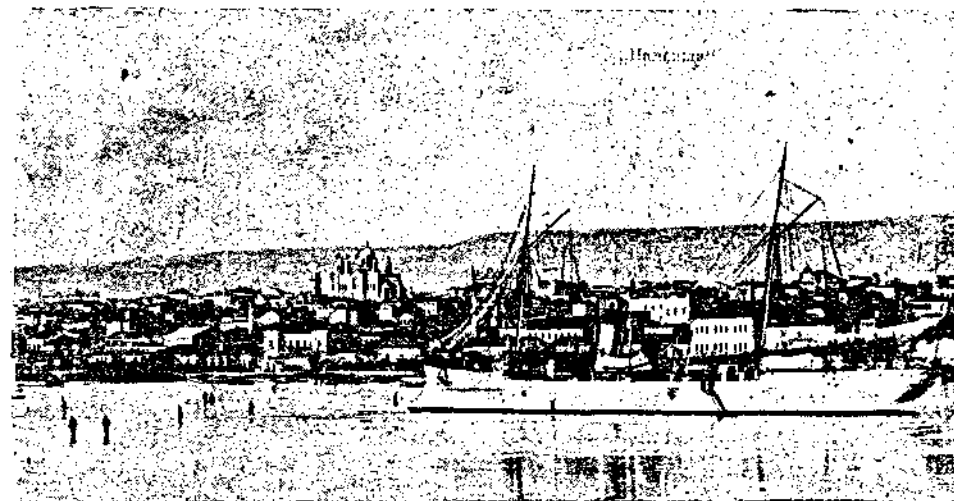
— Майко, загиватъ! . . .

И бързо запади лампата и я сложи на прозореца. Тя знаеше — бѣше слушала отъ баща си и моряци, че въ тъмна бурна нощъ и най-малката свѣтлина сочи близостта — спасителния брѣгъ.

Нови свѣткавици разкриха загиващия корабъ. Искаше да изтича въ съседната стая, да събуди майка си, но . . . остана като прикована на прозореца.

Нова свѣткавица ѝ посочи, че издигналитъ се като планини вълни люшкатъ вѣтрохода къмъ жѣбеститъ скали на брѣга, а тамъ . . . тамъ е неизбѣжна смъртъ на корабъ и хора! . . .

Коситъ ѝ настрѣхнаха. Духна за мигъ лампата — свѣтлива примамка къмъ подводни скали . . . Изтърча навънъ и се отзова на брѣга, надъ пропастьта. Бурята сграби кѣдравитъ ѝ коси, задърпа ги и приплѣска надъ челото. Едри капки дъждъ шибаха лицето ѝ . . . На стотина крачки, върхъ една скала бѣ заседналъ разнебитения вѣтроходъ



нище през януарий 1904 год.

и грозно се бѣ наклонилъ на лѣвния си хълбокъ... Една силна свѣтковица... И грозенъ трѣсъкъ, като отъ сручено дѣсчено здание... И всичко се разсипа за мигъ.

Тя изписка въ смъртенъ страхъ и омалѣла колѣнничка на високия брѣгъ, съ рѣще прострѣни къмъ бездната...

Морето ревѣше зловещо, прибрало въ при-смъртни прегръдки корабъ и животъ...

Бурята се кискаше, свистѣше съ зловещъ смѣхъ...

— Ана! Ана! ...

Старата се суетеше изъ стаята за своята дѣщеря. Сетне излѣзе навънъ и... зграби презъ кръстъ прималѣлото, измокрено, облѣчено въ ношна блуза, момиче.

— Майко, долу гинатъ хора! — едва промѣлви тя — изтрѣгна се изъ рѣцетъ на старата и се втурна изъ стрѣмната пѣтека надолу...

Новъ блѣсъкъ... вълнитѣ се разбиваха въ скалитѣ и като изъ вулканъ, на облаци, парцаливо се прѣскаха чакъ до високия брѣгъ... Предъ краката ѝ, въ малка ивица пѣсъкъ, тѣ изхвърлиха човѣшки трупъ и го валѣха като играчка... Това бѣше трупъ на морякъ, съ прострѣни напредъ, съ разперени прѣсти, вкочанени рѣще. Той се гърчеше въ последни конвулсии...

Вълнитѣ се оттеглѣха, дърпайки, събаряйки пѣсъка, и трупътъ, повличанъ отъ кипящата пѣна, се подвижи обратно къмъ вътрешността...

Момичето се хвърли напредъ, слови дрехата на моряка и съ последни сили го затегли къмъ брѣга. Нова вълна гласна трупа и нея и тя падна на гърбъ, влачейки съ себе си и удавника...

Старата на време се притече на помощъ. Изтеглиха трупа въ наклона на пѣтеката и го поставиха съ овиснала надолу глава. Вода и пѣсъкъ бликнаха изъ неговата уста...

Момичето, чадо родено край море, знаеше: сложи колѣно подъ гърба му, притисна гърдитѣ и прикрѣстоса рѣще, и скоро хрипѣкъ... знакъ на загасващъ животъ, се зачу отъ неговитѣ гърди... Морякътъ въздѣхна изъ дълбоко, започна да простира рѣще и се извърна настрана... Тя подпрѣ клемналата му глава и го подкрепи да седне, но той, изтощенъ, наново изпадна въ несвѣсъ, залитна и сложи глава на гърдитѣ ѝ...

Майката отърча да повика съседи, да помогнатъ, а момичето го държеше, приседнала до него, сложила главата му на своитѣ поли.

Следъ малко той наново се свѣсти и прехвърлилъ рѣжа презъ рамото на момичето, здраво подкрепенъ, се изкачиха по брѣга.

Бурята сеирепствуваше. Ручей вода се свличаше отъ ношното ѝ облѣкло. Тѣнката ѝ бѣла ношна дреха, измокрена, бѣ олепнала, като у мраморенъ бюстъ.

Пристѣпили прага въ стаята, при свѣтлината на лампата, тя се ужаси отъ вида на удавника: лицето му бѣше мораво, съ сини петна. Широка цепнатина — рана — зѣеше надъ дѣсната му вежда, ручей кръвъ бѣ облѣла половината му лице...

Той приседна на дивана и съ мѣтенъ погледъ се оглеждаше плахо наоколо. Тя изми набързо раната и я превърза съ кърпа. Отъ очитѣ му се търкулнаха едри сълзи. Като ангелъ, изпратенъ отъ небето, се мѣркаше предъ него стройната фигура на жена и впи погледъ въ бледното лице съ прилѣпналитѣ по странитѣ мокри, черни, кждрави коси...

Поиска да проговори, но гласътъ му отказа; зачупи безпомощно рѣще и въ погледа му се появи блѣсъкъ... Той разбра... той е спасенъ. Тя се усмихна, а той притвори очи, друсна глава отъ мѣжа и дълбока въздишка поклати хрипкави още гърди...

Презъ поясъ бѣше пристегнатъ съ вѣже, единиятъ край на което висѣше до петитѣ му.

Той направи движение. Тя разбра и съ ножъ прерѣза впития вѣзелъ. Той поблагодари съ погледъ, склони глава на възглавницата и притвори очи...

Старата се завърна съ разбудени съседи. Ана се скри въ стаята си, за да се преоблѣче. Нейната бѣла дреха бѣ облѣна съ кръвъ, като да бѣ сама въ гърди ранена...

Първитѣ думи на моряка, следъ като дойде въ пълно съзнание, бѣха: „Момчетата! Момчетата! Всички ли загинаха!“

И скочи на крака. Мѣжетѣ отърчаха съ фенери въ рѣще къмъ брѣга... Нищо. Морето ликуваше, бѣсѣше отъ радостъ, за погълнатитѣ жертви, рѣмжейки, простираще ненаситно пѣнливи рѣще за още жертви...

Още презъ ношъта телеграфираха въ флота, че кораба-вѣтроходъ „Свѣтковица“ е разбитъ на грѣски, шестъ моряка сѣ удавени; спасенъ е по чудо само корабоначалника Катовъ.

II.

На другия день, следъ дългъ отморителенъ сънъ, той разказваше на приседналото край него момиче, какъ бурята го изненадала навѣтре въ морето, съ малката команда, и люшнала къмъ незнаенъ край. Всички усилия да се завърнатъ къмъ брѣга били напразни. Стожеритѣ изпотрошени, платната на парчета... Обвѣрзали се съ вѣжета, за да не изхвъркнатъ изъ кораба.

Той съзрѣлъ близо свѣтлина, подозирайки близо брѣгъ, но предъ очитѣ му, въ свѣтковицѣтѣ,



По Море

Рис. отъ Ал. Мутафовъ

се мърнали жбести скали . . . викнахъ: „Ръжете вжжетата, и се хвърляйте къмъ брѣга!“ . . .

Нѣкакъвъ ударъ . . . И той не помни вече нищо . . .

Ана, съ прилеждѣло отъ безсънната нощъ лице, съ проплакали очи, следѣше кротко, съ унесѣнъ погледъ, разказътъ на моряка: той, като че кжсаше думитѣ си изъ наранено сърдце. Тѣга, дълбока тѣга се чертаеше въ влажнитѣ кафяви очи на моряка . . . Той жалѣше за изгубенитѣ примѣрни и юначни момчета . . .

На времена изпадаше въ безмѣлвие и забиваше погледъ предъ себе си . . . Трепкаше неговото мургаво лице, като че тамъ нѣкъде дълбоко ужасътъ се събуждаше въ неговата душа . . .

И съ блоезнена усмивка ѝ разказа, че предсмъртнитѣ моменти били пълни съ чудни привидения: видѣлъ жена въ бѣла премѣна . . . той слага глава на топли гърди и пригърналъ станъ на сирена, се издига въ небеса . . . Изведнѣжъ кръвъ облива бѣлитѣ ѝ дрехи и се изгубва за мигъ . . .

Тя наклони свѣзливо погледъ и едва прошепна: „Това не е сънъ . . . не бѣ сънъ . . .“ И пристѣпи предъ смаяния му погледъ, влѣзна въ стаята си и се появи въ окървавената бѣла дреха . . .

Той изтрѣпна, скочи и се втурна къмъ нея. — Сѣщата дреха! Сирената . . . Окървавената дреха! . . . И бѣсно ѝ зацѣлува ржцетѣ. Цѣлуна ѝ кървата дреха. А тя, съ примрежени очи, стоеше изправена на прага. Въ чернитѣ ѝ очи две радостни сълзи — два брилянта, крадливо се търкуднаха покрай трептящитѣ ѝ устни . . . И се изгубиха въ

руситѣ коси на наклонената му надъ ржцетѣ ѝ глава.

— Боже мой! Това е нечувано, момиче да спаси морякъ! Това не е било . . . И той впи погледъ дълбоко въ нейнитѣ очи . . . Трепнаха младитѣ сърдца . . . Искра прониза две души. Чайка изписка, летяща надъ кжщицата . . .

Морето пшкеше полуукротено.

.

Следъ една седмица тя получи отъ него писмо.

Ана,

На колѣне съмъ предъ тебъ. Живота си ти дължа . . . Неотлъчно си при менъ. Нося те дълбоко въ сърцето си. Не отблъсквай, мила сирено, прострѣната ми ржка; подай ми и своята. Тѣжа за тебъ . . . Една дума и азъ ще хвъркна къмъ тебъ. Обичамъ морето, обичамъ и тебъ . . .

Катовъ“

И до кжсна нощъ седя тя надъ писмото. И като че чувствуваше окървавената му глава на пламнала млада грѣдь . . . Цѣлуна писмото и презъ сълзи написа: „Ела . . . очаквамъ те, мили удавникъ!“ . . .

Ана“

.

Мсець следъ това, на новия красивъ корабъ „Бургасъ“, въ тиха нощъ, щастлива двойка мжжъ и жена, сложили ржка въ ржка, гледаха мълчаливо, съ овлажнени отъ щастие очи, трептящитѣ тамъ горе, при Бога, звезди . . .

Морето сумтѣше недовошно.

Ал. Новиковъ — Прибой¹⁾

ПОДВОДНИЦИ

(Разказъ)

Рано сутринта се намѣрихме въ открито море. Небосклонътъ е чистъ. Продължаваме своя пътъ.

Отъ вчерашната буря е останала само мъртва пѣна. Равномѣрно се поклаща „Мурена“. Предъ насъ се разкрива и сияе далечината, а надъ насъ безводниятъ океанъ. Морското ширине се люлѣе — полирани хълмове се редятъ единъ задъ другъ до безкрая, свѣтятъ безброй късове отъ разбито огледало.

Дизелитѣ блъскать, упорито тласкатъ лодката къмъ тайнствения хоризонтъ.

Какво ни очаква тамъ, задъ синята граница?

На обѣдъ едва захванахме последното блюдо — любимиятъ компотъ, когато изведнажъ се раздава тревожниятъ звънъ. Звучи громко и рѣзко, разкъсва нервитѣ. Хвърляме кърпитѣ.

Бързо се готвимъ за постовеѣ.

Мисълта трепти остра и силна — че ей сега предстои срещата съ враговеѣ.

По мѣста! Командува командирѣтъ. Бързо въ уравниелната! Електромотори напредъ. Девет-соттинъ амперъ въ валъ!

Отиваме на морегледа. После боева тревога разговоритѣ сѣ заглушени. Тихо. Слуша се какъ електромоторитѣ изтънко и заунивно пѣятъ своята пѣсенъ. Мисълта се бие безъ отговоръ: какво става горе? Сериозна опасностъ или нищо? Само командарѣтъ знае, само той е съединенъ съ външния свѣтъ чрезъ морегледа. А всички останали, около 40 човѣка, вече не сѣ хора. Тѣ сѣ живи уреди въ добавѣкъ на грамадната маса отъ машини. Чувствува се напрежението. Не само въ насъ, но и въ всички части на механизмитѣ.

Следъ четвъртъ часъ се стрѣскаме.

— Комендоритѣ при орѣдята!

Откриваме процепитѣ. Заедно съ всички и азъ изкачамъ на горния подъ. Предъ насъ — нѣмски параходъ. По нашъ знакъ той спира, изтежко люлѣнъ отъ ленивитѣ вълни. Приближаваме се. На горния му подъ се вижда рогатъ добитѣкъ. Старшиятъ офицеръ Голубевъ вика нѣщо по нѣмски презъ трѣбата. На парахода се надига суматоха. Следъ нѣколко минути цѣлата обслуга се настанява въ лодки и отплава на страни. А лодката съ капитана и помощника се направлява къмъ нсѣ.

Комендоритѣ стрелятъ въ парахода и той потъва бавно. Въ кърмовата частъ избухва пожаръ. Биковеѣ надигатъ ужасенъ ревъ. Нѣколко отъ тѣхъ се хвърлятъ отъ горния подъ и бързо биватъ отнасяни отъ парахода.

Ние прибираме капитана и помощника. Останалитѣ оставяме на произвола на сѣдбата въ морето, на леки лодки. Тѣ се отправятъ къмъ едва видимия брѣгъ. Дълго трѣбва да гребятъ до тамъ.

„Мурена“ трѣгва нататѣкъ.

Следъ насъ следватъ биковеѣ, хвърлили се отъ парахода и плаващи по нашата струя.

Тѣ сѣ петъ. Единъ, най-големиятъ, черепъ, кръглоглавъ, плува отпредъ. Рогата му липсватъ, може би снарядъ ги е отнесълъ. Той повдига окървавена морда и мучи въ смъртна мъка.

Параходѣтъ е цѣлиятъ обхванатъ отъ огънь. Бушува пламѣтъ, извира се, изхвърля облакъ черъ димъ. Страшниятъ ревъ на биковеѣ, цѣло стадо, разтърсва въздуха, далеко се разнася по морето. Въ него — молба за помощъ, въ него — проклятие по насъ. Кърмитото спира своето движение. Още минута — и параходѣтъ се скрива цѣлъ. Раздаде се взривъ отъ парнитѣ котли, повдигащъ грамаденъ стълбъ вода — последна въздишка на парахода.

Параходѣтъ не съществува.

Както по-рано, мърто се вълнува.

„Мурена“ увеличава хода. Биковеѣ започватъ да изоставятъ. Само единъ, бѣглоглавиятъ, най-силниятъ, все още плава недалечъ отъ насъ. Ахъ, какъ той мучи! Неговиятъ трѣбенъ ревъ се започва съ низка октава и се свършва съ висока малко извиваща нота. Той плаче, вика, заплашва. Той плаче зове. Този предсмъртенъ вѣкъ на загиващото животно изгаря сърдцето, дави душата.

Моряцитѣ поглеждатъ мѣлчаливо назадъ къмъ кърмитото. У всички — сериозни лица, като че ли сѣ загубили близѣкъ човѣкъ. А електромонтьорѣтъ Сидоровъ, този непоправимъ пияница, скрито изтрива сълзи.

Азъ съ тѣжа отивамъ въ стаичката си, на носа на подводницата.

Моряцитѣ угощаватъ сѣ обѣдъ, нѣмския капитанъ и неговия помощникъ, а тѣ ядатъ и се усмихватъ, като че ли искатъ да кажатъ:

— Другари, ние сме съ насъ.

Ехъ, попаднешъ ли подъ колело — ставашъ дяволъ.

До вечерѣта времето мина безъ приключения. Срещнахме само нѣколко неутрални парахода. Пакъ пощувахме на дъното.

На следующиятъ день времето стана по-лошо. Показаха се скалисти брѣгове. Въ тѣхъ се криеха заливи. Отидохме по-близо. Морето тукъ се бунтуваше и гърмѣше. Грамадни вълни непрестанно бухтѣха по скалитѣ, кипѣха въ пѣна, повдигаха се високо на капки, прилични на стѣклени късчета. Тѣснитѣ, съ рѣбове отъ многогодишни битки, мрачно гледаха въ загадъчната далечина, отъ кѣдето въ пристѣплъ срещу тѣхъ се движеха безчислени пълчища въ бѣли шлемове.

Въ далечината се показа димецъ.

„Мурена“ трѣгна напредъ на неизвестния параходъ. Димѣтъ приближаваше, увеличаваше се. А когато се показаха стожеритѣ и се очертаха на небесната синева, ние тревожно се замислихме.

Следъ малко време командирѣтъ съобщи по трѣбата:

— Нѣмски параходъ. Типъ неопредѣлимъ.

Приготвихме се за стрелба.

После се раздаде заповѣдъ:

— Обърнете носовитѣ апарати.

Азъ стоя до дѣсния миненъ апаратъ. Съ едната ръка се държа за ръчката на боевия клапанъ, а кракѣтъ поставенъ на долната отвертка. Въ такава поза стои другия миненъ машинистъ до

¹⁾ Алексий Силичъ Новиковъ — Брибой руски морски писател-поетъ. Р. 1877. Служилъ въ Балтийския флотъ. Участвувалъ въ знаменития Цусимски бой и още тогѣва написалъ два морски разказа. Странствувалъ по много страни. Издалъ: „Морски разкази“ (1917); „Морето зове“ (1923); „Подводници“ (1923); „Победителъ на буритѣ“ (1923); „Две души“ (1923); „Тѣжбата на вѣковеѣ“ (1923).
Бел. преводача.

лѣвия миненъ апаратъ. Чакаме следващата команда, най-страшна, най-сѣдбоносна, а въ дълбочината на душата, като далечна зора, се явява догадката — значи, нѣкакъвъ воененъ корабъ.

До насъ, до преговорната трѣба, въ качество на предавателъ и наблюдателъ, стои минниятъ офицеръ Кудрявцевъ. Устата му разтворена, тънката шия неестествено изтеглена и на нея стърчи малка гуша.

Напрежението расте. Всички замръзнаха на мѣстото си. Широко разтворенитъ очи не мигватъ. Съ всѣка минута ние се доближаваме до нѣкаква загадъчна черта. Какво ни чака тамъ? Тази неизвестностъ, тази таинственостъ като желѣзна преса примазва душата.

— Дѣсниятъ апаратъ!..

Кратка пауза, но най-мѣчителна, най-трепетна. Гърдитъ се напрегнаха, безъ да дишатъ. Ние като че ли се движимъ по една само чертица по тъмната бездна. Сърдцето замира.

— Огънь!

Последното слово прозвуча, като присѣда на сѣдбата, разкъса ушитъ, като мѣлния прониза душата. Потрепераха гърдитъ. Азъ хванахъ рѣжката на боевия клапанъ и въ сѣщото време натиснахъ кракъ на рѣжката на отвертката. Като мазна, гѣста пара, изхвъркна изъ апарата полираната мина, разтърси цѣлия корпусъ на лодката. Изхвъркна, като запушалка на гигантска бутилка, злорадно пропищя и съ насмѣшка, съ бързината на пощенски влакъ, се понесе къмъ своята цель.

Отъ силниятъ трѣсъкъ нѣкои моряци паднаха, но веднага се изправиха. Сега всѣки разтвори широко краката си. Сега ще избухне взривъ и лодката ще отхвъркне на страни. Чакаме.

— Лѣвиятъ апаратъ! Огънь!

И пакъ палящитъ минути на очакването.

На два пѣти бѣхме разтърсвани.

Както после узнахме, това билъ нѣмски параходъ, въоръженъ съ оръдия. Затова нашиятъ командиръ решилъ да го потопи безъ предупреждение. Но въ най-критическия моментъ се случи негодѣмо нещастие: командирътъ си разблѣ пенснето. Само това. Нищо. Но въ нашето подводно плаване всичко е сериозно. Указа се, че безъ пенсѣе командирътъ е като новородено дете — не вижда нито чертица. Така избѣга нѣмскиятъ параходъ. Но благодарение на това пѣкъ ние попаднахме въ ново критическо положение.

Изплавахме на морската повърхнина. Не успѣхме да откриемъ още върхната вратичка, когато на среща ни се показа неприятелски миноносецъ. А това е най-големиятъ врагъ за една подводница. Той пѣтува къмъ насъ съ пѣленъ ходъ.

— По мѣстата си! Потопяйте — гърми командирътъ съ своя гласъ и веднага изрежда всички команди.

На всички стана ясно, че опасността е голяма. Това разбраха и нашитъ пленници — двамата поблѣдѣха и изблѣшиха очи.

Заработиха помпитъ, зашумяха водосбир-

ветъ. А около подводницата почнаха да се прѣскаятъ снаряди. Бавно се потапяме още. Ахъ по-скоро на дѣното! Иначе ще бѣдемъ разрѣзани отъ неприятелския грѣбнакъ. Изведнѣжъ надъ носовата часть, надъ самата глава, нѣщо падна, трѣсна. Зазвѣняха стѣклата. Електричеството угасна. Указа се нѣщо страшно. Мозъкътъ ми изригна, изхвъркна изъ черепа. Може би — самата смъртъ: Не, азъ съмъ живъ, чувамъ какъ въ непрогледния мракъ нѣкой споменува бога, други ругае.

Не успѣхме още да се опомнимъ, когато почувствувахме, че къмъ насъ приближава страшенъ призракъ подобенъ на бушуващъ пламъкъ, че на насъ налита нѣщо огромно, пада върху ни многоетажно здание. Траахъ! „Мурена“ едва не се превърна. На върха нѣщо се чупеше, трещеше, пукаше се. Цѣлото тѣло на лодката скриптеше, бумтеше. Вътре съ звѣнъ лѣтеха въ безреда всичката посуда и разни дреболии. Чуваха се смѣтни гласове. Бухтеше нѣщо въ стоманенитъ стени.

Лодката се отпуща въ бездната, пада като камъкъ. Схващамъ това ясно. Хладната мисль, като ножъ разцепя мозъка, че тука е вѣчниятъ ни гробъ. Сбогомъ животъ! Вселената ослѣпя за насъ за винаги.

Изведнѣжъ ударила се о морското дѣно, затихнаха звуковетъ, буквално цѣлата обслуга умрѣ въ единъ мигъ. Вѣроятно, всички, както и азъ, почнаха да се прислушватъ, не тече ли отъ нейде. Тихо бѣше, тихо до вледеняващъ ужасъ, смазващъ дори и човѣшкото дихание. Неочаквано въ малчиливия мракъ се разцепи властенъ викъ:

— Спокойствие! Пълно спокойствие...

Това бѣше гласътъ на командиря, страшенъ гласъ. Той обезсърдчаваше и плашеше. Като желѣзна лапа сграбчи душитъ ни и ги държеше въ властта си. Нѣмаше вече паника. Въ дѣсната трѣба се раздава правилно разпореждане. Тѣзи, къмъ които се отнасятъ ги изпълняватъ въ непрогледенъ мракъ, пипнишкомъ, по привычка. Следъ нѣколко минути подводницата биде освѣтена. Надеждата огрѣ въ очитъ. Дълбокомѣрътъ показва 40 метра. Нигде не тече. Отъ душитъ пада камъкъ.

— Слава богу!

— Сега ще се издигнемъ!

Къмъ насъ се обръща нѣмскиятъ капитанъ и нѣщо говори. Долната му челюсть трепери, а въ очитъ стѣзи, страхъ, като че ли до гърлото му държатъ ножъ. Клати глава и сочи своя помощникъ. — Гледаме — той лежи безъ движение, на пода, сгърчилъ се. Държи съ рѣце главата си. Устата разтворена, изкривена, зѣбитъ почернѣли. Изпъкналитъ очи гледатъ въ насъ съ застиващо безсмислие.

Викаме фелдшера. Той опитва пулса, прислушва гърдитъ.

— Починалъ. Сърдцето не могло да издържи. Нѣкой пояснява:

— Да, безъ да е привикналъ човѣкъ, мѣчно може да издържи такова положение въ подводница. Превелъ отъ руски: Д. Василевъ.

Джозефъ Конрадъ

Превела Б. Бошнякова

МЛАДОСТЬ

(Продължение отъ книжка № 3, 1929 г.)

Нѣкакъвъ гласъ викаше кораба отъ нѣкъде — въ въздуха ли, въ небето ли — не могъ да кажа. Сега азъ видѣхъ капитана — и той като че бѣше полудѣлъ. Той ме запита нетърпеливо: „Кѣде е масата отъ каютата?“ — и да чуешъ такъвъ въ-

просъ бѣше ужасенъ ударъ. Азъ тъкмо бѣхъ хвърленъ на въздуха, разбирате, и трепѣхъ още отъ това преживѣване. Азъ не бѣхъ съвсемъ сигуренъ, дали съмъ живъ. Махонъ започна да тропя съ двата си крака и му викаше: „Господи! Господи!

Не виждате ли че горниятъ подъ е вдигнатъ на въздуха? Азъ можахъ да проговоря най-после, заеквайки и като че ли съ съзнание за нѣкакво голѣмо опущение на дълга: „Азъ не зная кѣде е масата отъ каютата“. Това приличаше на глупавъ сънъ.

Знаете ли, какво поиска той следъ това? Хмъ, той поиска да туримъ въ исправностъ стожеритѣ. Много кротко и като че ли потъналъ въ мисли, той настояваше да наредимъ предния стожеръ. „Азъ не зная, дали има поне нѣке здраво платно“, каза Махонъ почти просълзенъ. „Навѣрно“, каза той меко, „ще има достатъчно останали, за да наредимъ предния стожеръ“.

Старецътъ изглежда, че е билъ въ собствената си кабина и е навивалъ хронометритѣ, когато удара го накара да изхвъркне навънъ. Веднага му минало презъ ума — както разправяше той следъ това — че корабътъ се е ударилъ въ нѣщо и той изтичалъ въ каютата. Тамъ видѣлъ, че масата отъ каютата изчезнала нѣкъде. Тѣй като горниятъ подъ бѣ хвърленъ на въздуха, тя бѣ паднала долу, въ лазарета. Тамъ, кѣдето ние бѣхме закусвали сутринта, той видѣлъ само една голѣма дупка на пода. Това му се сторило тѣй мистериозно и го поразило така много, че това, което видѣлъ и чулъ после, откакъ излѣзълъ на горния подъ, му се видѣло нищо и никаква дребулия. И обърнете внимание на това, той забеляза веднага, че при кърмилото нѣма никои и че корабътъ му не следва нуждната посока, и единствената му мисль бѣше да насочи отново тази мизерна, олющена, непокрита, димяща черупка съ носа напредъ, къмъ мѣстото на предназначението ѝ. Банкокъ! Ето какъвъ бѣше той въ края на крайщата. Казвамъ ви, че този тихъ, прегърбенъ, накуцващъ, почти деформиранъ дребень човѣкъ бѣ великъ по оригиналността на своята идея и по своето незлобиво игнориране на нашитѣ вълнения. Той ни изпрати напредъ съ единъ повелителенъ жестъ и отиде да вземе управлението на кормилото самъ.

„Да, първото нѣщо, което направихме, бѣше да наредимъ стожеритѣ на тази развалина! Никои не бѣше убитъ, нито даже направенъ неспособенъ за работа, но всѣки бѣше повече или по-малко нараненъ. Да бѣхте ги видѣли само! Нѣкои бѣха въ парцали, лицата имъ почернѣли, заприличали на въглищари или метачи, главитѣ имъ имаха куршуменъ цвѣтъ и изглеждаха низко остригани, но бѣха въ сѣщностъ опърлени до кожа. Други пъкъ, отъ долната смѣна, разбудени при отхвъркването имъ отъ съборенитѣ легла, треперѣха непрекъснато и продължаваха да мърморятъ, даже и като отивахме да работимъ. Но всички работиха. Този ливерпулски екипажъ бѣ тѣкмо за такива трудни случаи. Отъ опитностъ зная, че сѣ такива. Морето ги прави такива — широтата и самотата обграждаща тѣхнитѣ тъмни, груби души. А! Какво бѣше! Ние се спѣвахме, пълзѣхмѣ, падахме, ожулвахме прасцитѣ на краката си въ развалинитѣ, теглехме. Стожеритѣ стояха, но ние не знаехме, доколко сѣ изгорѣли отдолу. Морето бѣ почти спокойно, но дълги вълни отъ западъ го караха да се гърчи. Стожеритѣ можеха да паднатъ всѣки моментъ. Ние ги гледахме съ страхъ. Не можеше да се предвиди накѣде ще паднатъ.

Тогава ние се оттеглихме къмъ задната частъ на кораба и се огледахме наоколо. Горниятъ подъ представяваше бѣдротия отъ остатѣци на дъски, краища отъ дъски, трески, разрушенъ дървенъ материалъ. Стожеритѣ се издигаха всрѣдъ този

хаосъ като високи дървета надъ сплетенъ гжсталакъ. Междинитѣ на тази маса отъ развалини бѣха изпълнени съ нѣщо бѣлезникаво, лениво движеше се — нѣщо подобно на мазна мъгла. Пушекътъ отъ невидимия огънь се появяваше отново, влачеше се като гжсти отровни изпарения въ нѣкоя долина, задушена съ трупове на дървета. Лениви кълбета почваха вече да се виятъ нагоре, между масата трески. Тукъ-таме нѣкое парче дърво, щръкнало нагоре, наподобяваше дирекъ. Половината отъ подпората на единъ стожеръ бѣше пробила долното платно и небето образуваше петно блѣстяща синевина всрѣдъ измърсени платъ. Група отъ нѣколко дъски, скачени заедно, бѣ паднала врѣзъ перилата и единиятъ ѝ край се издаваше напредъ, презъ стената, подобно на изходъ, водещъ къмъ дълбокото море, водещъ къмъ смъртта — като че ли ни канѣше да преминемъ дъската и отведнѣжъ да свършимъ съ нашитѣ смѣшни тревоги.

А сврѣхъ това въздуха, небето — нѣкой духъ, нѣщо невидимо викаше кораба.

Нѣкой се сети да погледне и се оказа, че това бѣ шурмана, скочилъ импulsive въ морето и който се стремѣше сега да се върне обратно. Той викаше и плуваше бързо, като нѣкой тритонъ, наравно съ кораба. Ние му хвърлихме едно вѣже и той стоеше сега между насъ, водата се струеше отъ него и той изглеждаше съвсемъ обезсърденъ. Капитана бѣ отстъпилъ управлението на кърмилото другиму и настрани, облакѣнъ на парапета и подпрѣлъ глава въ рѣка, гледаше замислено морето. Ние се питахме единъ другого, какво ще правимъ по-нататѣкъ? Азъ си мислѣхъ, това е нѣщо забележително. Това е велико. Интересно ми е, какво ще се случи. О младостъ!

Изведнѣжъ Махонъ забеляза единъ параходъ далече назадъ. Капитанъ Бийрдъ каза: „Може би, той ще може да ни помогне, още“. Ние издигнахме две знамена, което на интернационалния моряшки езикъ значи: „Пожаръ, нужна бърза помощъ“. Параходътъ започна да се уголѣмнява бърже и отговори съ двѣтъ знамена на предния стожеръ: „Ида ви на помощъ“.

Въ половинъ часъ той дойде паралелно съ насъ откъмъ страната на вѣтъра и дотолкова близо, че да може да се води разговоръ, като се плзгаше гладко, съ спрѣни машини. Ние изгубихме вече самообладание и извикахме възбудено всички изведнѣжъ: „Ние бѣхме хвърлени въ въздуха“. Единъ човѣкъ съ бѣлъ шлемъ, който стоеше на мостчето, извика: „Да! Добре, добре!“ и кимаше съ глава и се усмихваше и правѣше успокоителни жестове съ рѣка, като че ли бѣхме купъ изплашени деца. Една отъ лодкитѣ бѣ спусната въ водата и трѣгна къмъ насъ по морето, съ дългитѣ си весла. Четирма малайци-гребци караха лодката съ полюлѣващи се удари. Тогава видѣхъ за пръвъ пътъ малайски моряци. Азъ ги познавамъ вече, но това, което ме порази тогава, бѣ тѣхната безучастностъ: тѣ дойдоха до насъ и даже човѣка при носа, който бѣ станалъ правъ и се държеше за нашата главна верига съ куката на лодката, не благоволи да си повдигне главата, за да ни погледне. Азъ мисля, че хора, които сѣ били хвърлени на въздуха, заслужаватъ повече внимание.

Единъ малъкъ човѣкъ, сухъ като кремъкъ и пѣргавъ като маймуна се изкатери гора. Той бѣ помощникъ-капитана на парахода.

Той хвърли единъ погледъ и извика: „Е, момчета — най-добре е да го напуснете.“

Ние мълчахме. Той говори настрана съ капитана известно време, изглеждаше, че спори съ него. Тогава тѣ отидоха заедно въ парахода.

Когато нашиятъ капитанъ се завърна, ние узнахме, че парахода подъ командата на капитанъ Нашъ, бѣше „Съмървилъ“, пътуващъ отъ западна Австралия за Сингапуръ, презъ Батавия, е пощенски и че споразумението бѣше, той да ни закара до Анджеръ или Батавия, ако е възможно, кѣдето ние ще изгасимъ огъня, като пробиемъ дупки на дъното и ще продължимъ тогава пътуването си къмъ Банкокъ. Старецътъ изглеждаше възбуденъ. „И ще го направимъ, при все това“, каза той на Махонъ свирепо. Той замахна съ юмрукъ къмъ небето. Никой другъ не каза нито дума.

По пладне парахода започна да ни влаци: Той вървѣше напредъ, лекъ и високъ, а това, което бѣше останало отъ „Юдея“, следваше на края на сто и тридесетъ метровото дълго вѣже — следваше го бързо, подобно на облакъ пушекъ, отъ който стърчаха навън върховетъ на стожеритѣ.

Ние се изкачихме горе, да съберемъ платната. Кашлѣхме по площадкитѣ на стожеритѣ, но колко внимателно работѣхме! Представявате ли си, какъ стояхме ние тамъ и навивахме грижливо платната на този корабъ, комуто бѣ сѣдено да не пристигне никога. Нѣмаше никой, който да не е мислилъ въ това време, че всѣки моментъ стожеритѣ могатъ да рухнатъ. Отъ горе ние не можехме да виждаме кораба отъ пушекъ, но все пакъ работѣхме грижливо, като навивахме вѣжетата равномерно. „Навивайте здраво — тамъ горе!“ викаше Махонъ отъ долу.

Разбирате ли това? Азъ мисля, че който и да било отъ тѣзи хора не е очаквалъ да сѣзѣ долу по обикновенъ начинъ. Когато това стана, обаче, чухъ ги да приказватъ помежду си: „Хмъ, азъ мислѣхъ, че ще се намѣримъ долу въ морето на купъ — стожери и всичко останало — да ме взематъ дяволитѣ, ако не бѣше така.“ „Точно това мислѣхъ и азъ за себе си“, отговаряше уморено другъ нараненъ и овързанъ като илашило. И помислете, това не бѣха хора, обучени въ духа на послушание. За единъ страниченъ наблюдателъ тѣ биха представлявали купъ профанирани нехранимайковци, непоправими вече. Какво ги караше да го правятъ, какво ги караше да ме слушатъ, когато азъ, съзнавайки колко сложна работа бѣше това, ги карахъ да развиватъ предното платно на два пѣти и да се опитатъ да го навиятъ добре? Какво? Тѣ не бѣха такива по професия, нѣмаха примѣри, не очакваха похвала. Не бѣше и чувство на дългъ; всички тѣ знаеха прекрасно, какъ да изключватъ, да мързелуватъ и да шмекеруватъ — когато имъ се искаше — и въ повечето случаи това имъ се искаше. Дали това бѣха двата фунта стерлинги месечно, които ги изпращаха тамъ? Тѣ не мислѣха, че заплата имъ е и на половина задоволителна. Не; това бѣше нѣщо въ тѣхъ, нѣщо вродено, деликатно и вѣчно. Може би и обслугата на нѣкой французки или германски търговски корабъ би направила сѣщото, но съмъ сигуренъ, че то не би било направено по сѣщия начинъ. Имаше нѣкаква пълнота въ това, нѣщо солидно, подобно на принципъ и могъщо като инстинктъ — разкритие на нѣщо тайно — на това скрито нѣщо, този даръ за добро или зло, който причинява расовитѣ различия, който оформява сѣдбата на народитѣ.

Този нощъ, къмъ десетъ часа, ние видѣхме огънь за първи пѣтъ, откакъ се броемъ съ него. Бързината на тегленето бѣ раздухала тлѣющитѣ разрушения. Синьо пламъче се появи отпредъ.

блѣскаше подъ развалинитѣ на горния подъ. То свѣтваше и се прекъсваше, изглеждаше, че се движи и лази като свѣтлината на свѣтулка. Азъ го забелязахъ най-напредъ и казахъ на Махонъ. „Тогава свършено е“, каза той, „По-добре да прекратимъ това теглене, или той ще избухне отъ всѣкъде, преди ние да успѣемъ да се измъкнемъ“. Ние започнахме да викаме и да звънимъ съ звънеца, за да привлѣчемъ вниманието имъ; тѣ все теглеа. Най-после Махонъ и азъ трѣбваше да изпълимъ напредъ и да прерѣжемъ вѣжето съ брадва, защото нѣмаше време да го развързваме. Можеха да се забележатъ червени езици, които ближеха безпорядъчно разбърканитѣ трески подъ краката ни, когато се отпавихме обратно къмъ задния горенъ полуподъ.

Разбира се, въ парахода откриха твърде скоро, че вѣжето е прерѣзано.

Той изсвири силно съ трѣбата си, свѣтлинитѣ му описаха широкъ кръгъ и той пристигна, като застана близо покрай насъ и спрѣ. Всички ние бѣхме въ сбита група на високия заденъ полуподъ и гледахме къмъ него. Всѣки отъ насъ държеше нѣкакъвъ малкъ вързопъ или рѣчна чанта въ рѣка. Внезапно кониченъ пламъкъ съ завитъ връхъ избухна отпредъ и хвърли върху черното море кръгъ отъ свѣтлина, въ центъра на които бѣха двата кораба, полюлѣващи се леко единъ до другъ.

Капитанъ Бийрдъ седѣше на решеткитѣ тихо и мълчаливо отъ часове, но сега стана бавно и трѣгна напредъ, предъ насъ, къмъ задния стожеръ.

Капитанъ Нашъ извика: „Елате тукъ! Внимавайте хубаво. Имамъ човали съ поща на кораба. Азъ ще Ви взема — Васъ и вашитѣ лодки до Сингапуръ“.

„Благодаря Ви! Не!“, каза нашия капитанъ. „Ние трѣбва да водимъ кораба до края“. „Азъ не мога да стоя по-дълго“, извика другия. „Поща — разбирате“.

„Да! Да! Ние сме добре“.

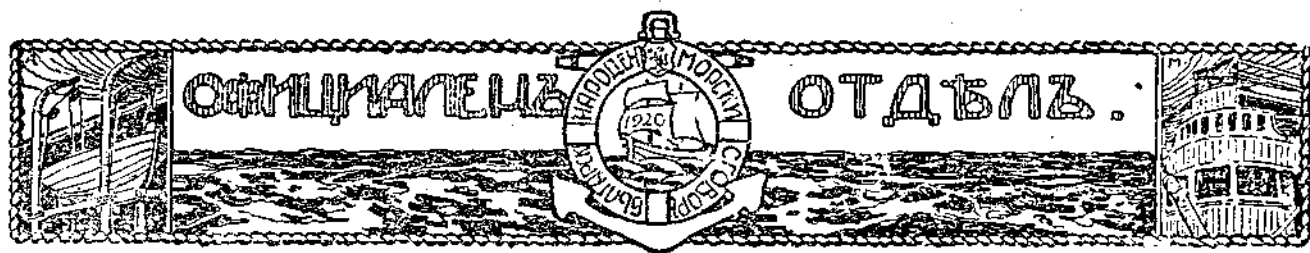
„Много добре! Азъ ще донеса за васъ въ Сингапуръ . . . Сбогомъ!“

Той помахна съ рѣка за сбогомъ. Нашиятъ хора оставиха вързопитѣ спокойно. Параходътъ се подвижи напредъ и като излѣзе отъ освѣтениа кръгъ, изчезна изведнѣжъ за погледитѣ ни, заслѣпени отъ огъня, който горѣше страшно. И тогава за мене стана ясно, че ще видя изтокъ за първи пѣтъ като капитанъ на малка лодка. Азъ си мислѣхъ, че това е чудесно; и вѣрността къмъ стария корабъ бѣ чудесна. Ние ще го изгледаме до края.

О, пленителна младостъ! Твоя огънь е поослѣпителенъ отъ пламъцитѣ на горящия корабъ, който хвърля магическа свѣтлина върху широката земя и подскача смѣло до небето сега, за да бжде загасенъ утре отъ времето, по-жестоко, по-безмилостиво, по-горчиво отъ морето — и подобно пламъцитѣ на горящия корабъ, обкрѣженъ отъ непроницаема нощъ.

(Следва въ кн. 5)

Борбата за обединението на Българското племе е неминуемо свързана съ стремежа му къмъ здраво заседание на брѣговетѣ на море, отъ кѣдето сношенията съ външния свѣтъ сѣ независими отъ чужди фактори.



СЪОБЩЕНИЯ ИЗЪ ДЕЙНОСТТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕН МОРСКИ СГОВОРЪ

Гл. Упр. Тъло. — Спортният отдъл организира голъми морски състезания на всички легиони при Б. Н. М. С. на 28 юлий 1929 год. въ Варна. Подробности ще се съобщат допълнително.

София. Клона проявява особена оживена дейност насочена главно по голъмий въпроси отъ дейната програма на Б. Н. М. С.

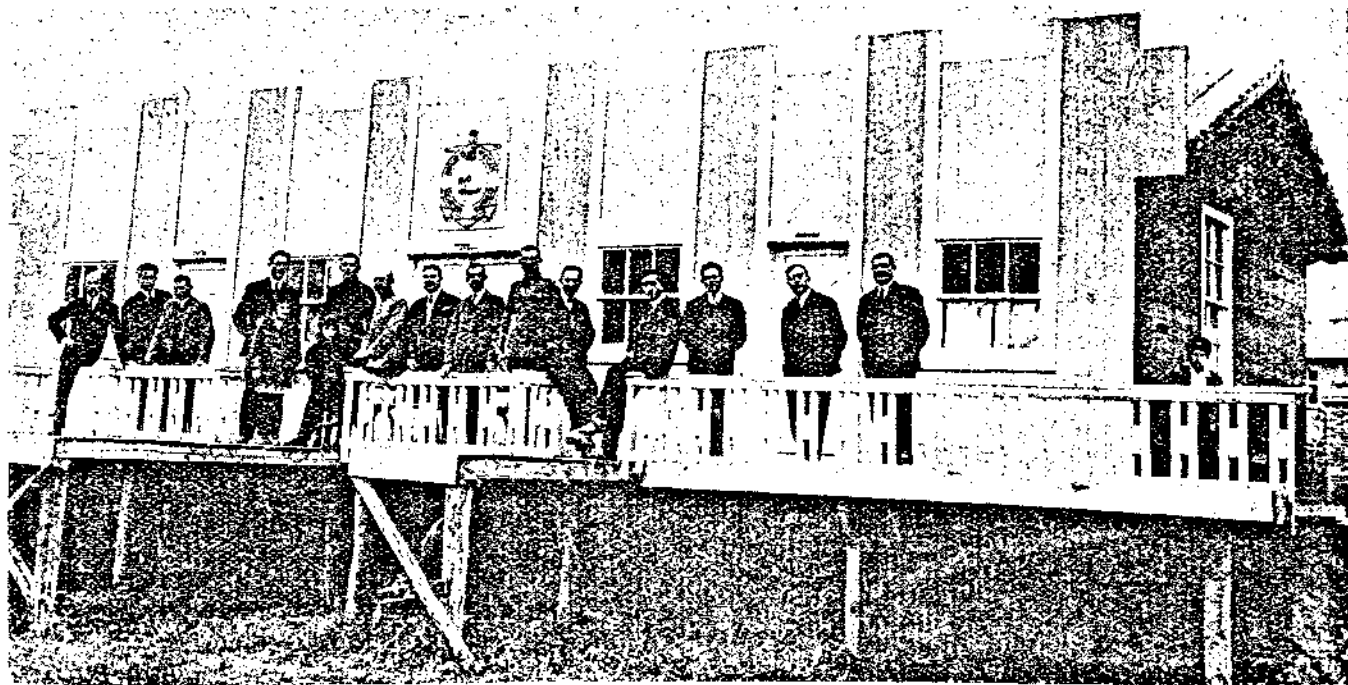
— На 8. II. 1929 г. въ салона на Чинувническото д-во е уредена сказка, на която е говорил д-ръ В. Шумановъ на тема: "Морски детски лѣтовища".

— На 15 с. м. въ същия салонъ е говорил г. проф. Мутафчиевъ на тема: "Българскитъ морски брѣгове въ миналото".

— На 16, 17 и 18 с. м. клонъ е свикалъ академична конференция по излаза на България на Бѣло море, въ една отъ залитъ на Свободния университетъ. На конференцията сж участвували най-виднитъ наши представители на висшитъ учебни заведения, вещи лица — специалисти, представители на политически и обществени организации и пр. Следъ станалитъ разисквания се е констатирало: 1. Въпросътъ за единъ гарантиранъ на така необходимия за България излазъ на Бѣло море е едно задължение на Съюзнитъ сили къмъ насъ. 2. Всички интереси на страната изискватъ паложително

бѣдащия реаленъ излазъ на България на Бѣло море да бѣде непременно южно отъ Родопитъ. 3. За предпочитане е този въпросъ да остане известно време висящъ и да се изчака по-удобенъ моментъ за неговото правилно разрешение, отколкото да бѣде прибѣрзано разрешенъ съ рискъ да се осуетятъ интереситъ на страната. — Конференцията е решила изказанитъ мнения да се донесатъ до знанието на надлежитъ фактори въ страната.

Павликени. Клонътъ проявява твърде оживена дейност. Редовенъ въ всѣко отношение и по събирането на членскитъ вноски за 1929 год. Полага особено много грижи за подготовката на "Дѣтската лѣтна морска колония", за която има вече събрана сума 16,000 лв. На 9. II. т. г. за въ полза на колонията е била дадена, при добре декориранъ салонъ, много добре посетена морска вечеринка, на която сж присѣтствували и гости отъ Г. У. Т. Салонътъ за вечеринката е отпуснатъ безплатко отъ г. х. Стефанъ А. х. Славчевъ, синъ на почетния членъ на клонъ г. Атанасъ х. Славчевъ. Представителитъ на Г. У. Т. сж констатирали голъмъ интересъ на гражданството къмъ дѣлото на Б. Н. М. С., което прави честь на интелегентнитъ сили въ Павликени.



Павилиона на Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С., построенъ при езерото въ градината "Царъ Симеонъ", което е дадено на използване отъ клонъ за три години. Снимката е направена на 10. XI. 1928 год., при приемането му отъ комисията и когато още езерото не е било напълнено съ вода. На снимката сж инициаторитъ за експлоатирането на езерото. Този павилионъ, заедно съ една барака за моторъ и помпа за черпене на вода за подържане на езерото, струва на клонъ надъ 80,000 лева. Павилионъ има размѣри 14 на 4 метра; въ него се помѣщава разкошно мобилираната канцелария на клонъ, гаражъ за лодки русалки и отдѣление за души. Той е изработенъ дѣлътъ отъ дървенъ материалъ. Вжтре е измазанъ съ варъ. Езерото има пространство около 7000 квадратни метра и е дълбоко отъ 1'20 до 1'40 метра.

Видинъ. На 2. II. 1929 год. клона е далъ своя традиционенъ годишенъ балъ въ салонитъ на Офицерското събрание. Балътъ е билъ добре посетенъ. Салонитъ сж били богато декорирани съ собственитъ на клона фарове и полученитъ отъ Началника на Дунавската пол. служба морски декорации.

Ямболъ. Много редовенъ по събирането на членски вноски за 1929 год. На 7 и 8. II. т. г. клонътъ е уредилъ две сказки на г. В. Кавалджиевъ — „Свѣтовния тонажъ въ свръзка съ общоевропейската война и участието на Българския флотъ въ нея“ и „Нашата нова поезия“.

— На 16. II. т. г. клона е далъ своята традиционна морска вечеринка.

Габрово. Урежда екскурзия презъ юлий до Цариградъ.

— На 20. II. клона е уредилъ сказка отъ свещеникъ Илия п. Стефановъ на тема: „Българскитъ светини Хилендаръ и Зографъ“ придружена съ 70 св. картини.

с. Гьозикенъ. На 27. I. т. г. по инициативата на мѣстни деятели се възобнови клона на Б. Н. М. С. въ с. Гьозикенъ. На събранието е избрано ново настоятелство въ съставъ: Председателъ: Коста Костовъ; подпредседателъ: Петко Димовъ; секретаръ-касиеръ: Асенъ П. Качевъ и съветници: Асенъ Г. Голѣмановъ и Желѣзко Гяуровъ. Запасни членове: Бончо Тенчевъ и Ангелъ Кацаровъ. Провѣрителенъ съветъ: Христо Паровъ, Димитъръ Вълчевъ, Стефанъ Вичевъ. Запасни членове: Димитъръ Тодоровъ и Василь Минчевъ.

Ст. Цаневъ.



ИЗЛОЖЕНИЕ ОТЪ БЪЛГАРСКИТЪ МОРЯЦИ.

До Господина Министеръ-Председателя, Министера на финанситъ и Председателя на Народното събрание.

Ст. София.

Господинъ министре,

Българскитъ моряци отъ всички клонове на съюза въ страната се осмеляваме да Ви представиме нашето писмено изложение на моряшкия животъ и Ви молимъ да бждете благосклонни да го прочуте.

Колкото привлекателенъ и здравословенъ да изглежда животътъ на моряка за ония, които го познаватъ отдалеко или го познаватъ само идеализиранъ отъ поетичнитъ творения на Байрона и Майнъ Рида, толкова въ действителностъ е тежъкъ, нехигиениченъ и изложенъ на опасности.

Дори и тогава, когато при хубаво време пътницитъ съ своитъ удобства се любоватъ на откритъ палуба на игривитъ вълни и се трогватъ отъ прелеститъ на морската ширина или вечеръ на звездно небе, морякътъ е длъженъ, изпълнявайки своята служба, да се движи лѣте при тропическитъ горещини въ душнитъ и тѣсни помѣщения, а зиме по заледената палуба и замръзналитъ вжжета, да се излага на непоносимата жегъ предъ котлитъ въ дълбоки, тѣсни и безъ дневна свѣтлина огньарни и презъ дълги часове денемъ и ношемъ да се прегъва подъ тежкия трудъ изъ парахода непрекъснато по цѣла седмица. Достатъчно е да се погледне на такъвъ морякъ, когато настѣпи втората нощна работа и предъ Васъ ще изпъкне картината на човѣкъ изгубилъ въра въ себе си и надежда въ бждещето, едвамъ влачи изнемошѣлитъ крака и неохотно отива да продължи нови четири часа на непоносими мжки, които при голѣмитъ морски вълнения стократно се отразяватъ на изнемошѣлото отъ безсъница тѣло на моряка.

Когато лѣтнитъ горещини преминатъ и работата въ котлитъ и машината става поносима, на палубата се започва борбата съ страшната морска стихия, която колкото е по-силна, толкова е по-продължителна и работата на палубата става по-

непоносима. А при маневритъ, които въ такива случаи сж необикновено продължителни палубния морякъ неотлъчно е изложенъ, както на силнитъ вѣтрове и дждове, така и на непоносимитъ студове.

Като имате предъ видъ особенитъ трудности, несгоди и опасности на които непрекъснато е изложенъ нашия морякъ, ние мислимъ, че е справедливо да се предвиди и за насъ, както това вече е строено за авиаторитъ и огньаритъ при Бъл. дър. жел., единъ по-краткъ срокъ на служене, който да дава право на пенсия. Въ намъ съседнитъ и всички европейски държави този срокъ на моряцитъ е намаленъ на 15 години.

За да подкрепимъ това наше искане ние намираме за умѣстно да изтъкнемъ по опредѣлено нашитъ особени основания на които то почива. Тѣ сж:

1. Зловреднитъ климатични и метеорологични фактори, на които морякътъ е изложенъ въ своята служба. Това сж буритъ и вѣтроветъ — студени и влажни, вилнеющитъ стихии на бѣсното море и мразовититъ зими, които бърже похабяватъ и най-коравия организмъ.

2. Постояната смѣна на рѣзката температура, на която моряка е длъженъ да се излага денемъ и ношемъ, зиме и лѣте, зле му подкопва здравето.

Докато дългътъ изисква да се обслужватъ котлитъ и машинитъ при едва поносима горещина отъ 45° до 55°, при което отъ лицето и тѣлото на полуголия морякъ шурти потъ — скоро следъ това той е принуденъ да се изкачва на палубата и да се излага на простуда. Службата при машината и котлитъ особено лѣтно време е неизразимо тежка и опасна за здравето още и затова, че трѣбва да се пие съ литри обикновено топла вода, която изтощава и похабява стомаха, сърдцето и бѣбрецитъ.

Другъ единъ тежъкъ бичъ, който редовно се стоваря върху гърба на моряка и похабява тѣлото и нервитъ му е нощната тежка и отговорна работа.

3. Екипажътъ на всѣки корабъ е изложенъ на голѣмъ рискъ да заболѣе отъ разни заразителни болести, покрай другото и отъ чума, холера, петнистъ тифъ и други, които, ако не отнематъ жи-



По леда на Дунава, между Русе и Рамаданъ. 3. III. 1929 г.

Фот. Ив. А. Михайловъ, Русе.

вота, оставатъ трайни последици, които правятъ моряка полугоденъ за каквато и да е работа.

4. Хранителнитъ продукти, които се закупватъ отъ разнитъ пристанища въ здравословно отношение сж често отъ твърде съмнителенъ произходъ и много пжти биватъ носители на разни лоши зарази.

5. Като последици отъ корабната борба, която моряка има да води съ незгодитъ и морскитъ стихии, той става най-вече жертва, ако не на морскитъ вълни, то на гръднитъ заболявания и на туберкулозата, която е грабила и граби здравето и живота на мнозина наши другари.

Бронхита и разнитъ катарии на стомаха и червата, тежки ревматизми въ ставитъ и коститъ, заболявания на сърцето и бъбрецитъ, сж болеститъ съ които морякътъ напуска преждевременно тежката си служба.

Измрълитъ повече отъ 25 души въ българскитъ кораби отъ помънатитъ болести и то отъ 5 до 15 годишна служба на параходитъ идватъ категорично да потвърдятъ истината на горното.

Ето защо, поставенъ моряка при такива непрестанни незгоди, неговиятъ организъмъ, макаръ отначало и най-коравъ, бърже се похабява и сломява, здравето се подкосява, нервитъ отъ постояннитъ напрежения се изтощаватъ и следъ нъколко годишна параходна служба морякътъ се вижда принуденъ да я напусне, сломенъ и боленъ, почти инвалидъ. И наистина едва 20% отъ цълото наше морячество може да прослужи отъ 5 до 15 години. Грамадната му частъ до 80% — едва могатъ да издържатъ една служба отъ 2 до 3 години, следъ което, разочаровани и болни тѣ я напуцатъ завинаги.

Най-ярко доказателство за това е факта, че въпреки нашия 40 годишенъ морски животъ въ цълата страна едва само 4 моряка сж могли да достигнатъ 25 годишна служба на море.

Какви нерви, каква сила и духъ сж необходими за моряка да противостои въ неравната борба съ морскитъ стихии и другитъ недъзи, когато държи въ ръцетъ си грамадни народни богатства и живота на десетки и стотици пжтници. Въ замѣна на това той е забравенъ и безъ подкрепа оставенъ на произвола на съдбата.

Ако сравнимъ живота дори и на авиаторитъ, които служатъ само 10 години за да добиятъ право на пенсия, съ тоя на моряцитъ, които получаватъ това право едва следъ 25 годишна служба ние ще се увъримъ, че въпреки по-големитъ незгоди на живота на моряцитъ спрямо тѣхъ е из-

вършена голѣма неправда досежно тѣхното пенсионно време.

За да може въ бъдеще да се избѣгне това неестествено положение на моряка необходимо е щото ползването отъ пенсия да става безъ ограничение на предѣлна възраст следъ прослужени 15 години.

На край, като излагаме на Вашето просвѣтно внимание, действителнитъ условия, при които нашиятъ морякъ е принуденъ да работи, презъ своята служба ние се ласкаемъ да вѣрваме, че Вие, Господине Министре напълно ще възприемете нашето искане и ще станете неговъ изразителъ и защитникъ предъ Народното събрание.

Варна, мартъ 1929 год.

Съ почитание: Съюза на Българскитъ моряци подъ покровителството на Н. В. Царь Борисъ III

Гърция, макаръ и да е морска държава, съ грамадно крайбрежие и много голѣми и малки острови, не може, споредъ твърдението на цѣлия гръцки печатъ, да се похвали, че населенито ѝ обича морето. Това кара управляващитъ и военнитъ кръгове да се замислятъ сериозно по въпроса за създаване на любовъ верѣдъ гръцкото население къмъ морето. Министерството на морината, искайки да помогне въ това отношение на държавата и гръцката нация, отъ сръдата на 1928 год. започна да издава морско списание, раздавано на моряцитъ отъ флота. Чрезъ съответни четива и описания се възбужда у тѣхъ любовъ къмъ морето. Отъ наблюденията на офицеритъ надъ моряцитъ, станало явно, че списанието оправдало напълно надеждитъ, които му се възлагали отъ създателитъ. Смята се, че когато се уволнятъ тия моряци отъ редоветъ на флота, ще станатъ голѣми ревнители и агитатори на идеята за обикване на морето.

Ст. Цаневъ

ИЗЪ ЧУЖДИТЪ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. Завършена е постройката и е влѣзълъ въ строя новия английски кръстосвачъ — Вашингтонски типъ — „Лондонъ“. Той има 10,000 тона нормално водоизмѣстване, а при пълно натоварване — 14,000 тона. Въоръженъ е съ: осемъ 20.3 см. оръдия, четири 10.2 см. противовооръжни оръдия, 14 картечници и две четворни торпедни тръби. Останалитъ три кръстосвача отъ сщия типъ „Девоншире“, „Сузекъ“ и „Шропшире“ ще бждатъ завършени окончателно — първитъ два въ началото на лѣтото, а третия презъ есента 1929 г.

Английските кръстосвачи обозначени съ буквата „В“ съжщо на привършване. Първият от тях — „Уорк“ — ще влѣзе въ строя презъ декемврий 1929 год.

Презъ м. мартъ т. г. влизатъ въ строя 4 нови подводни лодки типъ „Одинъ“, а останалитѣ две подводни лодки отъ същия типъ ще влѣзатъ въ строя малко по-късно.

Стражевитѣ кораби — миночистачи „Бриджерваторъ“ и „Сандвичъ“ съж завършили пробнитѣ изпитания и се изпращатъ на служба въ китайскитѣ води.

Исключени съж отъ списъцитѣ на английския флотъ и съж продадени като старо желѣзо кръстосвача „Ярмутъ“ и ескадренитѣ миноносци: „Ромола“, „Таурусъ“, „Торшъ“ и „Урсула“.

Презъ месецъ ноемврий миналата година е излѣзълъ отъ печатъ томъ IV отъ „Английската официална история на свѣтовната война по море“. Първитѣ три тома отъ тази история съж написани отъ известния английски морски историкъ Джулиянъ Корбетъ. Следъ неговата смъртъ, обаче, работата по написването на историята е минала въ ръцетѣ на съръ Хенри Нюболтъ. Четвъртия томъ отъ официалната английска история за свѣтовната война по море обема периода отъ м. юний 1926 г. до м. априлъ 1927 г.

Сев.-американскитѣ Съединени щати. Въ връзка съ англо-французкия компромисъ по морскитѣ въоръжения, който е въ ущърбъ на американския флотъ, морското управление на Северо-американскитѣ Съединени щати е решило да построи толкова нови военни кораби отъ различнитѣ класове, че американския флотъ да е винаги равенъ по класове на корабитѣ си и силата си на най-силния свѣтовенъ флотъ. Съ други думи, американското морско управление, въ съгласие съ правителството, е решило американския воененъ флотъ да бѣде равенъ на най-силния свѣтовенъ флотъ (английския въ случая) и въ никой случай да не е на второ мѣсто. За изпълнението на този принципъ американското морско управление е решило да превъоръжи 22 стари кръстосвача (по 10,000 тона водоизмѣстване) съ 20.3 см. орѣдия и да построи нови кръстосвачи, чието число да съответствува на нуждитѣ на линейния имъ флотъ. На първо време морското управление е решило да зарѣча 15 нови кръстосвача, чиято постройка е била утвърдена отъ Конгреса, но била временно отложена, по решението на Сената, до избирането на новъ председателъ на Щатитѣ.

Япония. Исключени съж отъ списъка на флота 9 подводни лодки III класъ, обозначени съ буквитѣ „На“ („На“ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 и 10), построени въ времето отъ 1908—1918 г. и съ надводно водоизмѣстване отъ 300 до 500 тона. По настоящемъ въ японския флотъ не съж останали подводни лодки съ малко водоизмѣстване. Съвременнитѣ японски подводни лодки съж два типа — подводни лодки типъ „Ро“, съ водоизмѣстване отъ 700 до 1000 тона и подводни лодки типъ „I“ съ водоизмѣстване отъ 1000 до 2000 тона.

— Следъ четиригодишна работа по модернизирането на японския линейенъ кръстосвачъ „Харуна“, въ началото на тази година е влѣзълъ на ново въ строя. Водоизмѣстването му е увеличено отъ 27,500 тона на 30,500 тона, за да му поставятъ добавъчна хоризонтална броня и противоминна защита.

Франция. Следъ есеннитѣ маневри на французкия флотъ, състояли се презъ месецитѣ октом-

врий и ноемврий м. г. при южния Французки брѣгъ и около Бизертското пристанище, адмиралския корабъ отъ французкия срѣдиземноморски флотъ — линейния корабъ „Провансъ“ е посетилъ островъ Малта, където се е състояло свиждане между английския и французкия командующи срѣдиземноморскитѣ флоти, което безспорно е въ тѣсна връзка съ англо-французкия компромисъ по морскитѣ въоръжения и подновяването на англо-французкото съглашение.

— Новиятъ кръстосвачъ, Вашингтонски типъ „Дукенъ“, който неотдавна влѣзе въ строя, се е завърналъ отъ пътуването си до Западна Индия. Въ скоро време той ще замине въ ново петмесечно пътуване около Африка, като ще посети Мадагаскаръ и ще се завърне презъ Суецкия каналъ. Единотипния нему кръстосвачъ „Турвилъ“, ще заминѣ въ 8 месечно кръгосвѣтско плаване. По поводъ на тия продължителни пътувания на най-новитѣ французки кръстосвачи, английската преса изтъква голѣмата увѣреностъ на Франция въ невъзможността да възникнатъ въоръжени конфликти въ скоро време, като въ същото време подчертава, че Франция не е била предвидѣла началото на свѣтовната война въ м. юний 1914 г., защото въ началото на месеца изпратила два отъ най-новитѣ си линейни кораба въ Русия, за да отведатъ тамъ, съ цель на посещение, французкия председателъ на републиката — Поанкаре.

— Презъ м. октомврий 1928 г. Франция е реорганизирила управлението на въоръженитѣ си сили. Създадено е самостоятелно Въздушно министерство. Подробноститѣ на новата организация още не се знаятъ, но е известно, че само корабната авиация е оставена въ пълно подчинение на морското министерство (т. е. хвърчилата отъ хвърчилоносачитѣ „Беарнъ“ и „Командантъ Тестъ“ и тия отъ линейнитѣ кораби и кръстосвачитѣ). Всичкитѣ брѣгови въздухоплавателни станции и съоръжения съж предадени на въздушното министерство, съ изключение на тѣзи, които съж разположение въ предѣлитѣ на военно-морскитѣ бази.

— Новостроениятъ се учебенъ французки корабъ представлява отъ себе си намалено копие на кръстосвача „Duguay Trouin“ и има следнитѣ данни: водоизмѣстване 6,600 тона, дължина 170 м., широчина 17.7 м., газене 5.7 м., мощностъ на механизмитѣ (турбини) 35,000 конски сили, скоростъ 25 мили въ часъ и районъ на действие 5000 морски мили. Той ще бѣде въоръженъ съ осемъ 15.5 см. орѣдия, поставени въ кули, четири 7.5 см. противоаеропланни орѣдия, две тритръбни торпедни надводни трѣби, съ диаметъръ 55 см. и два катапулта за излитане на хвърчила. Освенъ обслугата си, учебниятъ корабъ ще може да побере още 156 морски юнкера и 20 преподаватели отъ морското училище. Помѣщенията за морскитѣ юнкери съж разположени въ срѣдната частъ на кораба, между стожеритѣ, подобно на многоетажнитѣ подове на океанскитѣ пътнически параходи, които съж обкръжени съ специални мѣста за разходки и които даватъ възможностъ на морскитѣ юнкери да се занимаватъ съ спортъ. Спалнитѣ помѣщения, умивалницитѣ, банитѣ, душовеитѣ, занимателнитѣ стан и пр. съж разположени надъ горния подъ въ два етажъ. По мнението на французкитѣ морски специалисти, този учебенъ корабъ въ време на война ще може да служи като спомагателенъ кръстосвачъ.

Испания. Въ настояще време се строятъ за нуждитѣ на испанския флотъ: 2 кръстосвача съ

водоизмѣстване на 10,000 тона всѣки, единъ кръстосвачъ съ водоизмѣстване 8,000 тона и скоростъ 33 мили въ часъ („Адмиралте Сервера“), три водача на торпедни флотилии, съ водоизмѣстване по 1800 тона всѣки и 12 подводни лодки.

Германия. Следъ продължително обсъждане и колебание, Германия е пристѣпила къмъ постройката на единъ ограниченъ отъ рамките на договоритѣ линеенъ корабъ, който ще замѣсти стария линеенъ корабъ „Пройсенъ“ и който е нареченъ „Замѣстникъ на Пройсенъ“ (Ерзацъ Пройсенъ). По-важнитѣ данни за този новостроящъ се корабъ сѣ следнитѣ: водоизмѣстване (безъ горивния запасъ) 10,000 тона, двигатели — 2 дизель-мотора съ обща мощностъ 50,000 конски сили, скоростъ 26 морски мили въ часъ и районъ на действие при скоростъ 20 мили въ часъ — 10,000 морски мили. Той ще бѣде въоръженъ съ шестъ 28 см. оръдия, поставени въ две артилерийски кули (по три оръдия въ кула), осемъ 15 см. оръдия, четире 10 см. противоаероплани оръдия и две подводни торпедни трѣби. Кораба ще има два брониранни пода, дебели вътрешни надлъжни прегради и извънредно силно развита противоминна и подводна защита, което ще му осигури голѣма животоспособностъ. Стойността на постройката ще възлѣзе на 80 милиона златни марки (около 2,500,000,000 български лева).

Полша. На 14. X. 1928 г. полския учебенъ корабъ „Искра“, намиращъ се въ задгранично плаване на пътъ отъ Шербургъ за Данцигъ, около Дувъръ, въ време на мъгла се е сблъскалъ съ единъ норвежки вѣтроходъ. Последниятъ едвамъ билъ спасенъ отъ потъване и отведенъ за поправка въ Дувъръ.

— Въ връзка съ полския проектъ за построяване на 12 подводни лодки, три отъ които се строятъ въ Франция, се съобщава, че въ Тулонъ (Франция) сѣ открити подводни курсове за подготвяне на поляци, специалисти по подводното плаване.

Югославия. Освенъ дветѣ голѣми подводни лодки „Небойся“ и „Храбри“, построени въ Англия и встѣпили въ строя презъ 1928 година, югославянското правителство е поръчало въ Франция две нови подводни лодки за брѣгова отбрана. Една отъ тия подводни лодки — „Смѣлий“ е спусната на вода на 1. XII. 1928 г., а втората — „Оственикъ“ (отмѣстителъ) ще бѣде спусната на вода презъ текущата 1929 г. Главнитѣ данни на тия подводни лодки (типъ Симоно) сѣ следнитѣ: Надводно водоизмѣстване 600, а подводно водоизмѣстване 800 тона; скоростъ надъ водата 14, а подъ водата 10 морски мили въ часъ. Тѣ ще бѣдатъ въоръжени съ едно 10 см. оръдие, една картечица и осемъ 55 см. торпедни трѣби (тегло на торпедата 1600 кг.). Предѣлната дълбочина на потапянето ще бѣде 80 метра. Споредъ неофициалнитѣ сведения, тия подводни лодки ще могатъ да носятъ съ себе си и по нѣколко мини за заграждане.

Турция. Въ първата половина на м. септемврий миналата година турския воененъ флотъ е произвелъ редъ боеви учения и малки маневри. Отряда, въ съставъ кръстосвачитѣ: „Хамидие“ и „Меджидие“, 3 ескадрени миноносца и 2 подводни лодки е произвелъ въ Дарданелитѣ и Мраморното море редъ дневни и нощни упражнения, които се отличаватъ отъ по-преднитѣ години по замисълъ и обемъ и които сѣ изтъкнали добрата подготовка на личния съставъ и изправното състояние на материалната частъ. Най-интересния моментъ отъ

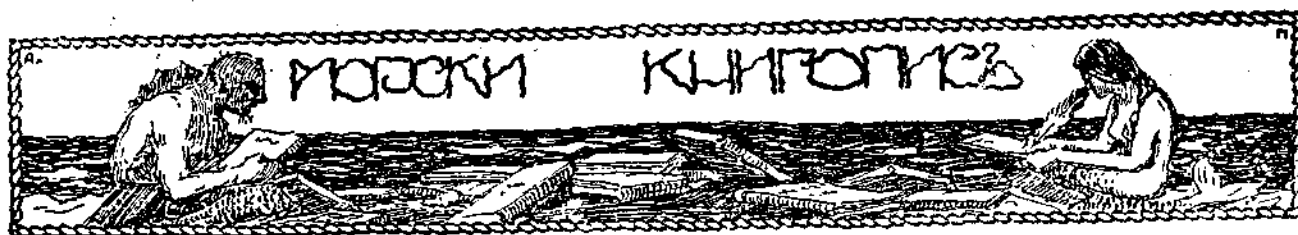
упражненията е билъ, когато президента на републиката Мустафа Кемалъ, неочаквано е далъ нова задача. Споредъ германското военно-морско списание „Марине Рундшау“, стратегическата обстановка, зададена отъ президента Мустафа Кемалъ е била много добре обмислена: Неприятеля е завладѣлъ полуострова и града Галиполи и е проникналъ въ Дарданелитѣ; турскиятъ флотъ трѣбва да възпрепятствува по-нататъшното движение на неприятелскитѣ сухопѣтни сили и — малко по-късно — да осигури десанта на турскитѣ войски при Галиполи.

Въ момента на получаването на тази заповѣдъ отъ Мустафа Кемалъ на 1 септемврий следъ обѣдъ, турскитѣ кораби сѣ стояли на котва въ заливчето Мода при Цариградъ и Измитъ. Къмъ полунощ на същата дата цѣлия турски отрядъ успѣлъ да се съсредоточи и пѣтувалъ къмъ Дарданелитѣ. Кемалъ-паша, който лично ръководилъ изпълнението на задачата намиращъ се на яхтата „Ертогрулъ“, очаквалъ идването на флота около Галиполи. Сутринята на 2 септемврий флота пристигналъ въ Дарданелитѣ и веднага получилъ нареждания отъ президента. Презъ цѣлия день на 2 септемврий флота направилъ редъ упражнения, свързани съ изпълнението на задачата и съ настѣпването на нощта се упѣтили за Цариградъ, съпровождаяйки яхтата на президента. Презъ време на пѣтуването, флота се занимавалъ съ тактически упражнения, а къмъ полунощъ на 3 септемврий завършилъ бойнитѣ си учения и се прибралъ въ пристанището си. Съ сигналъ, президента обявилъ благодарностъ на командующия флота Фахри-бей, на командиритѣ на корабитѣ и на цѣлия личенъ съставъ отъ флота за постигнатитѣ добри резултати при ученията.

— Обединяването на морското и военно министерства въ едно „Министерство на Отбраната“ е предизвикало реорганизирането на централнитѣ имъ учрждения. Морското управление сега се подраздѣля на следнитѣ служби: 1) Канцелария на началника на Морското управление, 2) Хидрографическо управление, 3) Управление на военноморското оръжие, 4) Пенсионно управление, 5) Управление на снабдителнитѣ служби и 6) Санитарно управление.

Длъжността на началникъ на морския генераленъ штабъ е закрыта, а вмѣсто нея е открита нова длъжностъ — специаленъ морски помощникъ на началника на сухопѣтния генераленъ штабъ. Морскиятъ генераленъ штабъ е подчиненъ на сухопѣтния генераленъ штабъ. По настоящемъ морския генераленъ штабъ се подраздѣля на три отдѣла: учебенъ, оперативенъ и технически. Цѣлата реорганизация е била изпълнена подъ ръководството на сухопѣтенъ генералъ и при съдействието на единъ морски специалистъ. Едновременно съ реорганизацията на морското управление е билъ съкратенъ и личния съставъ. Отъ флота сѣ излѣзли 450 морски офицери; отъ тѣхъ 150 сѣ уволнени въ запасъ, 230 сѣ преведени на служба въ армията, авиацията и техническитѣ войски и 80 сѣ изпратени да служатъ въ търговския флотъ. (Изъ „Морски Сборникъ“, № 12, 1928 г.; С. Н. И.).

Бъдещето развитие на страната ни е неразривно свързано съ морето, брѣговетѣ на което ни гарантиратъ изхода къмъ всемирнитѣ центрове, където ще се кове, на икономическото състезание, бъдещето на нацията ни.



A. Iboldt, E. — „Die Tragödie der alten deutschen Marine“, Berlin 1923. (Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, цена 6 зл. марки).

Берхун, инж. С. Н. — „Основы гидроавиации“ Ленинград, 1928 г. (Государственное издательство, 238 стр., ил. 5 рвб.).

В. Т. — „Ahtopol“ (La Bulgarie, VII-ème année, № 1670, Sofia, 13. II. 1929, p. 1—2).

Berard, V. — „Les navigations d'Ulysse“. T. II. Pénélope et les marins des Iles. Paris 1928 (Colln, 469 p. — 40 fr.).

Василев, Добринъ — „Очитъ на морето“ — разказъ — Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 3, Варна, III. 1929 г., стр. 11—13).

Gross, O. — „Seekriegslehren im Lichte des Weltkriegs“. Berlin, 1928. (E. S. Mittler & Sohn, 8-50 mk.).

Джудичи, Д. — „Спасителната експедиция на ледоразбивача Красинъ“ — Прев. Ас. Х. Тодоровъ — (Премия на списание „Природа“, год. XXIX 1928—9 г., приложена къмъ кн. № 5 отъ списание Природа, София, февруарий, 1929 г.).

За Българското паракодно дружество — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 864, София, I. II. 1929 година, стр. 2).

Златаровъ, Д-ръ Ив. — „Нашитъ минерални води и курорти и тяхното рационално използване“ (Търговско-промишл. гласъ, год. VI, брой 884 и други, София, 1929 г.).

Ивановъ — „Адмиралъ Шееръ“ (Сп. Морски сговоръ, год. VI, брой 3, Варна, III. 1929 г., стр. 4 и 5).

Ивановъ, С. Н. — „По въпроса за артилерийското въоръжение на линейнитъ кораби, кръстосвачитъ и ескадренитъ миноносци“ (Сп. Морски сговоръ, год. VI, брой 3, Варна, III. 1929 г., стр. 7—9).

Игнатьевъ, Свѣтл. Н. — „Съвременното състояние на чуждата периодична военно-морска литература“ (Сп. Морски сговоръ, год. VI, брой 3, Варна, III. 1929 г., стр. 22 и 23).

Кашевъ, Д-ръ С. Г. — „Стопанскитъ ни сношения по рѣка Дунавъ“ (в. Народна отбрана, год. X, брой 1424, София, 8. II. 1929 г., стр. 3 и 4).

Козаревъ, Тодоръ Ал. — „Морето“ — Импресия — (в. Родна литература, год. I, бр. 1, Бургасъ, 31. I. 1929 г., стр. 3).

Кожвинскъ, Д. А. — „Трюмное дело“ — Учебникъ для класса трюмныхъ старшинъ машинной школы Б. М. и для самостоятельной подготовки на звание трюмного старшини — Кронштадт 1928 г. (Типография Шт. Уч. Отр. МСБ Моря, 356 стр. и 228 рис.).

Кжесъ, Инж. Б. — „Хлътаване на Варненския вълноломъ“ (Списание на Българското Инженеро-Архитектно Д-во, год. XXIX, брой 3, София, 5. II. 1929 г., стр. 43—46).

Кашевъ, Д-ръ Ст. Г. — „Черно море и нашитъ стопански отношения“ (в. Народна Отбрана, год. X, брой 1426, София, 22. II. 1929 г., стр. 3).

Кенрадъ, Джозефъ — „Младостъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 3, Варна, III. 1929 г., стр. 13—15).

Clerc-Rampal — „La pratique du yachting“. Paris 1928. (Soc. Ed. Géogr. Col. Mar., 352 p. — 25 fr.).

Cousin et Renaud. — „Navigation“ (Soc. Ed. Geogr. Col. Mar., 343 p. — 43 fr.).

La pêche du maquereau. Paris 1928. (Soc. Ed. Géogr. Col. Mar., 62 p. — 6 fr.).

Luckner, Graf. v. — „Seeteufel erobert Amerika“. Leipzig, 1928 (Köhler und Amelang, 311 s. — 6 mk.).

Моранъ Полъ — „Плутване до Антилскитъ острови“ (в. Слово, г. VII, бройове 1993—1998, София, 1929 г., стр. 1).

М. К. — „Любовта на рибарката“ — Разказъ — (в. Варненска поща, год. XIV, бр. 3547, Варна, 8. II. 1929 г., стр. 2).

Марковъ, Д. — „Морското съперничество между Англия и Америка“ (в. Отечество, год. X, брой 412, София, 9. II. 1929 г., стр. 2 и 3).

Mond, Th. — „L'industrie des pêches au Cameroun“. Paris 1928 (Soc. Ed. Géogr. Col. Mar., 250 p.).

Милчевъ, М. — „Дигата при с. Гигенъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, кн. 3, Варна, III. 1929 г., стр. 6 и 7).

Newbolt, Henry — „History of the Great War“. — Based of Official Documents by Direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence. — Naval Operations — Vol. IV, London 1928 (Longmans).

Патевъ, Н-йденъ — „Трагедията въ полярнитъ ледове“ (Премия на списание „Природа“ год. XXIX, 1928—9, приложена къмъ кн. 5 отъ сп. Природа, февруарий 1929 г.).

Rosinski, W. — „La Pologne et la Mer Baltique“ — Gdansk et Gdynia — Ports Baltiques. — Paris 1923. (Gebethner et Wolff, — 16 fr.).

Слабяковъ, Г. — „Дирекция на мореплаването“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, кн. 3, Варна, III. 1929 г., стр. 2—4).

Солунъ — „Нашата столица“ — (в. Македония, год. III, бр. 702, София, 14. II. 1929 г., стр. 1).

Седемдесетъ и два часа въ бурно море съ водохвърчило — (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 3, Варна, III. 1929 г., стр. 9 и 10).

Терсвъ — „Калейдоскопъ“ — Конгреса (Сп. Морски Сговоръ, год. VI брой 3, Варна, III. 1929 г., стр. 15 и 16).

Trotha, v. und König, P. — „Deutsche Seefahrt“. Berlin, 1928. (Birkenwerder, Otto Franke, 368 s. — 35 mk.).

Шинскъ, П. А. — „Покрай брѣга на Черно море“ (в. Спортъ, год. VII, брой 259 и др., София, 1929 г.).

Френскитъ писателъ Шарль Льо Гофикъ е публикувалъ наскоро единъ свой трудъ посветенъ върху „Морскитъ поети отъ сръднитъ вѣкове до наши дни“. Списанието „Ревю Маритимъ“ се произнася по следния начинъ, по поводъ появянето на тази книга:

„Шарль Льо Гофикъ е осъществилъ една отлична идея като е написалъ тази антология, която се появява въ едно време когато морето тъй да се каже е станало на мода. Интересно е да се изтъкне, че чувството на морето, на неговата прелесть или на неговата поезия се е събудило късно въ френската литература. Антологията е напълно модерна и съвременна. Въ нея се вижда какво голѣмо богатство отъ впечатления, отъ душевни възвращения и красоти сж почерпали отъ морето нашитъ поети. Малкитъ пояснения, дадени за нѣкои поети, останали несправедливо неизвестни за широката публика, идватъ само да повишатъ нейната стойност. Тази тъй необходима книга, се предпоставува отъ едно обширно въведение, въ което автора съ основно познаване на сюжета и голѣма вещина изнася цялата история на морето въ нашата поезия, начевайки отъ романтичното море и чувство на безкрайното което срещаме у Шатобрианъ, до реалистичното море, описано тъй грижливо въвъ всичкитъ му образи, отъ неговитъ съвременни художници. Много внушителни сж размишленията на автора върху морето и морцитъ, върху страстта на моряка къмъ морето и най-после върху все повече растящия у народа стремежъ за животъ край брѣга, на плажа и пр.

Шарль Льо Гофикъ дава въвъ встъплението материята и скицитъ на една хубава книга. Въ нашата литература историята последния би останалъ необходимъ последователъ на I. Douady и на неговата теза върху „Морето и Английскитъ поети“.

МАГАЗИНЪ

„ЖЕЛЪЗНА РЪКА“

подъ Окръжния съдъ гр.
Русе, ул. Г. Николаевска № 12

Желѣзо, ламарина на едро и дребно, тръби галванизирани, черни и частитъ имъ Сита разни марки, каиши, елеватори, мелничарски чукове, разни видове масла, азбестъ, клингеритъ, графитъ и всички други мелничарски и технически артикули в-4

Сабетай Л. Бениешъ

Русе

ФАБРИКА

ЗА ТАХАНЪ, ХАЛВИ, ЗАХАРНИ
ИЗДѢЛИЯ И РАСТИТЕЛНИ
МАСЛА.

Телегр. адресъ: БЕНИЕШЪ

Телефонъ:

ФАБРИКА № 373

5-4



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

ВАТСОНЪ & ЮЛЪ

Параходна агенция Л-тдъ

Бургаски клонъ Телефонъ № 255

ТЕЛЕГРАМИ: ШИППИНГЪ — БУРГАСЪ

10-4

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ

Русе

ФАБРИКА

за химически произведения
и тенекени издѣлия

5-4

**Воененъ шапкаръ
НЕНКО СЛАВЧЕВЪ**

ул. Преславска 19
ВАРНА

ГОЛЪМЪ СКЛАДЪ:

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

ГОЛЪМЪ ИЗБОРЪ

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

10-3

„SITMAR”

SOCIETA ITALIANA di SERVIZI MARITTIMI

Itinéraires, Horaires et tarifs

DES SERVICES

5-4

Grandexpress, rapides, postaux et commerciaux

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

Agence Bourgas et Varna pour la Bulgarie

Бр. Маринъ & Алекси Д. Маринкьови

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

Телеграфически адресъ: МАРИНКЬОВИ

Телефонъ № 6

Marin & Alexy D. Marinkeff Frères

Fondée en 1886

BOURGAS et SLIVEN (Bulgarie)

A BOURGAS

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

A SLIVEN

fabrique de draps et étoffes de laine;

A JAMBOLY

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

Champs labourables à Djoumay (Arrondissement de Carnobat).

BIENS IMMEUBLES A SOPHIA ET VIENNE

6

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА ЗА ШЕСТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ „МОРСКИ СГОВОРЪ“

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯТЪ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Шестата годишнина на списанието започва на 1 януарий 1929 г. Презъ течение на годината ще се дадатъ 10 книжки съ художествено изработени корици, съ отбрани морски снимки и картини и най-разнообразенъ материалъ по морските въпроси отъ наши и чужди автори. Шестата годишнина на списанието ще излиза въ 24 печатни страници въськи брой (безъ корицитъ и рекламнитъ листове).

Годишенъ абонаментъ: За България 140 лв.; За странство 170 лв. Отдѣленъ брой 20 лв. На членоветъ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, които сж издѣлжили членскитъ си вноски за 1929 година списанието ще се изпраща **безплатно**. На всички останали абонати списанието ще се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

На сътрудницитъ на списанието ще се плаща следния хонораръ

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

На постояннитъ сътрудници, признати за такива отъ редакционния комитетъ се плаща хонораръ 20% повече. На събирачитъ на реклами се плаща 20% отъ събраната сума.

Всичко що се отнася до списанието „Морски Сговоръ“ да се изпраща на адресъ:
БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ, КНИЖОВНО-ПРОСВѢТЕНЪ ОТДѢЛЪ — ул. Царъ Борисъ № 6 — Варна



„БЪЛГАРИЯ“

1-во Българско Застрахователно Дружество
(Основано презъ 1891 год. въ гр. Русе)

ЗАСТРАХОВА И ПРЕЗАСТРАХОВА:

ПОЖАРЪ, ЖИВОТЪ, ТРАНСПОРТЪ,
НЕЩАСТНИ СЛУЧАИ

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

„БЪЛГАРИЯ“

е най-старото българско застрахователно
дружество въ царството

ГАРАНЦИИ НА ДРУЖЕСТВОТО:
КАПИТАЛЪ, РАЗНИ РЕЗЕРВИ И ДР.
на 31. XII. 1927 г. лева 188,835,482.57

ИЗПЛАТЕНИ ЗАГУБИ (ЩЕТИ)
до 31. XII. 1927 г. лева 608,345,238.69

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

5-3

Акционерно Дружество

„ВУЛКАНЪ“

ВАРНА

Фабрика за метални и металолѣярни издѣлѣя

Телеграф. адресъ: ВУЛКАНЪ. Телефонъ № 110

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

Строи и монтира всѣкакви желѣзни
резервуари и ламаринени кумини.

Отлива всѣкакви чугунени и бронзови
части.

Поправя всички видове машини и
инсталации.

Изработва прецизни зѣбни кодела
на специална фрезова машина.

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

10-3

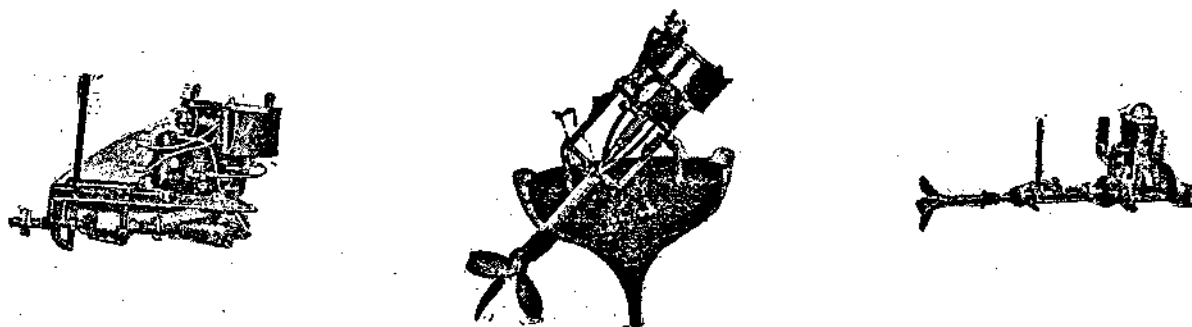
ШВЕДСКИ МОТОРИ ЗА ЛОДКИ

Петролни „PENTA“ Нафтови „SKANDIA“

отъ 2 и пол. до 45 к. с.

отъ 4 до 400 к. с.

съ оси, винтове (витла), дейдвудни тръби и принадлежности



СЪВЕТИ И СКИЦИ ЗА ПОСТРОЙКА НА РАЗНИ ВИДОВЕ МОТОРНИ ЛОДКИ * ТЪРСЯТЪ СЕ ДЕЯТЕЛНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
Представител ПОЛИТЕХНИЧЕСКО БЮРО ГАНЧЕВЪ, Бургасъ. Собственикъ зап. капитанъ втори рангъ ГАНЧЕВЪ БОГДАНЪ

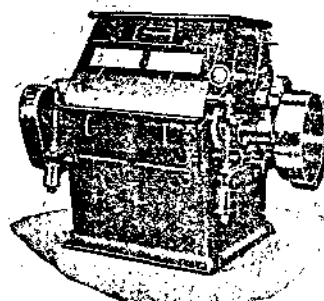
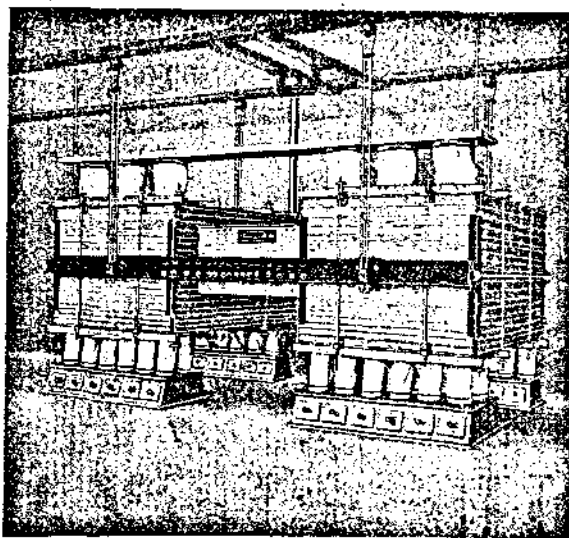
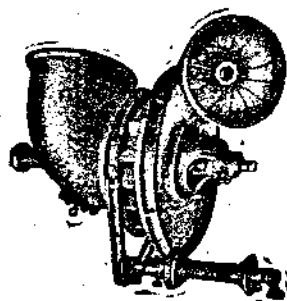
10—3

Машинна фабрика

Е. Мюлхауптъ & С-ие А. Д. Русе

Телегр. адресъ:
МЮЛХАУПТЪ

Телефони:
Дирекция 331
Бюро 198



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

10—3



Телеграфич. адресъ: „ИНДУСТРИАЛЪБАНКЪ“

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

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

Кореспонденти въ всички градове на Царството.

Извършва всички банкови операции.

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

10—5

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА „АЛЕКСАНДЪРЪ“ - ГАБРОВО

ПРОИЗВОДСТВО НА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПРЕЖДИ И ПЛАТОВЕ

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

Телеграфически адресъ.

ФАБРИКА АЛЕКСАНДЪРЪ — ГАБРОВО

Adresse télégraphique:

FABRIQUE ALEXANDRES — GABROVO (Bulgarie)

S-té laine-textile anonyme par actions

FABRIQUE ALEXANDRES

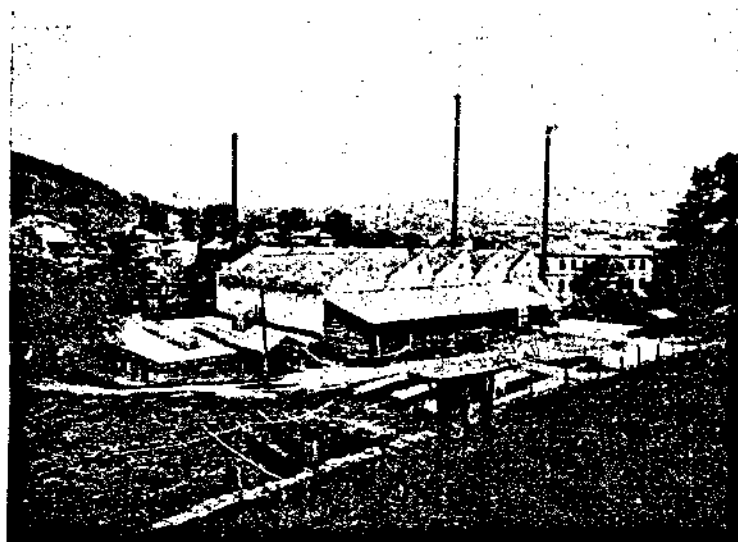
GABROVO (Bulgarie)

FABRICATION DES DIVERS TISSUS ET FILS EN LAINE

10—5

ХРИСТО Р. БОБЧЕВЪ & СИНОВЕ-ГАБРОВО

Основана 1859 г.
Телефонъ № 4



ТЕЛЕГРАФ. АДРЕСЪ:
БОБЧЕВИ

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

10-5



Произвежда първокачествени памучни прежди

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

Предпочитайте българското производство!
ТЪСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ“
Продажби чрезъ генералнитѣ представители: Сузинъ и С-не А. Д., София - Варна

10-5

БРАТЯ ТЕНЕВИ ВАРНА

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

Телеграф. адресъ: ТЕНЕВИ
10-6 Телефонъ № 71

БРАТЯ МАДЖУНКОВИ

РУСЕ **СОФИЯ**
Тел. № 387-263 Тел. № 1527
За телеграми: МАДЖУНКОВИ

СКЛАДЪ: всички стъкла, машини
и принадлежности за содолимона-
довото, винено и бирено произ-
водство, бои и есенци, тапи.
Плетачни машини „Дубнедъ“.
Бродерийни машини „Корнели“.
Ледени машини „Линде“.
Шевни машини „Виктория“.

3-3

ПОДЪ ПЕЧАТЪ Е „ЧЕРНО МОРЕ“

ОБЩОДОСТЪПНИ СТУДИИ
отъ САВА Н. ИВАНОВЪ
КНИГА II. ЦЕНА 30 ЛВ.
за поръчки обръщайте се
къмъ автора (ул. Македонска 98
Варна) или къмъ Главното
Управително тѣло на Българ.
Народенъ Морски Сговоръ
(ул. Царь Борисъ № 6, Варна)

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Голѣмитѣ студове и замръзванията по нашето черноморско крайбрежие презъ 1929 год. отъ Сава Н. Ивановъ; 2) Значението на Дунава за насъ отъ Кап. II р. О. З. Михайловъ; 3) Новитѣ английски линейни кораби отъ Г. С.; 4) Тжгата на моряна — Разказъ — отъ Торосъ; 5) Подводници — Разказъ — отъ Ал. Новиковъ — Прииой, превелъ Д. Василевъ; 6) Младостъ, — Разказъ отъ Джозефъ Конрадъ, продължение отъ кн. 3, — превела Б. Бошнакова; 7) Официаленъ отдѣлъ; 8) Морски новини; 9) Морски книгописъ.

С. М. КИТРИНОПУЛО

А. Д. • ВАРНА
ТЕЛЕФОНЪ № 270

ПОСТОЯНЕНЪ СКЛАДЪ НА:
СТРОИТЕЛНО - ДЕКО-
РАТИВНИ МАТЕРИЯЛИ

безиръ, терпентинъ, ла-
кове, растителни и индустриални масла, рибени,
минерални, цилиндрови

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

Четки всѣкакъвъ видъ

Бензинъ, парафинъ, блакъ,
смола, колофонъ, химикали

В ЖЖА, КАНАПИ

Главни представители на
гумени царвули отъ
фабрика „КАУЧУКЪ“

10-6



КОЖАРСКО АКЦИОНЕРНО Д-ВО
„ПЕНЧО К. БОНЕВЪ“
ГАБРОВО

Телеграми: ПЕНЧО БОНЕВЪ. Телефонъ 119
S-TÉ DE TANNEUR PAR ACTION
„PENTCHO K. BONEFF“
GABROVO (Bulgarie)

Pour télégrammes: PENTCHO BONEFF

10-5

МЕТАЛОЛЪЯРНА

СТРУГАРСКА РАБОТНАЯРНА

„СТРУГЪ“

В. ЕНГИБАРОВЪ — ВАРНА

ул. Мария Луиза № 20

Фабрикува чугуени печки

ти пѣ „**ПЕРНИКЪ**“ марка Е

отъ 1925 г. въведени въ Бъл-
гария като най-економични,
практични и евтини, приспо-
собени съ обратно горене.

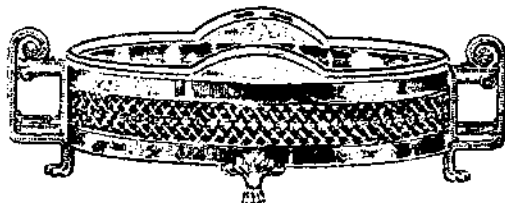
Изработва и извършва

всѣкакви ремонти на разни
индустриални и земеделѣцки
машини * Всички видове ла-
гери, шайби и трансмисии, го-
тови и по поръчка винаги при
НАЙ-НИЗКИ ЦЕНИ

10-3

МАГАЗИНЪ „КРИСТАЛЪ“

на **МОРДИ Б. СОЛОМОНОВЪ**
ВАРНА, ул. Царь Борисъ № 10 Телефонъ № 467



Голѣмъ изборъ на разни порцеланови, фаянсови, стъкларийски и
екзотични изделия. Сервиси за маса, чай, сладко, кафе и други
Прибори отъ алпана, сѣщо и посребрени, мушани за маса, данби,
полоени и други. Всички потребности за ресторанти, кръчми и пр.

6-6

ВАСИЛЪ ХР. ПОПОВЪ & СИНЪ

ВАРНА, УЛ. „ПРЕСЛАВСКА“ № 33

СКЛАДЪ НА ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ

ДЪРЖАВНИ ДОСТАВЧИЦИ

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

ЦЕНИ КОНКУРЕНТНИ

10-6