



МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА X.
КНИЖКА 6.
В А Р Н А.
ЮНИЙ 1933 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.
Главенъ редакторъ: С А В А Н. И В А Н О ВЪ
Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ и ИНЖ. ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ.



КОРАЛОВАТЪ

БЪЛ. АКЦ. Д-ВО
за строене кораби,
ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ
Варна

Телефонъ 326.

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

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

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,

РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10-7



АКЦ. Д-ВО ЗА ПАМУЧНИ ПРЕЖДИ

Царъ Борисъ

ВАРНА

Произвежда първокачественни памучни прежди.

Най-голяма издържливостъ, еднакво равни

жици, най-износни цени — ето какво отли-

чава българскитѣ прежди отъ чуждитѣ.

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЪ БОРИСЪ“.

Продажби чрезъ генералнитѣ представители:

СУЗИНЪ и С-ие А. Д. СОФИЯ—ВАРНА.

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ :

За България 150 лв., за чужбина — 200 лева.

ГОДИНА X. БРОЙ 6.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ

Отдѣленъ брой 20 лв.

ВАРНА, юний 1933 год.

Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

В. И.

† ТЕХНИЧЕСКИ ЛЕЙТЕНАНТЪ Г. ДИМИТРОВЪ.

На 18. май т. г. почина единъ отъ ветеранитѣ на нашия воененъ флотъ. Технически лейтенантъ Г. Димитровъ, е добре познатъ на всички, които сж прекарвали службата си въ Флота отъ основаването му до края на голѣмата война. Този скромненъ труженикъ съ своя неуморенъ трудъ трупаше камъкъ следъ камъкъ върху сградата на машинното дѣло въ Флота, за да го види разрастнало се до размѣритѣ му презъ голѣмата война, когато служи рамо до рамо съ ученицитѣ си.

Той напушна земния си животъ сжщо така безшумно, каквато бѣше цѣлата му служба.

Роденъ е въ Варна. Свършилъ е техническо практическо училище въ Марсилия, а въ последствие инженерната академия въ Кардифъ. Съ основаването на Дунавската флотилия постѣпва като морякъ, за да отбие военната си служба. Той е единъ отъ малцината български моряци, които имаха щастието да развѣятъ за пръвъ пѣтъ българското знаме въ водитѣ на Черно море презъ 1889—1890 година.

Новооснования Български Дунавски флотъ тогава се командваше въ по-голѣмата си частъ отъ началници чужденци. Българскитѣ моряци започваха да се създаватъ. Въ желанието си да създадатъ флота, българитѣ влагаха неимоверни усилия. Благодарение на тѣхната ревностъ, въ Русе се построи първитѣ български кораби изключително съ български срѣдства. Катеритѣ „Калиакра“ и „Амалия“ бѣха изцѣло построени отъ начинающитѣ български моряци. Машини и корпусъ—всичко бѣше дѣло на въодушевенитѣ отъ идеята за създаване роденъ флотъ първи пионери начело съ известния самоукъ майсторъ Иванъ.

Г. Димитровъ е опитенъ машинистъ. Нему се падна да пѣтува съ катера „Амалия“. Подъ командата на Кап. Лейт. Колецки, „Амалия“ е изпратенъ отъ Русе по воденъ пѣтъ за Варна, за да

сложи началото на бждещия Черноморски флотъ. И ето, малкото корито за първи пѣтъ показва българското знаме по долния Дунавъ. На него сж пилота бай Петко Русевъ, механикъ Освалдъ Бауеръ и българската обслуга отъ моряци. „Амалия“ се явява предъ Тулча, минава по Св. Георгиевския ржавъ, но поради липса на удобенъ пѣтъ връща се и минава презъ Сулинския ржавъ. Българитѣ отъ северна Добруджа съ радостни сълзи виждатъ за първи пѣтъ български моряци на корабъ подъ българско знаме. Първото далечно плуване съ катера „Амалия“ е отъ гнѣздото на родния флотъ—Русе до бждещата база на Черноморския флотъ. Черно море за пръвъ пѣтъ среща българското военно знаме. Единъ отъ щастливцитѣ, които сж участвували въ този исторически походъ на новия флотъ е Г. Димитровъ.

Следъ свършване на военната си служба, той постѣпва въ Английския търговски флотъ. Пребродилъ като корабенъ механикъ всички океани, той напуша тази служба, гарантираща му голѣми успѣхи, за да дойде отново въ Варна, кждето младия флотъ се нуждаеше отъ малцината добре подготвени българи. Заема службата механикъ и като такъвъ бѣше непрекъснато по корабитѣ. И дветѣ войни прекара като механикъ на торпедоносецъ, винаги на поста си, винаги внимателенъ като отговоренъ механикъ, скромненъ и тихъ като подчиненъ и другаръ.

Дългия животъ на море бѣше сложилъ върху него отпечатъка на примирението съ сждбата и Г. Димитровъ посрѣщаше всички изненади съ храбростъ и хладнокръвие, които заразяваха и увличаха. Ордена за храбростъ IV ст. който носѣше, бѣше напълно заслуженъ и награда за себеотрицанието, съ което той служи при всички походи презъ голѣмата война.

Миръ на праха му!

В. И.

В. Игнатовъ.

РОЛЯТА НА БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО.

Напоследък, когато Българското Търговско Параходно Дружество направи настойчиви постъпки за да му се разреши нужната чужда валута за покупка на параходи, се чуа гласове противъ ползата изобщо отъ това дружество. Нѣщо по-вече. Ръководители на стопанската ни дейтелностъ сж изказали съмнения върху ползата за стопанството ни отъ разходитѣ, които държавата прави за Параходното ни Дружество. Тамъ се смѣтало, че при наличието на чужди параходства, които обслужватъ износа ни, държавата би могла да си обезпечи съ по-малко жертви по-голѣми облаги за стопанството ни.

Въ сжщото това време нѣкои чужди параходни дружества поискаха да имъ се възложи отъ държавата обслужването на нашия износъ срещу известни субсидии, които, разбира се, по размѣри трѣбваше да сж по-малки отъ тѣзи на нашето дружество.

Ние не се съмняваме, че тѣ биха приели да ни посещаватъ редовно и безъ субсидии, стига да се отнеме възможността на Българското Търговско Параходно Дружество да сжествува. Целта ни не е да доказваме несъстоятелността на едно опасно схващане, което може да се отрази гибелно върху цѣлото ни стопанство. Искаме да изтъкнемъ единъ прѣсенъ случай за дейността на нашето дружество, който случай самъ по себе си много нагледно опровергава схващанията, за които става дума.

Следъ спирането на износа на нашитѣ яйца въ Германия, поради митническитѣ тяжести, които тамъ се създадоха, нашитѣ износители успѣха да се свържатъ съ испанския пазаръ. Връзкитѣ постепенно се засилиха. Понеже Българското Търговско Параходно Дружество не може да обслужва тази линия, поради липса на параходи, тя се обслужваше отъ французката компания „Паке“, а следъ това отъ английската „Елсманъ“ и отъ италианската „Маритима Дженовеза“. Нормалното навло на яйца бѣше 5 шилинга. Когато се създадоха вече редовни търговски връзки и се засили износа, по споразумение между параходнитѣ дружества, „Паке“ прекрати рейситѣ се, а останалитѣ две се картелираха и покачиха навлото на 8 шилинга. Нашитѣ износители се указаха въ тежко положение въ разгара на износа. Тѣ бѣха сключили сдѣлки при нормално навло и за да устоятъ на задълженията си, трѣбваше да понесатъ непредвидени загуби. Нѣкои се съгласиха и товарѣха въпрѣки високото навло, други отказаха да се изложатъ на явна загуба. Трети прибѣгнаха до услугитѣ на „Лойдъ Триestino“ и при навло 6 шилинга товарѣха стоката си, за да бжде следъ това претоварена за Барселона и Валенция.

Това състояние на въпроса докаръ въ тревога цѣлия съюзъ на яйчаритѣ. Прекъсването на търговскитѣ ни връзки съ Испания зависѣше отъ благоволенieto на параходнитѣ дружества, които се картелираха.

Въ това време Българското Търговско Параходно Дружество предложи навло за яйцата до Барселона и Валенция 4 шилинга и постави на разположение на износителитѣ парахода „България“, който бѣше задържанъ отъ редовния си рейсъ.

Търговцитѣ се въздържаха да товарятъ. Нѣ-

колко парахода на чуждитѣ дружества не получиха очаквания товаръ.

На свиканата конференция отъ яйчарския съюзъ, Българското Търговско Параходно Дружество е потвърдило готовността си да изпрати параходъ „България“ при навло 4 шилинга. Едва тогава чуждитѣ дружества се съгласяватъ да превозватъ яйцата по-старото навло — 5 шилинга.

Поради невъзможността за Параходното Дружество да обслужва редовно линията Варна—Барселона съ малкия корабенъ паркъ който има, износителитѣ яйчари се принудили да приематъ да товарятъ на чуждитѣ параходи при навло 5 шилинга. Тѣ ги задължили обаче да осигурятъ редовно седмично съобщение между Варна и Барселона, безъ ангажиментъ отъ страна на търговцитѣ за количеството на стоката за товарене. Условиата на търговцитѣ сж били приети. Така се разреши единъ въпросъ, който можеше да струва скъпо на и безъ това утегченото ни финансово състояние.

Българското Търговско Параходно Дружество изигра въ случая ролята на регулаторъ и спаси стопанството ни отъ явна загуба. Като се вземе предвидъ, че еженедѣлно се изнасятъ по 4—5000 каси яйца, не е мжчно да се изчисли сумата, която се спести за стопанството. Още веднажъ се доказва, че една линия безъ нужната конкуренция е изложена винаги на произвола на транспортъора, който я обслужва. Чуждитѣ параходства лесно се спомогаватъ за смѣтка на българскитѣ интереси само угрозата отъ едно национално корабоплаване може да ги държи въ респектъ. Ако Българското Търговско Параходно Дружество можеше да поддържа тази линия, която е предвидена и въ договора му съ Държавата, нашия износъ щѣше да бжде гарантиранъ отъ смущения отъ подобенъ родъ. Въпрѣки това, съ поставяне само на парахода „България“ на разположение на износа ни, Параходното Дружество успѣ да го запази и да му обезпечи ежеседмични редовни рейси съ определено навло. Загубата, която Парах. Дружество понесе отъ задържането на парахода „България“, се компенсира съ грамадната полза за стопанството ни. Съ това си действие Дружеството доказа, че е намѣрило истинския пътъ на своето предназначение и скъпи интереситѣ на страната. Само така то ще оправдае жертвитѣ, които се правятъ за него и заслужено ще получи благодарността не само на Яйчарския съюзъ, но и на цѣла стопанска България.

Този случай показва за излишенъ пътъ, че е необходимо да се побърза съ покупката на нови параходи, за да може дружеството напълно да отговори на назначението си—да служи на стопанскитѣ интереси на страната и да бжде регулаторъ на навлата за нашия износъ.

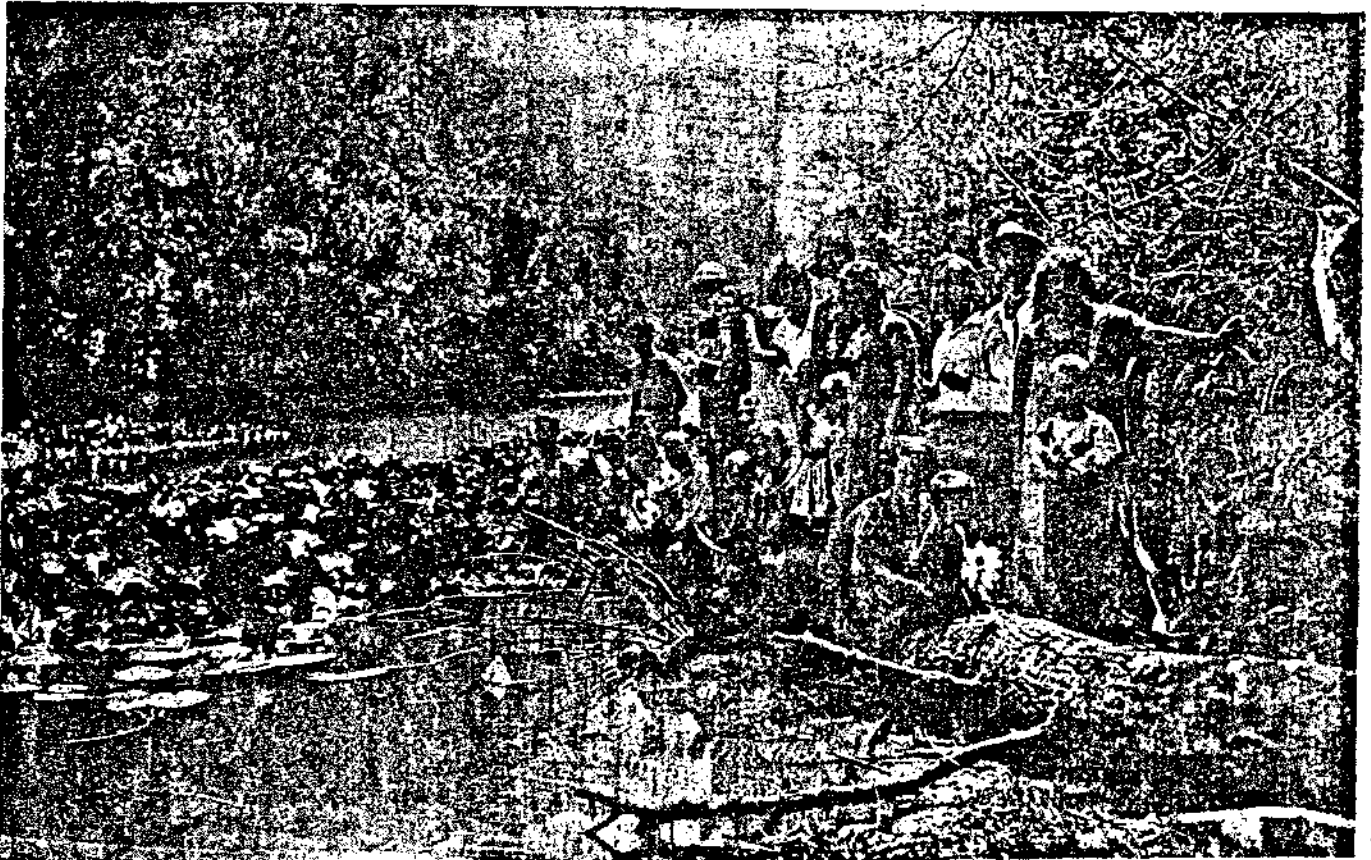
Необходимо е сжщо така да му се обезпечи свобода на действие, за да може да изпълнява задачата си. Правимъ тази уговорка, защото споредъ единъ сутришенъ ежедневникъ на правителството е било поставено като предварително условие за сключване на търговски договоръ съ Италия, да се направятъ нѣкакви специални улеснения на италианскитѣ кораби за установяване редовни съобщения между Италия и България. Това съобщение, дадено въ много неясна форма,

дава основание да се предполага, че „улесненията“, които ще се искатъ, съвсемъ не ще да сж въ полза на стопанството, а още по-малко—на Българското параходство. Нашето дружество съ голѣми усилия успѣва да се бори съ конкуренцията на чуждитѣ багато субсидирани параходства. Тѣ идватъ отъ своитѣ пристанища съ готово навло и заминаватъ отъ нашитѣ пристанища празни, та товарятъ на много низки навла. Ако имъ се създадатъ и „специални улеснения“, то значи да се отнеме и малката възможностъ за равенство въ условията, които иматъ изобщо параходитѣ у насъ

при конкуренцията си съ Бълг. Търг. Парах. Д-во. То е равносилно да се изложи търговията ни на произволъ, подобенъ на този съ навлата за износа на яйца, безъ да може нашето дружество да се бори съ него.

Ние вѣрваме, че преди да се предприеме каквото и да е въ това направление, съответнитѣ учреждения и лица ще взематъ мненията на компетентнитѣ органи въ тази областъ, за да се предпазимъ отъ грѣшки, които могатъ скжпо да ни струватъ.

В. Игнатовъ.



Всрѣдъ воднитѣ лилии на Царската рѣка. Членове отъ Пловдивския клубъ на Б. Н. М. С. на лѣтовище въ Созополъ. Фото Д-ръ Черневъ—Пловдивъ.

Василь Бахаровъ.

ВЪНШНАТА ТЪРГОВИЯ НА БЪЛГАРИЯ ПО ДУНАВА ПРЕЗЪ 1932 ГОДИНА.

Еднакво съ всички засегнати отъ свѣтовната криза народи ние можемъ да отбележимъ презъ 1932 година едно влошаване и едно намаление на производството и размѣната почти въ всички отрасли на народното ни стопанство, което се отрази и върху нашата дунавска търговия. Така, ако сравнимъ общитѣ цифри, които илюстриратъ външната търговия на България въ сравнение съ 1931 год. ще получимъ следнитѣ резултати:

Вносъ въ България:

1931 г.	294,734 тона за мил.	лв.	4,660
1932 г.	261,164	"	3,471

Разлика въ по-малко	33,570	"	1,189
---------------------	--------	---	-------

Общото намаление на вноса ни въ страната следователно презъ 1932 год. въ сравнение съ 1931 год. се изчислява по количество на 33,570 тона, а по стойностъ на 1,189,000,000 лева, или въ

проценти количественото намаление достига до 11.3%, а по стойностъ до 25.3%.

Проследимъ ли цифритѣ за нашия износъ презъ миналата година въ сравнение съ цифритѣ за презъ 1931 г., ще получимъ следнитѣ резултати:

Износъ отъ България:

1931 г.	769,185 тона за мил.	лв.	5,934
1932 г.	587,941	"	3,383

Разлика въ по-малко	181,214	"	2,551
---------------------	---------	---	-------

Изразено въ проценти намалението на износа ни презъ 1932 година се изчислява по количество на 25% и на 43% по стойностъ.

Това по-голѣмо процентно намаление по стойностъ на износа на главнитѣ наши мѣстни произведения показва, че тѣхнитѣ цени продължаватъ да се намаляватъ на европейскитѣ пазари постоянно и въ днешно време и то следъ като презъ сжщия периодъ отъ време може да се отбележи

едно стабилизиране и дори повишение въ ценитъ на редица чуждестранни индустриални стоки, които ние внасяме отъ странство.

Явно е следователно колко силно сж се отразили свѣтовно-стопанскитъ и финансови затруднения върху нашата външна търговия и до каква степенъ вследствие на тѣхното влияние сж се намалили и по количество и по стойностъ, както вносътъ, така и износътъ въ страната ни.

Приведенитъ до тукъ данни ни показватъ още и че общо взето нашиятъ вносъ отбелязва и по количество и по стойностъ много по-малко намаление отколкото износа отъ България, а това очертава не твърде благоприятни перспективи изобщо за бъдещето развитие на външната ни търговия. За това по-голямо намаление на износа ни презъ миналата година влияе преди всичко по-слабата наша реколта презъ миналата година въ сравнение съ 1931 год., голѣмото спадане на ценитъ на земеделскитъ произведения, а сжщо и влиянието на общитъ ограничителни мѣрки срещу чуждестранния вносъ, предприети въ повечето европейски държави, гдето се намиратъ пазаритъ на нашитъ земеделски и скотовъдни продукти.

Очевидно е при това положение на нѣщата, че се налага за напредъ проявяването на по-вече грижи и по-голямъ старания за осигуряване пламента на нашитъ произведения въ странство, иначе ние ще се намѣримъ предъ перспективата да се намали занаятъ у насъ още по-вече притока отъ чуждестранна валута, толкова необходима за външнитъ ни плащания.

При тия тѣй неблагоприятни условия за търговската ни размѣна съ другитъ страни се извършваше и цѣлата наша външна търговия по Дунава презъ изминалата се 1932 година.

Така, ако сравнимъ даннитъ и анализираме цифритъ, съ които разполагаме за вноса и износа на България по Дунава презъ 1932 година съ сжщитъ тия цифри и данни за 1931 год., а сжщо и съ общия вносъ и износъ отъ страната ни презъ тия две години, ще получимъ следнитъ цифри:

Вносъ въ България:

	Общо за цѣлата страна		Само по Дунава	
	Количество Тона	Стойностъ Хил. лв.	Количество Тона	Стойностъ Хил. лв.
1931 г.	274,734	4,660,000	133,901	864,282
1932 год.	261,164	3,472,000	107,764	567,578
Разлика общо:	33,580	1,188,000	26,137	278,704
Въ проценти:	11.3%	25.5%	19.5%	33.2%

Отъ тия данни се вижда, че вноската ни търговия по Дунава презъ миналата година е засегната отъ неблагоприятнитъ стопански условия въ по-голямъ процентъ и размѣри, отколкото това е съ нашия вносъ по морето и по желѣзницитъ.

Малко по-друго, обаче, е положението по отношение къмъ износа ни презъ миналата година, за което можемъ да приведемъ следнитъ цифри:

Износъ отъ България:

	Общо за цѣлата страна		Само по Дунава	
	Количество Тона	Стойностъ Хил. лева	Количество Тона	Стойностъ Хил. лева
1931 год.	769,185	5,934,174	241,808	1,499,421
1932 год.	587,941	3,382,845	214,623	851,365
Разлика въ по-малко	181,224	2,551,329	27,185	648,056
Или въ проценти	22.5%	42%	11.2%	43%

Ясно е отъ така преведенитъ данни, че износа ни по Дунава, въпрѣки влиянието, което се

упражнява върху него отъ голѣмитъ свѣтовно-стопански затруднения, показва една значителна устойчивостъ и запазва приблизително сжщитъ размѣри и съотношения, както и по-рано спрѣмо износа на България по морето и желѣзнитъ пътища.

На второ мѣсто заслужава да се отбележи обстоятелството, че въ количествено отношение износа ни по Дунава презъ 1932 година показва едно не особено голѣмо намаление, което въ проценти достига само до 11.2%. По стойностъ, обаче, намалението на износа ни по Дунава е много по-значително и отговаря на общия процентъ на намалението на износа отъ страната ни.

Това показва, че дунавскиятъ воденъ пътъ придобива за насъ все по-голямо и по-голямо значение, главно за износа на по-главнитъ и обемисти наши земеделски произведения и особено за износа на зърненитъ храни, които ние изпращаме предимно за държавитъ отъ Централна Европа.

Като една трета констатация въ свързка съ проучванията ни върху външната търговия на България по Дунава презъ миналата година можемъ, да отбележимъ неблагоприятното влияние, което се упражнява върху нея вследствие постоянно намаляващитъ се цени на зърненитъ храни на европейскитъ пазари. Съ това намаление на тѣзи цени можемъ да си обяснимъ и приведенитъ по-рано факти, че при едно намаление на износа ни по Дунава по количество само отъ 11.2% сжщия тоя нашъ износъ по Дунава показва едно намаление отъ 43%, по стойностъ. Това означава, че ние трѣбва постоянно все по-вече и по-вече да увеличаваме количеството на изнасянитъ отъ страната ни зърнени храни и други земеделски продукти, за да можемъ да получаваме отъ чужбина чуждестранни платежни срѣдства въ сжщиятъ размѣръ, въ какъвто по-рано сме получавали такива отъ износа на количествено по-малко наши продукти, каквито сега изнасяме въ странство.

Всички тия обстоятелства ни обясняватъ до известна степенъ причинитъ, поради които стопанското положение на страната се бѣ влошило тѣй много презъ миналата година, нѣщо което се отрази преди всичко въ ограничение и намаление на консумативната способностъ на нашето население, както и върху общия застои и ограничение на външната и вътрешна търговия.

Ако проследимъ разволя на външната ни търговия по Дунава по държави ще видимъ, че както и по-рано, така и презъ изминалата се 1932 година, Германия заема първо мѣсто измежду европейскитъ държави, въ които ние пласираме нашитъ мѣстни земеделски и скотовъдни продукти и отъ която си доставяме по-вечето необходими намъ готови стоки и сурови и спомагателни материали за нашата индустрия. Износа ни за Германия се изчислява на около 30% отъ общия износъ на България презъ 1931 година и на 38% отъ сжщия презъ 1932 година. Това означава, че въпрѣки намалението на българския износъ изобщо, Германия си остава и занаятъ най-голямия пазаръ за нашитъ мѣстни произведения. Ние трѣбва да отбележимъ, обаче, отъ друга страна, че догдето търговския ни балансъ съ Германия презъ 1931 година се приключваше съ едно активно салдо отъ 664,131,000 лева, сжщата тая равностѣтка презъ 1932 година ни показва единъ пасивенъ остатѣкъ

отъ близо 20 милиона лева. Тоя недоимъкъ се обяснява преди всичко съ влиянието на голѣмитѣ ограничения, които Германия прави въ областта на своята митническа политика при вноса на нашитѣ земледѣлски и скотовѣдни продукти въ нейната територия. На второ мѣсто намалението на износа ни за Германия свидетелствува за неблагоприятното влияние върху износа ни, което се упражнява вследствие спадането ценитѣ на нашитѣ тютюни, яйца и други наши селско стопански произведения, които ние изнасяме за тая страна. Въ тая областъ на действие упражнява своето въздействие още и намалената до голѣма степенъ консумативна способностъ на германското население, което търси и употребява по-вече мѣстни или по-евтини чуждестранни стоки. Тая е причината, поради която напоследъкъ отъ насъ не се закупуватъ, както по-рано по-голѣми количества първокачествени тютюни отъ Германия. Износа на нашитѣ плодове и зеленчуци презъ миналата година за тая страна, сжщо така не бѣ особено значителенъ.

За по нагледно представяне на използването на Дунавския воденъ пжтъ за външната ни търговия съ Германия, можемъ да приведемъ следната малка таблица:

Вносъ отъ Германия.

	ОБЩО		Само по Дунава.	
	Тона	Хил. лева	Тона	Хил. лева
1931 год.	40,711	1,084,194	11,884	165,491
1932 год.	40,125	900,226	10,981	145,268
Разлика въ по-малко:	586	183,968	906	20,223

Износъ отъ Германия.

	ОБЩО		Само по Дунава	
	Тона	Хил. лева	Тона	Хил. лева
1931 год.	121,260	1,748,325	14,398	79,640
1932 год.	52,431	880,442	5,534	38,335
Разлика въ по-малко:	68,829	867,883	9,864	43,105

Отъ приведенитѣ въ тази таблица сведения може да се види, че Дунава се използва по-вече за вноса на германски стоки у насъ, а по-малко за износа на наши произведения въ Германия.

Свършенно друго е, обаче, положението съ Австрия, която презъ миналата година заема второ мѣсто по реда на държавитѣ, съ които ние сме въ по-оживени търговски връзки.

Следната малка таблица ни показва развоя на външната ни търговия съ Австрия презъ миналата година:

Таблица

за външната търговия на България съ Австрия.

Вносъ отъ Австрия.

	ОБЩО		Само по Дунава	
	Тона	Хил. лева	Тона	Хил. лева
1931 год.	13,583	334,565	9,160	197,856
1932 год.	13,161	208,232	7,737	92,459
	422	126,333	1,423	105,397

Износъ за Австрия.

1931 год.	120,418	993,200	114,253	814,670
1932 год.	98,141	507,070	90,753	454,415
	22,277	486,130	23,500	360,255

Така представенитѣ данни ни показватъ, че Дунавскиятъ воденъ пжтъ се използва въ твърде голѣми размѣри отъ Австрия за нейната външна търговия съ България и че много малко отъ внасятитѣ въ България отъ Австрия и изнасятитѣ отъ Австрия за България стоки минаватъ презъ же-

лѣзницитѣ или други пжтища, които свързватъ дветѣ страни.

Всички тия обстоятелства, а сжщо и факта, че нашиятъ износъ за Централна Европа представлява единъ отъ най-интереснитѣ обекти за външната ни търговска политика, свидетелствуватъ за голѣмото значение на голѣмия Дунавски воденъ пжтъ за връзкитѣ ни съ Централна Европа. Особено заслужава внимание въ тая областъ отъ наша страна виенскиятъ пазаръ, на който ние пламираме ежегодно една голѣма частъ отъ нашитѣ земеделски и скотовѣдни произведения. Износа ни за Австрия е твърде разнообразенъ и сега се състои отъ редица продукти на нашето селско стопанство: главно тютюни, варива, яйца, брашна, маслодайни семена, отпадѣци отъ такива, орѣхи, заклани птици и други такива наши артикули. При това трѣбва да се има предъ видъ, че въпрѣки пасивния търговски балансъ на България за 1932 година, сжщия по отношения къмъ Австрия, както и презъ 1931 година, а сжщо и презъ 1932 година, се сключва съ активно салдо въ наша полза.

Имайки предъ видъ това, желателно би било да спремъ нашето внимание занаяпредъ върху другитѣ централни европейски държави, намиращи се при сжщитѣ геополитични и стопански условия, както е Австрия и на първо мѣсто върху Чехославия, Унгария, Полша и Швейцария, които представляватъ единъ доста интересенъ обектъ за развоя на износната ни търговия.

Презъ изминалата се година цифритѣ за вноса и износа съ тия държави не сж особено значителни и оставатъ далечъ следъ тия, които приведохме за външната ни търговия съ Германия и Австрия.

Нашиятъ търговски балансъ съ всички тия държави, а сжщо и съ Ромжния и Югославия (сжщо така Дунавски държави) за миналата година се приключва съ единъ значителенъ недоимъкъ. Ние трѣбва да имаме предъ видъ, обаче, че повечето отъ тѣхъ сж главнитѣ доставчици на България за много вносни стоки, каквѣто е случаятъ съ минералнитѣ масла, солта, желѣзо и машинни части и други такива стоки, каквито ние си доставяме отъ Срѣдня Европа, нѣщо което налага при това положение на нѣщата да се положатъ малко по-вече грижи за компенсация на тѣхнитѣ по-голѣми вносъ, да се разширятъ малко по-вече нашитѣ пазари въ тия страни.

Изнесенитѣ до тукъ данни ни показватъ достатъчно ясно голѣмото значение, което има Дунава като международенъ пжтъ за съобщенията и търговскитѣ ни връзки съ Централна Европа, кждето се намиратъ и главнитѣ ни пазари на по-голѣмата частъ отъ произведенитѣ въ страната ни земеделски и скотовѣдни артикули и откъдето ние си набавяме необходимитѣ ни готови стоки и по-голѣмата частъ отъ нуждитѣ за нашата индустрия сурови и спомагателни материали.

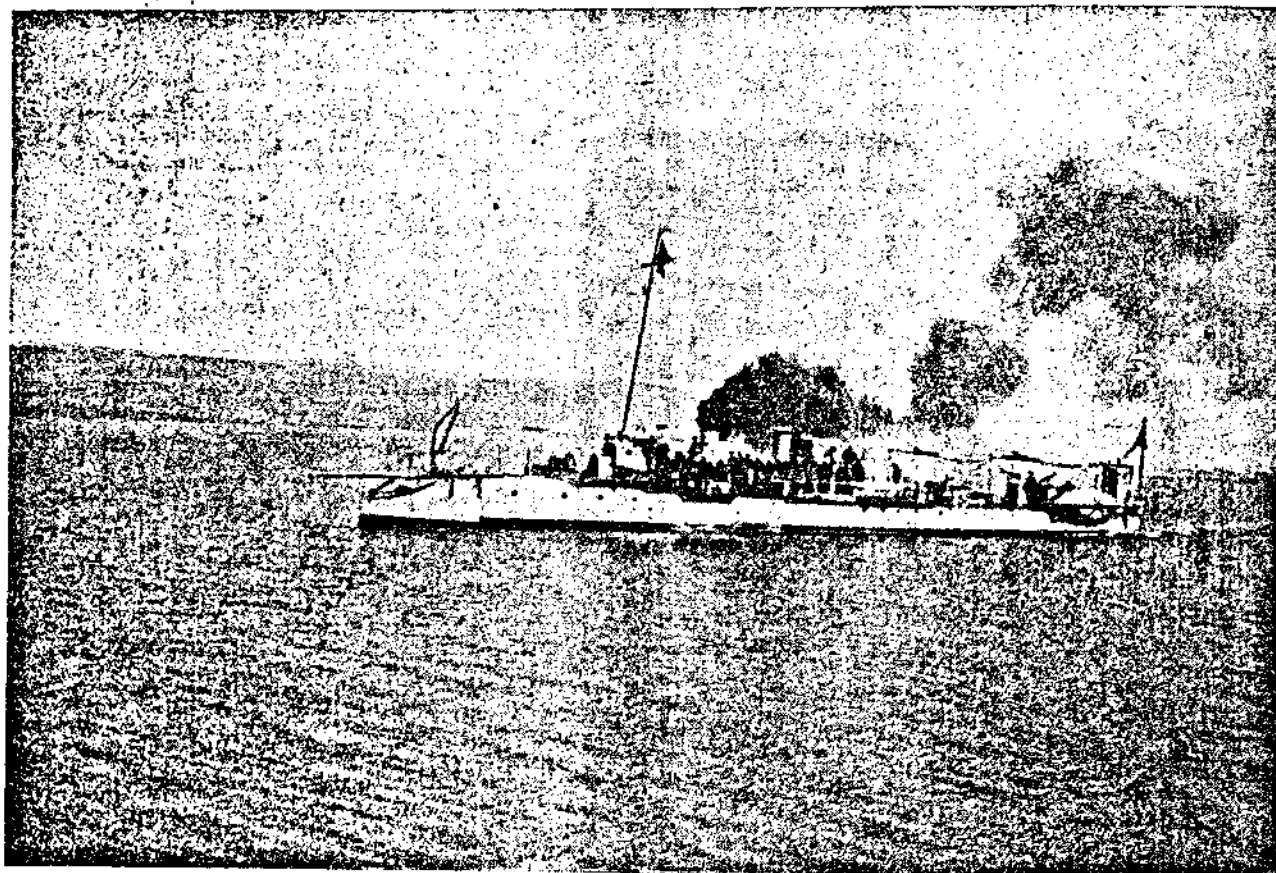
Въ днешнитѣ трудни за международната стокова размѣна времена, се налага по-вече отъ всѣкога по-рано необходимостта отъ създаването на по-добри условия за оживяването на търговския ни стокообмѣнъ съ държавитѣ отъ Централна Европа, разположени въ басейна на тая широка и пълноводна рѣка, която минава презъ най-развититѣ въ индустриално отношение държави въ Европа, както и покрай брѣговетѣ на земеделски-

тъ страни въ Южна Европа, отъ които Централна Европа си доставя голъма частъ отъ необходимитѣ й хранителни и други земеделски и скотовъдни продукти.

Нека се надѣваме, че близкото бъдеще ще ни доведе до възможността на едно по-добро и по-правилно урегулиране на нашитѣ търговски

и стопански отношения съ всички крайдунавски държави, съ което би се допринесло много за засилването и подобрието на външната търговия на България по Дунава и изобщо за подобрието и развоя на цѣлото наше народно стопанство.

В. Бахаровъ.



Корабъ „Смѣли“ отъ Морската Полицейска Служба на картечни стрелби при Височайше присѣствие—29. VIII. 1931 г.

Г. Панчевъ.

ДУНАВА И ВЪНШНАТА НИ ТЪРГОВИЯ.

Водния превозъ винаги бива най-малко 20 пѣти по-евтинъ отъ желѣзопѣтния и затова той се предпочита отъ всички стоки.

У насъ е сѣщото. Макаръ, че българското морско корабоплаване вече 42 години стои въ пеленачеството си, а за дунавското още не е направено нищо, следващата таблица ни показва, че нашитѣ стоки за износъ и вносъ винаги сѣ предпочитали морето и Дунава.

Таблица на външната ни търговия
1922 — 1930 год.

Пѣтища	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Черно море	60.47	54.54	47.76	49.50	48.19	43.44	41.72	37.71	38.26
Дунава	14.17	19.62	23.35	21.12	20.98	25.25	24.22	20.74	23.18
Суши пѣтища	25.36	25.89	28.89	29.38	30.83	34.31	34.06	41.55	38.43
Въздуха	—	—	—	—	—	—	—	—	0.13

Срѣдно взето 70% отъ външната ни търговия въ тия последни деветъ години е минала презъ морето и Дунава.

Търговията ни презъ Черно море отбелязва едно намаляване почти наполовина, което се дължи отъ една страна на слабото ни корабоплава-

не до консумативнитѣ центрове на нашитѣ произведения и липсата на осигурени търговски връзки съ странитѣ близо до Черно море, а отъ друга страна силното индустриализиране на Срѣдна Европа и наплива на тамшни стоки по Дунава до насъ.

Въ гореказания периодъ превоза по Дунава показва едно повишение почти два пѣти, което произлиза отъ все по-голѣмото оживяване търговията по него. Днесъ той е единъ отъ най-оживенитѣ пѣтища на Срѣдна Европа къмъ изтокъ, а съ довършването на плавателния каналъ между Северното и Черно морета презъ Рейнъ-Майнъ-Дунавъ, търговията по него най-малко ще се утрои. Отъ друга страна нашето производство постепенно се приспособява да добива по-скѣпи артикули, търсени на пазаритѣ въ горнитѣ крайбрежници на Дунава.

Така, превоза по Дунава отъ день на день ще расте и не следъ много, той ще бѣде главната ни артерия за връзка съ сигурния косуматоръ на нашето производство.

Днешното международно положение на Дунава осигурява свободния превозъ по него до

всички негови съкрайбръжници отъ Улмъ (Германия) до Сулина.

Превоза ни по сухо, за сметка на морето и Дунава показва едно чувствително повишение — почти удвояване за девет години. Тъ се дължи отъ една страна отъ уголѣменото ни производство и износъ на плодове и десертно грозде, отъ друга на липсата на собствени бързи плавателни съдове по Дунава, които своевременно да отнасятъ незначителните произведения до консуматора.

Предимствата на единъ бързъ превозъ по Дунава за износъ на яйца, птици, грозде и плодове, сж общени доста отдавна; на няколко пъти разумни народни водачи сериозно сж се заемали за осъществяването му; сега тоя въпросъ пакъ е на масата на компетентни и енергични управници, но той до сега не можа да получи разрешение; и ний почваме да се съмняваме, че нѣкаква подземна сила, насочвана отъ голѣмитъ дунавски корабоплавателни предприятия, икономически и политически надвива доброто желаніе на всички отговорници за осъществяването му.

Съ наше подходяще паракходство по Дунава ний отъ една страна ще спестиме на народното ни стопанство милиони лева, плашани сега за навла на чужди ж. п. линии, а отъ друга страна ще станеме абсолютно независими отъ прищевките на една заинтересувана съседка — нашъ конкурентъ на пазара.

Размѣра и организацията на тѣй-необходимото ни дунавско корабоплавателно предприятие, трѣбва да се опредѣли отъ компетентни хора споредъ нуждите и възможностите.

Едно такова предприятие не би разчитало само на плодове и яйца. Споредъ официалната ни статистика, ний отъ 1926 до 1930 г. сме водили търговия съ съкрайбръжници на Дунава както следва:

Държави	Вносъ-срѣдно	Износъ-срѣдно	Общо
Германия	20% и се увел.	27% и силно се увел.	24%
Чехия	9 "	5.5 постоянно	7.3
Австрия	8 " постоянно	10.1 "	9.1
Ромъния	6 намалява	1 "	3.5
Унгария	2.5 постоянно	3 увеличава	2.7
Полша	0.3 увеличава	5 и силно се ув.	2.6
Всичко	46.9% и се увел.	51.6 силно се увел.	49.2%

Тия данни ни казватъ, че 46.9% отъ всичкия ни вносъ и 51.6% отъ износа се извършватъ отъ и къмъ държави съкрайбръжници. Още по-изгодно, е че както вноса, така и износа въ поменатите държави отъ година на година се увеличава, като въ нѣкои държави, както е случая съ Германия и Полша, износа ни расте много бързо. Износа ни за Германия е съставлялъ въ 1925 год. едва 20.04% отъ всичкия ни износъ, а въ 1930 год. той вече заема 42.40%. Износа ни за Полша въ 1925 год. е билъ 3.4%, а въ 1930 г. е вече 10.19% отъ общия ни износъ.

Новите данни за износа ни само отъ Русе, който стои на трето мѣсто въ общия ни износъ, сжщо говорятъ, че нашите стоки, въпреки многото неудобства, пакъ предпочитатъ пътя по Дунава. Така само зърнени храни и яйца сж изнесени въ:

Година	Зърнени храни въ кгр.	Яйца въ кгр.
1930	24,978,105	807,711
1931	40,642,214	2,465,904
до 1. XI-32	27,533,091	3,072,944

Това показва, че износа отъ Русе за три години на зърнени храни почти се удвоява, а тоя

на яйцата се учетворява.

Ако се вгледаме въ видовете стоки, които съставляватъ главно нашия вносъ и износъ, ние и тамъ можемъ да черпимъ куражъ за дунавското си морехождение. Срѣдно взето за последните девет години (1922—1930) вноса ни се състои главно отъ 73% изработени индустриални произведения и 22% полуфабрикати. И едините, и другите сж главно отъ производство на крайбръжниците на горния Дунавъ.

Износа ни за сжщите години обема главно 50% сурови и обработени материали (отъ които 42% сж суровъ тюкунъ) и 43% сж храни и питиета. Тѣмко най-добрите консуматори на тия ни изведения сж държавите отъ горното течение на Дунава.

Отъ всичко до тукъ изложено се вижда, че нашата външна търговия отъ 10 години насамъ се е ориентирала къмъ — Срѣдна Европа — крайбръжниците на горния Дунавъ.

Търговския обмѣнъ съ въпросните държави неминуемо ще се повиши, още повече следъ довършване плавателния каналъ Рейнъ — Майнъ — Дунавъ.

Ний мислимъ, че това създадено вече положение налага на компетентните по въпроса държавни и частни институти и лица, да си дадатъ сметка за него и възможно по-скоро да осигурятъ ефтинъ и свободенъ отъ прищевките на заинтересовани съседни пътя за народното производство и консумация. А тоя пътъ е естествено и главно Дунава, на който въ плавателно отношение сме по-зле, отколкото презъ турско време: тогава български „гемии“ сж порили водите му отъ Бѣлградъ до Черно-море и българите сж били най-добрите моряци-вътроходци. Тѣ сж били най-честни, най-акуратни и тѣхните вътроходи сж достигали нѣкога съ 3 дни по-рано въ опредѣленото пристанище, отколкото тия на турци, гърци и власи. Когато въ долния Дунавъ е трѣбвало да се товарятъ стоки за нагоре чакали сж да задуха долняка и тогава сж трѣгвали. Всички гиниджий и търговци тогава сж казвали: „гледайте българите, ако тѣ товарятъ стока за нагоре, — товарете и вие; тѣ докарватъ вътъра“.

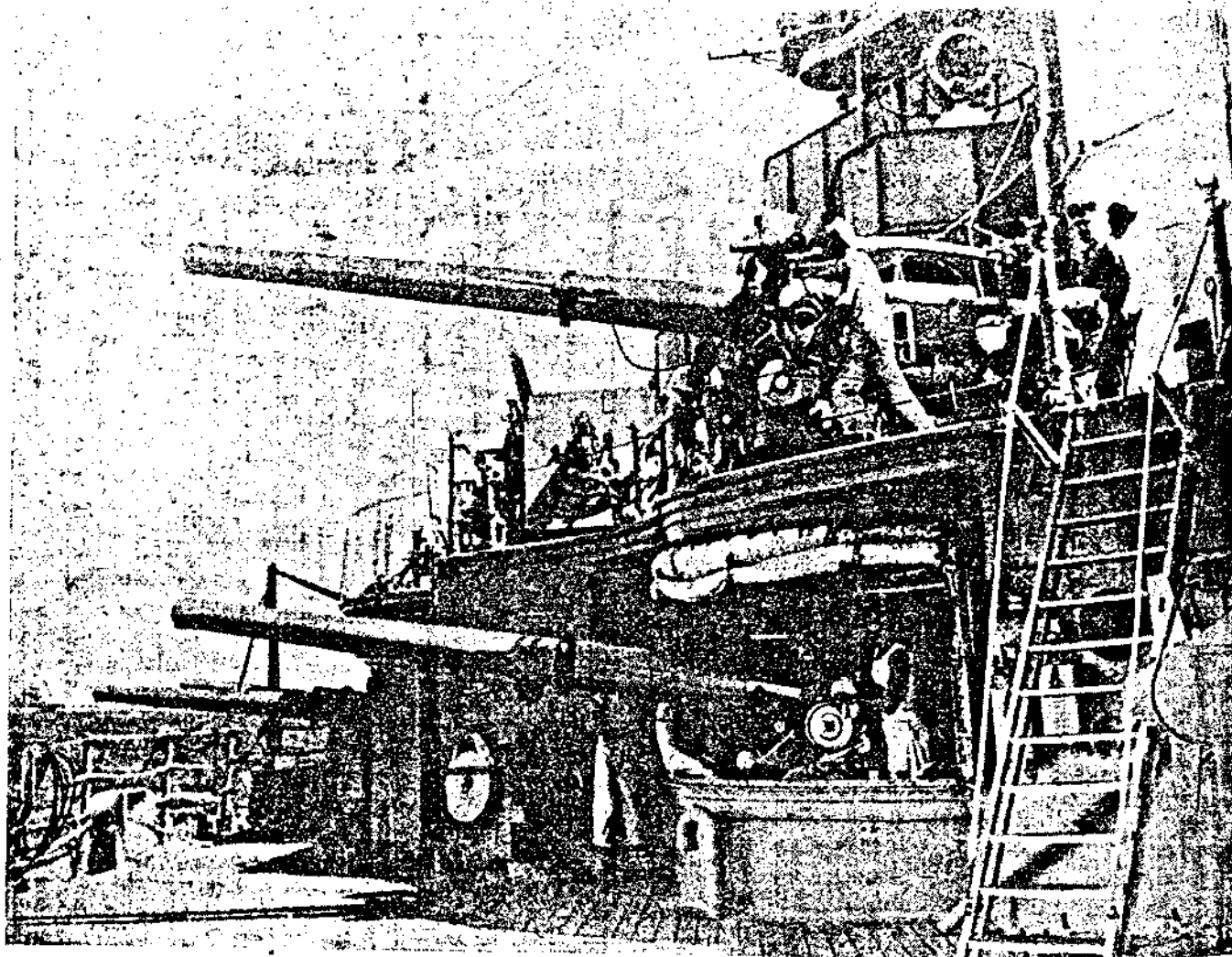
Следъ освобождението, отъ русите останали нѣколко парахода, които за времето сж били най-люксозните и най-бързоходни кораби на Дунава. Но, колкото били оставени отъ освободителите, толкова останаха и до 1913 год., когато се заповѣда потопяването имъ, да не би да попаднатъ въ неприятелски ржце.

Следъ тѣхъ паракходството ни по Дунава не можа да се съвземе. Много предприемчиви хора се опитаха, но липсата на подходящи закони и учреждения, и наличието на други закони, които спжватъ нашето корабоплаване, ги умориха. Много интересни и печални курйози има по „поощряването“ корабоплаването на Дунава, но сега не ще се занимаемъ съ тѣхъ.

Въ 1926 г. „за изучаване коритото на Дунава и подържане неговата плавателност“ се купиха три служебни кораба, наричани сега „влѣкачи“. Тѣ не сж подходящи нито за влѣкачи, ни за пѣтнически кораби: като влѣкачи сж слаби и неикономични, а като пѣтнически — неудобни.

И нашето корабоплаване на Дунава, следъ 34 годишенъ свободенъ животъ, се представлява отъ два стари моторни шлепа и два малки моторни влѣкача, собственостъ на дребни стопани.

А както видѣхме по-горе, търговията ни и народното ни стопанство, изискватъ едно действително корабоплаване, годно да поеме поне 60% отъ износа ни и 30% отъ вноса ни по Дунава. Г. Панчевъ,



Артилерийско учение на американския кръстосвач „Ottakoma“.

ПОКРОВИТЕЛСТВОТО НА МОРЕПЛАВАНЕТО ВЪ СЪЕДИНЕНИТЕ ЩАТИ.

Въ едно от последните общи събрания на английското параходно дружество Orient Steam Navigation Co председателя на управителния му съвет е направил изявления върху морската политика на Съединените Щати, които изявления предизвикаха оживени коментари въ Англия и въ много други страни.

Представяйки въ нѣколко сгъстени шрихи и цифри грамадното усилие на Съединените Щати въ полза на търговския си флотъ, той посочва, че това покровителство цели да унищожи конкуренцията и съставлява истински дѣмпингъ.

Отъ статистиките на американския Shipping Board се вижда, че правителството на Съединените Щати е изхарчило за търговския си флотъ презъ последните дванадесет години около 600 милиона лири стерлинги (3 милиарда долара, 75 милиарда фр. франка). Тази цифра може да се разбере, като се знае, че представлява десет пѣти стойността на стоките изнесени отъ Англия въ Съединените Щати презъ 1929 г., или осем пѣти цената на Панамския каналъ, два пѣти стойността на английските кораби, намиращи се въ далечно плаване (17.5 милиона тона) съ надлежната имъ амортизация, или най-после, тя надминава съ 50 милиона лири стерлинги всички вноски на дебиторите на

Съединените Щати срещу военните имъ дългове до 1931 г.

Съ нагледни примѣри той е уяснилъ до къде достига покровителството на търговския флотъ отъ Съединените Щати и е посочилъ къде сѣ създадени вече невъзможни условия за конкуренция.

На линията Санъ-Франциско—Хонолулу—Нова Зеландия—Австралия, интересуваща и дружеството Orient Steam Navigation Co, което обслужва Австралия, американското дружество Matson Line, благодарение на субсидиите на правителството, е пустило три голѣми парахода, на които стойността и експлоатационните разходи сѣ взнѣ отъ всѣка пропорция съ търговските възможности на тази линия. Английското дружество, което „нѣма възможност да черпи сръдства отъ обществени каси“, е въ невъзможност да пусти такива скѣпи кораби. Нѣма съмнение, че ако Matson Line трѣбваше само да намѣри 25 милиона долара за постройка на тѣзи три кораба, да плаща голѣми лихви и да понася загуби отъ експлоатацията имъ, то щѣше доста да се замисли върху това.

Изявленията на председателя на Управ. съветъ върху американския морски „дѣмпингъ“ целятъ да посочатъ, че политиката на поощрение на търговския флотъ, започната въ 1928 г. съ Jones White

Adi cera дава своите резултати и че примѣра, побеченъ по-горе, не ще бѣде единственъ.

Известно е, че Съединенитѣ Щати почти нѣмаха търговски флотъ преди войната — 2 милиона тона презъ 1914 г., почти колкото Норвегия. По-голямата частъ отъ търговията имъ се извършваше подъ чуждо знаме.

Подъ натиска на голѣмата необходимостъ да се обезпечи бързо пренасяне на голѣми войсковы части и материали за Европа, правителството се принуди да стане корабоприетелъ. Едно грамадно усилие, каквото никое правителство не е правило до тогава, се наложи на корабостроителницитѣ. Отъ 1916 г. до 1920 г. се пушнаха да плаватъ 2,453 кораба отъ 9,734,000 тона — почти една шеста отъ свѣтовния тонажъ. Разбира се, че този опитъ на държавата се указа катастрофаленъ за данъкоплатцитѣ, защото разходите: загуба отъ стойността на корабитѣ, загуби отъ експлоатация, разходи за пазене на завързанитѣ въ последствие кораби — представляватъ вътрѣшно две трети отъ 600 милиона лири стерлинги (75 милиарда франка), сумата на която се оценяватъ жертвитѣ на държавата за търговския флотъ презъ последнитѣ 12 години.

Действително експлоатацията на държавния флотъ, макаръ съ много намаленъ съставъ, завършва съ годишенъ дефицитъ отъ 8 до 9 милиона долара (презъ 1931-32 г. — 8,431,000 срещу 9,295,000 долара за 1930—31 г.).

Сплъ много безуспѣшни опити едва презъ 1928 г. конгреса създаде новия законъ за покровителство на търговския флотъ. Известенъ е подъ името Jones White Act. Той разшири значително обекта на покровителството споредъ стария законъ Jones Act и запази основнитѣ начала, легнали въ него и целици:

— превоза на американскитѣ стоки да става въ по-голямата си частъ, ако не изцѣло, съ американски кораби.

— да осигури на Съединенитѣ Щати достатъченъ търг. флотъ, който да ги направи независими отъ чуждия тонажъ въ случай на свѣтовна економическа криза.

— да създаде мощна морска резерва отъ бързоходни пасажерски кораби

— най-после, по прикритъ, но сигуренъ начинъ да открие на американската търговия пазаритѣ, които до тогазъ сж се обслужвали отъ чуждо знаме.

За да се засиги корабостроенето този актъ удвои размѣта на фонда за заеми, определенъ на 125 милиона долара съ закона отъ 1920 г., а сжвремененно създаде по-леки условия за платитѣ. Срѣка за изплащане на заемитѣ се увеличи отъ 15 на 20 години, пихвата се намали чувствително; максималния заемъ се увеличи отъ $\frac{2}{3}$ на $\frac{3}{4}$ отъ стойността на кораба; най-после заемитѣ, които се отпущаха по-малко само за постройка на кораби, се разшириха и за поправка и преобозавания на корабитѣ.

Възнагражденията на Парак. два за пощенски превози се увеличиха; сумитѣ се движатъ между 1.5 долара по 12 долара за морска миля, споредъ скоростта. Последната сума съответствува на скоростъ 24 мили за бѣнто тонажъ 20,000; допълнително възнаграждение отъ 0.5 долара на миля се предвижда за скоростъ надъ 24 мили.

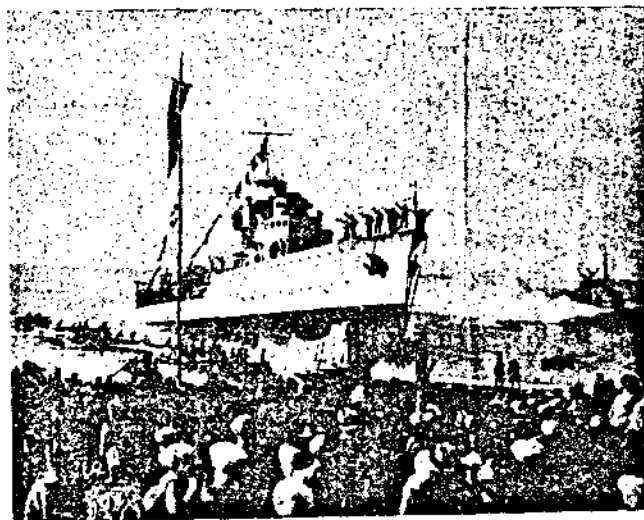
Споредъ последния рапортъ на Chipping Board, на последъкъ сж сключени 4 нови пощенски договори, така че договоритѣ, сключени отъ влизането на закона отъ 1920 г. въ сила, ставатъ 44. Изпълнението на тѣзи договори налага да се построятъ 64 кораба, да се приспособятъ 5 кораба, да се подобрятъ или приспособятъ по-вече или по-малко 57 други кораба. Стойността на новитѣ кораби ще стигне 300 милиона долара, а стойността на приспособенитѣ — 22 милиона. Най-после, заемитѣ отпущани за корабостроение презъ изтеклата година достигатъ 50 милиона долара срещу 27.5 за предишната.

Трѣбва да се предполага, че ликвидацията на Държавния флотъ е къмъ края си, защото съ изключение на корабитѣ на служба при United States Merchant Fleet Corporation (чиято експлоатация разяжда държавнитѣ финансии, та се стремятъ по възможностъ да ги продадатъ), по-голямата частъ отъ корабитѣ на Chipping Board сж негодни за трафикъ и въротно ще напустнатъ пристанищата, въ които сж завързани, само когато ще отидатъ въ работилницитѣ за разрушение.

Трѣбва да се забележи, че начина по който става ликвидацията на държавния флотъ е изключително въ полза на корабоприетелитѣ. Изобщо корабитѣ се отстъпватъ на много по-низки цени отъ свѣтовния пазаръ и съ голѣми улеснения въ плащането, така че да се облекчи експлоатацията имъ. Този начинъ на действие, макаръ и да показва неспособността на държавата въ търговски операции, е едно преимущество за американскитѣ корабоприетатели спрямо чуждестраннитѣ имъ конкуренти.

Пощенскитѣ субсидии се прилагатъ само за пѣтническитѣ кораби. Заемитѣ за корабостроение обхващатъ и товарнитѣ кораби. Въпрѣки слабо подготвенитѣ услуги и скжпата работна рѣжа, товарния флотъ на Съединенитѣ Щати постепенно се настанява въ международния трафикъ, кждето до скоро не бѣше се явилъ. Безъ съмнение този успѣхъ се дължи изключително на мѣрките за поощрения, предприети презъ последнитѣ години.

Преведе В. И.



Слушане на вода на италианския торпедоносецъ „Санта“ (1450 тона) отъ корабостроителницата „Cantiere del Tirreno“ въ Генуа (27. I. 1932).

Б. Ф. Каломцевъ.

ЧЕРВЕНИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Следъ гражданската война и избѣгването на значителна частъ отъ търговския флотъ задъ граница, въ Съветска Русия останаха малко търговски кораби и то най-главно въ пристанищата на Далечния изтокъ и въ Каспийско море. Колкото се отнася до Черното море, където по-рано се намираше най-големата и най-добра частъ отъ руския търговски флотъ, къмъ 1921 година бѣха останали само 60 съвършено разнебитени стари кораби съ обща товароподемностъ 22,600 тона. Къмъ 1923 година цѣлиятъ търговски флотъ на Съветска Русия се е състоялъ отъ 187 кораба съ обща товароподемностъ 162,000 тона. Това е основата на съвременния червенъ търговски флотъ, сега значително увеличенъ чрезъ покупка и постройка на нови параходи.

За създаването и издържането на единъ голѣмъ търговски флотъ, независимо отъ това въ коя държава се строи, се изисква наличието на две главни търговски условия: капиталъ и морски превозъ, които биха могли да изхранятъ създадения флотъ.

Въ дореволюционна Русия главната работа на търговския флотъ бѣше пренасянето на товари и пътници по близкитѣ и далечни крайбрежни линии, а също така и по бързитѣ задгранични пощенско-пътнически линии. Съ тази работа трѣбваше да се заематъ и червения флотъ щомъ се прекрати гражданската война и бѣше снета блокадата на съветскитѣ пристанища. Имаше значи економическа основа за издържането на червения флотъ, наистина не въ такъв размѣръ както въ дореволюционна Русия.*) но все пакъ напълно достатъчна за да може да послужи за построяването на единъ сравнително голѣмъ търговски флотъ. Второто условие, обаче, за създаването на търговския флотъ—капитала—въ Съветска Русия бѣше въ много ограничени размѣри.

Историята по създаването на съвременния червенъ търговски флотъ може да се раздѣли на три периода: 1. Периода на военния комунизъмъ (отъ 1918—1921 г.), 2. Периода на Непа (отъ 1921 до 1929 г.) и 3. Периода на ликвидацията съ Непа и преминаването къмъ петилѣткитѣ (отъ 1926 година до настояще време).

Презъ периода на военния комунизъмъ цѣлиятъ търговски флотъ бѣше национализиранъ, но тъй като той стоеше въ пълно бездействие, затворенъ въ съветскитѣ пристанища, то неговото национализиране се свеждаше отъ една страна къмъ опититѣ да се спре разнебитването на националното имущество отъ революционизираниѣ моряци и народъ, а отъ друга—то даде юридическо основание за издържането на рускитѣ кораби, отишли задъ граница.

Презъ периода на Непа търговския флотъ се създаваше по три начина: 1. Въ странство се уреждаха смѣсени съветско-чуждестранни компании и при участието на чуждестраненъ капиталъ се купуваха кораби; 2. Корабитѣ се купуваха направо за смѣтка на съветското правителство и 3. Най-после се започна строежъ на нови кораби въ съветскитѣ корабостроителници. Първиятъ опитъ, т. е. привлича-

*) Тѣй като поради разрушението на народното стопанство, загубването на редъ пристанища въ Балтийско море, неустойчивото политическо положение на Далечния Изтокъ и други причини, морския превозъ между руснитѣ съветски пристанища силно намалѣ.

нето на чуждестранния капиталъ за създаване на Червения търговски флотъ, не се увѣнча съ успѣхъ и освенъ Руско-Норвежкото Параходно Дружество, което въ 1927 година имаше 8 парахода за превозъ на дървенъ материалъ, всичкитѣ останали смѣсени компании бѣха само по название чуждестранни, а въ сжщностъ чрезъ тѣхъ се прикриваше чисто съветската собственостъ. Съветското правителство нѣмаше голѣми парични срѣдства, вследствие на което не можеше да осъществи и втория начинъ за създаване на търговски флотъ—да се купуватъ или заръчватъ нови параходи въ странство. Болшевицитѣ по-вечето „водѣха преговори“ за покупка на параходи, отколкото въ сжщностъ купуваха. Все пакъ бѣха купени нѣколко стари чуждестранни параходи и бѣха поръчани на кредитъ въ Германия и въ други страни малко количество нови кораби. Най-после постройката на кораби въ Съветска Русия се затрудняваше, както поради недостатъкъ отъ метали, така и поради лошото състояние на личния и материалния съставъ на корабостроителницитѣ. Поради тѣзи причини до 1928 година съветскитѣ корабостроителници стреха главно малки морски кораби за близко крайбрежно плаване. Колкото и да бѣха ограничени кредититѣ, които съветското правителство отпущаше за създаване на търговски флотъ, все пакъ презъ периода на Непа този флотъ къмъ края на 1926 г. възрастна до 443 парахода съ общъ тонажъ 412,000 тона, 17 моторни кораба съ общъ тонажъ 14,000 тона и 10 вътрохода съ общъ тонажъ 6,500 тона или всичко 470 кораба съ общъ тонажъ 463,500 тона.

Презъ периода на ликвидацията на Непа всичкитѣ самостоятелни параходни дружества, въ това число и чуждестраннитѣ, бѣха слѣти въ една държавна организация подъ название „Совторгфлотъ“ (Съветски търговски флотъ). По-нататъшната замѣна на Непа съ петгодишния планъ за индустриализацията на Съветска Русия сжщественно повлия на растежа на червения търговски флотъ. Петгодишния планъ предвиждаше да се построятъ въ странство и въ Русия толкова нови кораби, че да може да се увеличи товароподемността на червения търговски флотъ два пѣти по-вече въ сравнение съ 1928 година. Предвиждаше се да се заръчатъ въ странство нови кораби съ обща товароподемностъ 190,000 тона на сума 19 милиона златни рубли и независимо отъ това, да се построятъ въ съветскитѣ корабостроителници други нови кораби на стойностъ 345 милиона рубли. Освенъ това се предвиждаха 70 милиона рубли за попобрене и разширение на пристанищата и 15 милиона рубли за постройка на нови фарове, за хидрографически работи и пр. Много е вѣроятно, че презъ време на изпълнение на „петилѣтката“ тази голѣма корабостроителна програма е била още по-вече разширена.

Действително, въ странство, главно въ Германия и Италия, бѣха заръчани значително число малки моторни кораби за задгранични линии и за нуждитѣ на риболовството въ Далечния Изтокъ и Бѣлото море. Следъ това бѣха купени нѣколко товарни парахода за да замѣнятъ продаденитѣ като желѣзенъ материалъ стари параходи. Така напри- мѣръ въ 1930 година къмъ списъка на червения търговски флотъ бѣха прибавени 44 нови кораба съ общо 103,365 тона, купени или построени пре-

имуущественно въ странство. Много е възможно, че петгодишния планъ за доставка на кораби отъ странство ще бѣже изпълненъ и даже преизпълненъ. По това не може да се каже и за, изпълнението на корабостроителната програма, дадена на съветските корабостроителници. Споредъ съветската преса главната причина за бавния вървежъ на корабостроенето въ днешна Русия сж затрудненията, които се срещатъ при построяването на корабните машини и механизми. Така напримѣръ построяването на корабното корито за морски корабъ въ корабостроителницата на орѣга се извършва за 9 до 12 месеца, но неговото дострояване (доизкарване) на вода т. е. снабдяването му съ машини и пр. се продължава още въ течение на 2 до 2½ години. Сжщо може съ увѣреностъ да се каже, че стойността на постройките ще бѣже значително по-голяма отъ предполагаемата и че изобщо изпълнението на корабостроителната програма ще наложи асигнуването на голѣми допълнителни кредити.

Благодарение на всички тѣзи мѣроприятия отъ страна на съветската властъ, червениятъ флотъ, къмъ края на 1931 г. възрастна до 407 парахода съ общъ тонажъ 485,000 тона, 56 моторни кораба съ общъ тонажъ 138,000 тона и 8 вѣтрохода съ общъ тонажъ 3,600 тона или всичко 471 кораба съ общъ тонажъ 626,000 тона.

Отъ всичко гореизложено се вижда, че по-размѣръ червения флотъ бързо расте и много е възрастно, че въ близко бъдеще той по тонажъ ще достигне дореволюционното ниво. Трудно е обаче, да се характеризиратъ качествата на червения флотъ. Отъ списъка на корабите може да се извади заключението, че както и въ другите държави, числото на вѣтроходите въ червения флотъ се е много намалило, а числото на моторните кораби—се е увеличило. Цѣлиятъ флотъ значително се е обновили и „подмладилъ“. Но въ противоположност на стария (царски) руски търговски флотъ, въ съвременния червенъ търговски флотъ има много малко голѣми и бързоходни товаро-пътнически кораби. Червениятъ търговски флотъ е главно товаренъ флотъ.

Резултатите отъ търговската експлоатация на червения флотъ сж малко известни. Презъ периода на Непа отдѣлни параходни дружества публикуваха отчети за своята дейтелностъ, но почти всички отчети показваха дефицити. Следъ това публикуването на отчетите бѣше прекратено, обаче, по много други данни може да се предположи, че тия дефицити за последните нѣколко години сж се значително увеличили.

Съществуването на червения търговски флотъ се поддържа главно отъ огромните субсидии, които

му дава правителството и сжщо така—отъ обстоятелството, че той е запазенъ отъ чуждестранната конкуренция чрезъ монополизирането на крайбрежното плаване за съветското знаме. Благодарение на монополизирането и на външната търговия съветското правителство има възможностъ да предостави пренасянето на по-доходните товари на своите кораби. Най-после, управлението на съветския търговски флотъ разпредѣля останалите товари за всички чуждестранни кораби, което обстоятелство му дава и съответните печалби.

Личниятъ съставъ на червения флотъ—командири и офицери—се състои преимущественно отъ комунисти, а командата—главно отъ комсомолци. Намакаръ че на корабите, както и въ промишлените заведениия, е възстановено едноначалието, все пакъ въ действителностъ командира на кораба е подъ контрола на корабния комунистически съветъ, а въ параходите, които извършватъ задгранични плавания,—подъ наблюдението на специалния агентъ отъ Държавното политическо управление (I. II. У.). Дисциплината на корабите е различна. Така напримѣръ при болѣскването на съветския учебенъ корабъ „Говарищъ“ съ единъ италиански параходъ, който потъна почти съ цѣлата си обслуга, обслугата на съветския корабъ, състояща се отъ оторани комунисти и комсомолци, изпаднала въ такава паника, че не указала никаква помощ на потъващия италиански параходъ. Отъ друга страна обслугата на парахода „Съветска нефтъ“ се показва много стегната, обучена и дисциплинирана при спасяването на горящия французски пътнички параходъ „Жоржъ Филипаръ“. Може би поради икономия на материали или поради нѣкои други причини, реда и чистотата, съ които се гордѣха търговските кораби отъ руския морски флотъ, сж изчезнали отъ съветските търговски параходи и последните по своята външностъ много приличатъ на гръцките.

Главната целъ на създадения и увеличаващия се непрекъснато голѣмъ съветски търговски флотъ е намалението и изгонването на чуждестранните кораби отъ участието имъ въ извършването на външната търговия на Русия. Но, разбира се, независимо отъ тази главна икономическа задача, червения флотъ има и други външни предназначения отъ военнополитически характеръ. Така напримѣръ, съ съветски кораби се пренасятъ отъ Германия и Италия тайни военни пратки, чрезъ съветските кораби се набавяше и сега се набавя оружие за червената китайска армия и най-после, чрезъ съветските кораби коминтерна има възможностъ да поддържа сигурни връзки съ чуждите държави и да стоварва въ чуждестранните пристанища своите агенти.

(Превелъ отъ сп. „Часовой“, № 103—104, Парижъ V. 1933 г.; С. Н. И.)

РЕЗУЛТАТЪТЪ ОТЪ ЧЕТВЪРТИЯ НАШЪ КОНКУРСЪ МЕЖДУ УЧАЩАТА СЕ МЛАДЕЖЪ.

Продължавайки да популяризира широко идеята за морето между учащата се младежъ, Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ, използвайки съдействието на Министерството на Народното Просвѣщение, въ началото на тази година устрои четвъртия по редъ конкурсъ между учениците отъ осмия класъ на всички сръдни училища въ страната за написване на най-добро съчинение на тема: „Значението на Бѣло море за България“.

Отъ всѣка гимназия бѣше изпратена въ Глав-

ното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ най-добрата работа, споредъ преценката на учителя по литература и директора на гимназията. Първенците отъ конкурса въ всѣка гимназия бѣха наградени съ по едно безплатно тази годишно течение отъ нашето списание „Морски Сговоръ“.

Тукъ по-долу даваме списъка на отличилите се ученички и ученици:

№	Име и презиме на отличилитъ се ученици или ученици.	Отъ кое сръдно училище е	Отъ кой градъ
1	Веселина Стойнова	Девическа гимназия	Варна
2	Ружа Пъева	Девическа гимназия	Търново
3	Андрей Деячевъ	Апр. мъжка гимназия	Габрово
4	Виолета Савова	Смѣс. педагог. училище	Ломъ
5	Ради Недѣлчевъ	Мъжка гимназия	Варна
6	Рада Неманичева	III девическа гимназия	София
7	Иванка Тодорова	III девическа гимназия	София
8	Иванъ Нишмановъ	Мъжка гимназия	Бургасъ
9	Иванка Пенчева	Дев. пед. училище	Шуменъ
10	Иванъ Райковъ	Смѣс. гимназия	Станимака
11	Маринъ Жечевъ	Мъжка гимназия	Шуменъ
12	Владимиръ Донковъ	Смѣс. гимназия	Свишовъ
13	Славчо Мариновъ	Мъжка гимназия	Вратца
14	Руска Братова	Девическа гимназия	Русе
15	Милко Карачоровъ	Мъжка гимназия	Търново
16	Борисъ п. Димовъ	Смѣсена гимназия	Т. Пазардж.
17	Страшимиръ Дѣлчевъ	Смѣсена гимназия	Харманлий
18	Анд. Константиновъ	См. педагог. училище	Неврокопъ
19	Динка Николова	Девическа гимназия	Вратца
20	Георги Георгиевъ	Пед. мъжко опитно у-ще	Шуменъ
21	Георги Неновъ	Мъжка гимназия	Сливенъ
22	Детелинъ Беззовъ	Смѣс. педаг. училище	Севлиево
23	Маря Димитрова	Смѣс. педаг. у-ще	Севлиево
24	Надежда Димитрова	Девическа гимназия	Видинъ
25	Георги Кировъ	Мъжка гимназия	Плѣвенъ
26	Смарида Петрова	Девическа гимназия	Пловдивъ
27	Йорданъ Христовъ	Мъжка гимназия	Видинъ
28	Петъръ Захаревъ	Смѣс. гимназия	Разградъ
29	Зар. Карамболова	Девическа гимназия	Сливенъ
30	Крумъ Ахчиевски	Смѣс. гимназия	Бѣла Слатина
31	Ненчо Шишковъ	Мъжка гимназия	София
32	Василъ Вълчевъ	Смѣс. гимназия	Попово
33	Добри Маневъ	Смѣс. гимназия	Попово
34	Иванъ Георгиевъ	Смѣс. гимназия	Попово
35	Аврамъ Кърджиевъ	Търговска гимназия	Търново
36	Веселинъ Констант.	Смѣс. педаг. у-ще	Берковица
37	Филипъ Филиповъ	Смѣс. педаг. училище	Берковица

Независимо отъ това Главното Управително тѣло на Б. Н. М. С. обеща да нареди да се отпечата въ списанието „Морски Сговоръ“ най-добрата отъ всички работи, които сж наградени съ едно безплатно течение отъ сп. „Морски Сговоръ“. Изпълнявайки това обещание, тукъ по-долу сме отпечатали най-добрата работа, споредъ преценката на редакционния комитетъ на нашето списание „Морски Сговоръ“.

Веселина Ст. Стойнова.

уч. отъ VIII кл. на Варненската Дев. Гимн.

Значението на Бѣло море за България.

Значението на морето въ връзка съ политическия, икономическия и стопански животъ на една нация е извънредно голѣмо. Нека хвърлимъ единъ бѣгълъ погледъ и ще видимъ, че културата, било материална или духовна, се е появила най-напредъ около морето. Финикийцитѣ, египтянитѣ, древнитѣ елини, благодарение на които се раждаме на днеш-

ната култура, не сж ли народи, които живѣеха при море, подъ неговото благотворно влияние градиха своята култура и пакъ благодарение на неговата близостъ можаха да я разнесатъ далечъ на западъ? Защото морето е пътъ на всѣка еволюция, култура и икономическа мощъ. Особено важна роля въ историята на човѣчеството сж играли старитѣ гърци, които сж се развивали подъ прѣкото въздействие на тихото Бѣло море...

Бѣло море е отворено, въ контактъ съ други морета, съ други държави и благодарение на това е много важенъ търговски пътъ. То е тихо, спокойно, чуждо за страшнитѣ бури и мѣгли напр. на Черно море; по него корабитѣ плуватъ спокійно и разнасятъ стокитѣ на своята родина, произходство отъ различно естество. Търговията тамъ е по-голѣма, по-оживена. При това Бѣло море изобилствува съ острови, благоприятствуващи развитието ѝ. Неговата флора, фауна сж тѣй богати и разнообразни, че ако България има достъпъ до него, маса население би намѣрило своя поминѣкъ и прехрана въ тѣхъ. Риболовството и солопроизводството иматъ отлични условия за процѣтване. Проф. Д-ръ Иширковъ казва: „Който владѣе Родопитѣ, той ще владѣе Бѣломорието.“ Превиди думи; думи, които трѣбва да бждатъ като императивъ за нашитѣ политици. Наистина, Родопитѣ сж въ предѣлитѣ на днешна България, но тѣ сж мъчно проходими, безъ шосета и желѣзници. Ако не липсваха капитали, техниката ще обезпечи сръдствата за достъпъ на Бѣло море, защото за сега не е само войната, която може да ни изведе до желания излазъ. Една тактична икономическа политика, нѣколко добри пѣтища, прерязващи Родопитѣ, Бѣломорската равнина, ще ни изведатъ до голѣми пристанища, отъ кждето България (предимно земледѣлска страна) ще намира отлични пазари на своитѣ храни, добросъществени родопски тютюни и пр. Пѣкъ и съ течение на времето ще се създадатъ и нови пристанищни центрове. Думитѣ на проф. Иширковъ трѣбва да се прегърнатъ като заветна мечта отъ нашитѣ политици, защото значението на Бѣло море не се изчерпва съ това. То оказва грамадно значение на климата, прави го по-лекъ, по-благъ; а знаемъ какво значение има единъ такъвъ климатъ за народното стопанство. То би показало своята мощъ и въ друга посока: би окрепило духа на българина, би го направило по-смѣлъ, по-предприемчивъ и решителенъ. То е, което ще направи по-красиво отечеството ни, ще създаде условия да изникнатъ не само търговски центрове, но и красиви и удобни морски курорти. То е, което ще бжде естествена, сигурна граница на България... Бѣло море е залогътъ за по-свѣтли бждни дни за България.

Варна 1. II. 1933 г.

Веселина Ст. Стойнова.

А. Зернинъ.

ПОСЛЕДНЯ ПОЧИВКА. *)

Ескадрата привърши лодъчнитѣ учения въ Тагелакъ и дневнитѣ упражненія по престрояването на корабитѣ въ открито море. Сега тя бавно се приближаваше къмъ Гангеудъ, къмъ мѣстата прославени съ първата победа на руския флотъ въ Балтийско море.

*) Изъ сборника отъ разкази — „Балтийци“, за който дадохме рецензия въ предишния брой на сп. „Морски Сговоръ“, стр. 27.

Задъ редицата розови скали и зелени гористи островчета въ дълбочината на залива по брѣга се разтилаше лѣтовището. Живописни вили се бѣлѣха презъ зелената дантела на младитѣ борове, чийто хвоевъ мирисъ долитахъ до корабитѣ, още проникнати отъ морската чистота и свежестъ.

И двата плажа гъмжаха отъ елегантенъ свѣтъ. Като ярки петна се обрисоваха по пѣська бѣлитѣ

лѣтни дрехи и цвѣтнитѣ чадъри. Множеството вѣтроходки се плъзгаха отъ брѣга къмъ ксрабитѣ, порѣха тихата морска повърхностъ съ лекитѣ си носове и оставяха следъ себе си бързо изчезващи равни слѣди.

Ескадрата се движеше въ три колони, — по срѣдата линейнитѣ кораби и кръстосвачитѣ, отъ страни — миноносцитѣ. Втора минна дивизия напредваше отдѣлно и проникваше въ залива едновременно съ ескадрата презъ шхеритѣ отъ страничнитѣ входи.

На „Рюрикъ“, кждето се развѣеаше адмиралското знаме, кълбата означаващи немаление на хода, се издигнаха до напръчницитѣ — и ксрабитѣ спрѣха машинитѣ.

Издигна се сигналъ всички едновременно да хвърлятъ котва, а следъ това и изпълнителниятъ флагъ, при чието спущане всички кораби трѣбваше да хвърлятъ котва.

На всѣки мостикъ стражниятъ офицеръ държеше предъ дѣсното си око призмата на Беля и урегулирваше разстоянието до предния ксрабъ, за да бждатъ интервалитѣ на всѣкжде еднакви. Това бѣ особено важно сега, понеже при спущането на котвата проличаваха и най-малката грѣшка, а това засѣгаше тежко самолюбието на личния съставъ. Сигналиститѣ замръзнаха въ очакване съ погледъ впередъ въ червено-бѣлия флагъ на адмиралския корабъ. И внезапно, като изопнаха цѣлото си тѣло, свѣкашъ електрически токъ бѣ миналъ по тѣхъ, тѣ извикаха.

— Изпълнителния флагъ долу!

И веднага старшитѣ офицери отъ всички кораби изкомандваха:

— Отдай котва! Сивитѣ маси на котвитѣ се плъзнаха изъ подъ пода и тежко паднаха въ водата, като повдигнаха облакъ прѣски. Оглушителниятъ шумъ отъ котвенитѣ вериги, които се свличаха къмъ морското дѣно, проехтя далече изоколо. И когато утихна, старшиятъ офицеръ на всѣки корабъ, качилъ се на мостика съ допрѣна до козирката ржка, съ достоинство доложи на командира.

— Котвата е спусната!

Такава е традицията; макаръ че само глухиятъ не би разбралъ, че е хвърлена котва.

На всичкитѣ кораби се издигнаха перпендикулярно къмъ стениитѣ имъ напръчницитѣ за завързване на лодкитѣ и мощнитѣ стрели за спущането имъ на вода.

Парнитѣ лодки (катери), изъ чиито тржби се издигаха леки кълба димъ, бавно се спускаха въ водата, веднага даваха ходъ и се приближаваха къмъ стѣлбата.

Първото пѣтуване до брѣга направиха готвачитѣ и писаритѣ: за храна и поща.

Единъ отъ флагъ-офицеритѣ се запъти съ адмиралския катеръ да съобщи на дирекцията на лѣтовещето, че вечерта ескадрата ще даде балъ, на който се канятъ всички лѣтовници. Адмиралътъ признаваше правото на младежта да се весели, още по-вече, че това възбуждаше интереса на обществото къмъ флота. На екипажа опредѣлиха отпускъ за следния день.

При залзъ слънце всички ален на парка свѣтѣха отъ блестящитѣ кители и лѣтнитѣ дамски туалети. Адмиралскиятъ оркестъръ зае откритата естрада въ центъра на плажа и звуцитѣ му заливаха вече цѣлия паркъ. Единъ другъ оркестъръ-струненъ, се разположи въ галерията на танцувал-

ния салонъ, въ която се движеха цѣла тѣлна келнери подъ началството на главния келнеръ.

На просторната веранда отъ нарѣдени множество маси украсени съ цвѣтъ. Лакси въ бѣли смокинги уреждаха бюфета за празникството.

Тиха вечеръ. Слънцето вече докосва хоризонта и трепти въ водата като червенъ огнень стѣлбъ. По главната алея се носи веселъ смѣхъ и шумъ.

Отъ казиното се вижда, какъ едно особено мълчание обхваща всички на главната алея. Бѣлитѣ кители почтително отстъпватъ на страна: офицеритѣ се нареждатъ въ шпалиръ и между тѣхъ се движи скромната фигура на адмирала, съпроводенъ отъ свитата си. Тѣ напредватъ бавно — адмиралътъ се ржува съ всички и всички обръща съ своя ясенъ погледъ. Постепенно той преминава цѣлата алея и се появява на плажа, точно когато надъ „Рюрикъ“ се издига салютното облаче и се чува изстелтъ при спущането на флага. Слънцето потъва задъ хоризонта. Единъ флагъ-офицеръ се приближава бързо къмъ адмирала и му подава телеграма, получена направо отъ единъ отъ постоеитѣ на свързочната служба. Адмиралътъ я прочита мълчаливо и замислено се разхожда по плажа.

Отъ казиното прозвучаватъ тактоветѣ на първия валсъ. Балътъ започва. Особенъ лѣтенъ оалъ, когато танцитѣ се редуватъ съ разходки изъ парка и когато следъ нѣжния валсъ се размѣнятъ нѣжни слова подъ ласкавия шепотъ на дремещето море.

Танцувалниятъ салонъ е зालънъ отъ свѣтлина: свѣтли дамски туалети, зачервени бузи, парюфи...

Строенъ лейтенантъ, цѣлъ въ бѣло, управлява фигуритѣ на валса, а по матовото му лице се стича потъ като градъ.

Кавалеритѣ колѣничатъ и цѣлуватъ ржка на дамитѣ си. Загорещени двойки избѣгватъ на верандата, а тамъ лакеитѣ едва успѣватъ да поднесатъ разхладителнитѣ питиета. При всѣка маса има сѣдове съ ледъ и отъ тѣхъ надничатъ запотени бутилки съ искрящо червено вино.

Моряцитѣ се опитватъ на шега да учатъ дамитѣ си да пиятъ уиски, но малко трудно е да ги убедятъ въ прелестта на това питие и затова шампанското се пѣни и искри въ всички чаши. На дамитѣ поднасятъ плодове и сладоледъ.

Въ време на почивката свири бигански оркестъръ. Стисналъ цигулката подъ брадата си, диригентътъ съ пламнали очи се олюлява съ цѣлото си тѣло въ такта на сладострастната мелодия на опияняващия виенски кабаретенъ валсъ. Поднасятъ му чаша, той я пресушава на единъ дъхъ и изтрива запотеното си лице съ парфюмирана кърпа.

— Маестро! Танго! — му викатъ.

Той се усмихва, при което блесватъ бѣлитѣ му зжби — музикантитѣ засвирватъ гениалния меланхолично страстенъ танцъ.

Дрънкатъ чаши, произнасятъ се тостове въ честъ на дамитѣ. Предъ верандата се издига фоксверкъ. Ракетитѣ прекосяватъ въздуха зигзаго-образно съ дълги огнени опашки, издигатъ се къмъ небосвода и се разсипватъ въ цвѣтенъ дъждъ надъ парка. Оркестърътъ гръмва отново. Сладка омая обхваща девойкитѣ.

На съседната маса предъ Миртовъ и другаритѣ му седѣха две госпожици. Едната съ златиста коса, чиито кждри се виеха надъ челото ѝ, порозовѣла отъ движение и отъ комплиментитѣ, които щедро ѝ сипятъ отъ всички страни.

Другата бледна, съ гладко причесана тъмна

коса и очи съ лекъ синь оттенъкъ. Чертитъ ѝ сж тънки, въ очитъ ѝ се таи скритъ пламъкъ, а устнитъ ѝ тънки, извити.

Миртовъ на нѣколко пѣти улови отпрадения ѝ къмъ него тъменъ погледъ. Тя едва отговаря на шегитъ и остротитъ.

— Grand gondol—високо се разнася изъ залата. Котилъонътъ започва. Младежъта съ устремъ се спуща въ залата. Широко разтварятъ грамдинитъ прозорци и презъ тѣхъ се открива осьѣтеното отъ луната море и илюминирания плажъ.

Тамъ, съпровожданъ отъ двама флагъ-капитани, бавно се движи адмиралътъ. Дежурниятъ флагъ-офицеръ се приближава бързо и му подава нова телеграма. Адмиралътъ я прочита мълкомъ и се отправя къмъ пристанището. Тамъ, свѣтящъ съ своитъ червени и зелени свѣтлини, го очаква адмиралскиятъ катеръ.

При входа на танцувалния салонъ е застаналъ сръбски капитанъ, специализиращъ се по военноморски знания.

— Харесва ли ви у насъ?—запитва го Миртовъ.

— Знаете ли, отговаря му той,—вече съмъ 38 годишенъ, но едва вчера на морето, и днесъ—тукъ се убедихъ, че още не съмъ започналъ да живѣя.

Миртовъ понечи да покани бледната девойка за котилъонъ, но въ този мигъ се приближи флагъ-офицерътъ.

— Чухте ли, новината?—се обърна той къмъ застаналитъ при входа.—Убитъ е Ерихерцога Францъ-Фердинандъ.

—Е, слава Богу. Единъ врагъ на Русия по-малко. Сега можемъ да си отдѣхнемъ спокойно, обади се нѣкой.

— А, може би, тъкмо обратното, възразиха други.

— Кой го е убилъ?—съ отпадналъ гласъ запита сръбскиятъ офицеръ.

ДИМЪ, ДИМЪ, ДИМЪ

Всички флотоводци и щабни офицери сж събрани на „Рюрикъ“ въ кабината на адмирала. Всички сж съсредоточени и мълчаливи. На масата предъ адмирала е разтворенъ мобилизационниятъ дневникъ. Адмиралътъ говори тихо, но всѣка негова дума като чукъ се забива въ сърдцата на мжжетъ, които го слушаха.

— Ние не сме политици, но нашъ дългъ е да бждемъ на всичко готови.

— Флотътъ е винаги мобилизиранъ; добавя началникъ щаба.

Адмиралътъ, съсредоточено мълчи и гледа разгърнатата предъ него карта, изпъстрена съ мобилизационни курсове и тайни водни пѣтища. После заговаря пакъ тихо, натъртвайки всѣка дума.

Подъ предлогъ на маневри, линейниятъ флотъ и миноносцитъ още сега ще преминатъ въ Свеаборгския заливъ. Заградителитъ, кръстосвачитъ и другитъ кораби незабавно ще преминатъ на мобилизационна база подъ сжщия предлогъ и по такъвъ начинъ възможниятъ знакъ за мобилизация ще завари всичко вече на определеното мѣсто и по-нататъшното изпълнение на мобилизационния планъ ще получи много голѣмо ускорение. Назначавамъ походъ за утре въ 5 часа сутринъта. Дайте съответния сигналъ.

Щабнитъ офицери мълчаливо се разотиватъ по каютитъ, флотоводцитъ се отправятъ къмъ отрядитъ си.

По стожеритъ на „Рюрикъ“ затрептява стожерна свѣтлина. Флотоводскитъ сигналисти извѣстятъ похода.

Въ външния и вътрешенъ Свеаборгски заливъ се намира цѣлия руски флотъ. Слизането на брѣга е забранено. Офицеритъ и командата сж въ пълненъ съставъ на корабитъ. Всички очакватъ таинствената кратка радио-вѣстъ, която ще реши сждбата на Русия.

„Димъ, димъ, димъ“,—мобилизация.

„Огънь, огънь, огънь“,—война.

Малкитъ кораби, които нѣматъ собствено радио, наблюдаватъ сръдния стожеръ на „Рюрикъ“: въ момента, когато обявятъ мобилизацията, адмиралското знаме ще бжде замѣнено съ особеното знаме на командващъ флота. Въ мирно време тази длъжностъ не сжществува.

Между сивитъ стоманени великани просвѣтва набраздената морска синевъ. Духа студенъ предесененъ вѣтъръ. По небето се носятъ бързо разхжсани облаци.

Рано сутринъта корабитъ-заградители, дебели като библейски бикове, изчезнаха нанѣкжде. Но знакъ за война още нѣмаше.

По горната задна палуба на брониранитъ кръстосвачъ „Рюрикъ“ се забелязва дребната но силна фигура на адмирала, живиятъ му и ясенъ погледъ бързо се движи по корабитъ. Липсва „Андрей първозванный“, който недавна бѣ претърпѣлъ малко корабохрушение и сега е на поправка въ Кронщатъ. Ще бжде готовъ едва следъ нѣколко дни, а е нужно още днесъ, още тази минута за дѣлото, заради което сжществува флота; заради което е работилъ и училъ неговиятъ личенъ съставъ.

Адмиралъ Есенъ, безстрашенъ войникъ, рицаръ и герой при Портъ-Артуръ, комуто Русия дължи възраждането на своя флотъ, съ отиѣрени крачки се движи по горната задна палуба на „Рюрикъ“, отпусналъ ржце надолу, безъ всѣкаква поза, маниерностъ.

На батареината палуба отслужватъ богослужение. Присжтствува и адмиралътъ, цѣлъ погълнатъ отъ своитъ мисли. Къмъ края на службата къмъ него тихо се приближава флагъ-капитанътъ и му подава синьо листче. А на листчето—три думи: „Димъ, димъ, димъ“.

— Донесете знамето!—заповѣдва адмиралътъ.

Донасятъ го веднага и го слагатъ върху аналоя. Свещеникътъ прочита молитва и го напрѣсква съ светена вода. Адмиралътъ цѣлува кръста и знамето и се обръща къмъ командата:

— Това знаме ще издигнете сега и предъ бой. Ако загина, и морето не бжде моя гробъ, то съ него вие ще покриете моето тѣло“.

Трѣбятъ пълненъ сборъ. Офицери и команда се построяватъ въ фронтъ. Духа силенъ вѣтъръ и широко разтила красивото знаме на командващъ флота. Знамето бавно се издига по сръдния стожеръ, срещу него се спуща надолу обикновеното адмиралско знаме. На напрѣчницитъ се появява сигналъ:

— „Димъ, димъ, димъ. Всички да останатъ по мѣстата си!“

Невидимитъ вълни на радио-телеграфа разнасятъ заповѣдъта по цѣлото Балтийско море и неговитъ пристанища.

Издигна се новъ сигналъ, който кани началника на 2-ра торпедоносна дивизия. Следъ 5 минути контръ-адмиралъ Курошъ пристига съ катеръ и следъ краткъ разговоръ се отправя къмъ торпедоносцитъ си.

Следъ половинъ часъ II. торпедоносна дивизия адига котва. Въ дълга редица торпедоносците прекосватъ Лангернъ и плътно минаватъ край адмиралския корабъ. Командитъ сж строени. Командващъ флота поздравява всѣки торпедоносецъ и въ отговоръ се носи дружно:

— Здраве желаемъ... Ural

Началото на колоната вече се скрива задъ островитъ, а крайнитъ торпедоносци още се точатъ край адмиралския корабъ. Дълго и нестихващо „Ура“ се носи, прекъсвано периодически отъ виковетъ „Здраве желаемъ“.

Отъ тази нощъ II. торпедоносна дивизия остава на стража и затваря Финския заливъ.

Адмиралтъ я изпраща съ очи, въ които блѣсятъ сълзи. Единъ отъ младитъ флотоводци иска свиджане съ него по работа, която не съответствува на важността на момента. Началникъ щаба го спира:

— Нали виждате, адмиралтъ плаче — му пошепва той и го връща къмъ стълбата.

Къмъ „Рюрикъ“ се приближава и застава перпендикулярно катерътъ на началника по охраната

на залива. Дежурниятъ високъ гласъ съобщава на рителната тржба и съ катера:

— Командващъ флота повелява да се загаватъ още днесъ всички мандури:

— Естъ — отговаря високо и непривично звучи до чаватъ. Нѣкакъ тържесъ дума „повелява“ сега не употребяваната новъ сигналъ:

Отъ „Рюрикъ“ по Генералъ Губернаторъ. Отъ „До Финландския“ трговското и пътническо пладнесъ се прекратяватъ тѣ, шхеритъ и заливитъ, ване по Балтийско морѣ, а станция отговаря: „Раз-Централната сигнала брано“.

Подъ предводителството на началника по охраната на заливитъ излиза преградната служба. Цѣла флотилия отъ малки кораби работи до късна вечеръ при крайнитъ на залива и бавно го затваря съ дълга змиеобразна плаваща ограда.

Превела отъ руски: Ж. А.

С. Терещенко.

НА ДЪНОТО НА МОРЕТО.

1 часа презъ нощта: Слабъ шумъ отъ винтъ къмъ носа. Следъ нѣколко минути затишъ на 30 щщото направление.

1 часа и 10 минути: Откритъ е за 10 минути кислорода.

2 часа и 30 минути: По-силенъ шумъ на винтъ на дѣсно отъ носа. Бързо се приближава. Разбудиха командиря. Вѣроятно голѣмъ товаренъ параходъ. Благополучно премина на нѣколко стотинъ метра отъ дѣсната ни страна.

3 часа и 15 минути: Едва чути откъслечни избухвания отъ лѣвата стена.

3 часа и 25 минути: Още нѣколко слаби избухвания по щщото направление.

3 часа и 50 минути: Откритъ е за 10 минути кислорода.

4 часа: Смѣна на стражата.

Тѣзи лаконически, но за подводника многозначащи редове, прочете въ стражния дневникъ токущо постъпилия на стража младъ офицеръ отъ германската подводна лодка „U. 62“. Следъ трудния и опасенъ походъ покрай английскитъ брѣгове, лодката прекара нощта въ отиди, лежейки на дѣното. Това е единствения способъ на подводна лодка, оперираща до неприятелскитъ брѣгове, да отиди, тъй като да се държи подъ водата е уморително; трѣбватъ усилия отъ страна на значителна частъ отъ немногочислената команда, вече преуморена и губене на драгоценнитъ запаси отъ електрически токъ отъ акумулаторитъ; да се издигне пъкъ на повърхността — това значи да бжде на шрекъ. За това, често германскитъ командири оставяха лодкитъ си на твърдото пѣсочно дѣно, не на твърде голема, но на достатъчна дълбочина, отъ една страна, за да не бждатъ смазани отъ тежестта на водата, а отъ друга — да не бждатъ забелязани отъ повърхността отъ патрулнитъ кораби, а особено отъ хвърчилата, които съ своитъ внимателни, пронизващи водата очи, виждатъ отъ единия до другия край на дълбочина отъ 20—30 метра, ако морето е спокойно и водата достатъчно прозрачна. И ето, лежи си спокойно, въ пълна безопасностъ изморената отъ бой-

ове и походи подводна лодка, на дѣното на морето.

Тукъ е вѣчна нощъ. Слънце, животъ, война, цѣлия святъ сж изчезнали. Тукъ е царството на съня. Въ тъмнината, на замъгления фонъ на нѣколко замаслени и почернѣли електрически лампи се чернятъ сложнитъ, изкусни, за непосвѣтени погледъ безсмислени, контуритъ на моторитъ, изгнати тржби, клапитъ, малкитъ и голѣми манометри, всевъзможнитъ лостове и съ разни диаметри колела, валици и др. Въздухътъ е тежъкъ, съ трудъ се диша. Пълна, като че ли смазана съ нѣщо страшно, тишина. Гробна тишина. Но само да се услухашъ, започватъ да се пробуждатъ нѣкакви неясни, едва чуващи се звукове. Тикъ, такъ, тикъ, съ всѣки мигъ все по-ясно се донася падането на капки вода на тавана. На носа или на кормата — не разбирашъ — нѣщо тихо чука, после изведнажъ пресгава. Все по-ясно се донася отъ разнитъ жгли равномерното, ускорено дишане на спящитъ. Ето, може да се разбере затаенитъ, съвсемъ нечовѣшки, а глухъ, смазанъ, като че ли донасящъ се отъ преизподня гласъ. Това е разговарянето на стражницитъ. Когато очитъ посвикнатъ съ полумрака, не е трудно да се забележатъ тѣхнитъ фигури въ централния постъ, въ сѣнката до „майката“, както, гаричатъ въ германския подводенъ флотъ голѣмия електрически компасъ, за отличие отъ „дѣщеритъ“ — пакъ такива, но по-малки компаси, свързани съ нея съ проводници, които послушно повторятъ всички нейни движения и указания, безъ които лодката би се загубила въ морето, както въ лесъ, безъ инстинктъ. „Дѣщеритъ“ сж раздѣлени по всички части на лодката и сж длъжни да замѣнятъ „майката“, ако тя бжде ранена или извадена изъ строя.

— Чухте ли Вие, дѣ до! взривоветъ на бомбитъ до смѣната на стражата?

— Нищо не съмъ чулъ — отговаря следъ една пауза грубъ и низкъ гласъ.

— Какво е могло да стане тамъ въ далечината? — продължава по-звнятъ гласъ.

Това обръщение съясненъ се идва да покаже разликата въ годинитъ, а сажъ, по-големата опитностъ на стария морякъ. Бел. на преводъ.

— Не е ли за насъ все едно? Единъ Богъ знае! Тъзи проклетъ британци денъ и нощъ се стараят да ни устроятъ нѣкаква неочаквана клопка. Струва ли си да имъ обръщаме внимание и да си разваляме живота, който може-би е по-кратъкъ, отколкото ние предполагаме. А може-би да е нѣкой съглашенски търговски параходъ, нѣтъкналь се на поставената отъ насъ мина, на която сж започнали да се откъсватъ котлитъ и палусата. Или пъкъ вѣроятно една отъ нашитъ сестрици успѣшно работи, докато ние отъдѣлваме. Подъ водата винаги се случва нѣщо. Къмъ това трѣбва да призикнемъ. Презъ първия походъ всичко изглежда страшно.

— Да, дѣдичко, страшно! Тукъ е тихо като въ гробъ, а заедно съ това е долавя нѣкакъвъ другъ животъ. Като че ли сж ни заровили дълбоко, дълбоко въ земята. Отъ всѣкъде се раздаватъ тайнствени звукове, шумове. Поде да знаещъ отъ къде сж тѣ. Не ще ли ни притиснатъ тука?...

— Ти предполагаашъ нѣщо добро, сякашъ нашитъ другари англичанцитъ сж нѣкакви въздесѣщи ангели, които виждатъ и под водата. До това още имъ е далеко. Повѣрвай, въ тая дъжделива ноемврийска нощъ тѣ ще избѣгътъ отъ лошото време. Само, разбира се не както ние, въ подводно пристанище. Тѣ спягъ въ своитъ дупки и ние тукъ, сме спокойни като въ рай.

— Штъ, штъ, штъ, штъ...

Не само младиятъ корякъ, но и станалиятъ подофицеръ, смѣлчавайки се, сж прислушватъ...

— Штъ, штъ, штъ — се раздава все по-силно, все по-ясно, все по-близко рѣзкиятъ отчетливъ шумъ задъ стената.

— Трѣбва да разбдимъ командиря, отъ дѣсна страна се приближава торпедоносецъ.

— Бѣгомъ!.. се раздава вече заповѣдта на стражевия началникъ.

Тукъ тамъ свѣтатъ нѣколко електрически лампи. Става свѣтло! заедно съ това по-малко страшно. Следъ минуа се мѣркатъ златни галуни на ржкавитъ. Кандирътъ е на мѣстото си вече. Никой нищо неговори.

— Штъ, штъ, штъ... неприятелски торпедоносецъ се приближава. Нѣма какво да правятъ. Трѣбва да чакатъ докато мине опасността. Той тамъ горе нали нищо не знае. Какъ може да знае, че тука на 40 метра подъ него лежи неподвижна германска лдка? Ако той нѣкакъ изведнажъ всичко узнае, ичко е свършено — незабавно ще почне да хвърля върху нея подводни бомби, отъ които нѣма спасие. Само да не се движатъ, защото иначе торпедоносцитъ микрофони веднага ще ги издадатъ.

— Донесете картата. Защо тука се скита торпедоносецъ въ тъмната зимна нощъ?...

Веднага донатъ картата. Корабоводачътъ е отбелязалъ мѣсто на лодката съ червено кръгче. Съхсемъ не е мсто, където може да се очаква среща съ торпедоноци. А той е тукъ, каналията!..

— Штъ, штъ, штъ... съ такава сила, почти подъ главитъ имъ ърматъ неговитъ винтове, че нищо не се чува н въ централния постъ, ни въ жгѣла. Но слава Богу, най-сетне се отдалечава, все по-тихо, послесвѣсемъ, неприятнитъ за ухото на подводника звукове затихватъ въ далечината. Отново тишина на дъното на морето; оставатъ само неразгадани въпроси: кой бѣше този, къде бързаше, съ какви намѣрения?...

Петъ часа сутринята. Биене на барабанъ за

пробуждане. Боева тревога. За нѣколко минути, като разяденъ мравунякъ, оживѣлата подводна лодка пакъ потъва въ тишина. Събуденитъ хора замиратъ по постоветъ си. Сега ярко гори свѣтлина. Свѣтло, като на слънце. Виждатъ се спокойнитъ привикнали къмъ всичко, но уморени, блѣди лица. „Ц. 62“ се издига на повърхността, този моментъ е много важенъ. Нѣколко секунди още слѣпата лодка е напълно беззащитна и я грози смъртна опасност, отъ всѣки, който би я забелязалъ отъ повърхността на водата или отъ въздуха. Затова издигането на повърхността въ неприятелски води, всѣкога става въ пълна боева готовност, за да бжде въ състояние, ако не може да се скрие, незабавно да приеме неравенъ бой.

Трѣбва да се бърза. Предстои още пълна опасност и до разсъмване е нужно добре да се провѣрятъ вътрешнитъ помѣщения на лодката, да се зарядятъ акумулаторитъ, за да се дойде до мѣстоизначението.

— Да се изхвърлятъ 10 тона вода отъ носасе раздава команда, за да се облекчи лодката и да ѝ се даде възможностъ да изплава.

— Да се изхвърлятъ 10 тона вода отъ носасе донася отъ машинитъ ясно повторение на заповѣдта за избѣгване на всѣкакви грѣшки и следъ него грѣмко оглушително свирене на въздушнитъ помпи, изхвърлящи вода изъ щернитъ. Но лодката не се движи. Манометърътъ за дълбочина, упорито спрѣлъ се на цифрата 46 метра, не слиза отъ мѣстото си. Трѣбва да се изхвърлятъ още 5 тона. На моторитъ е дадено малкъ ходъ напредъ. Лодката червно трепери, но отъ мѣстото си не мърда, като чели презъ нощта се е прикрепила къмъ дъното, или цѣлата тяжестъ на лежащето надъ нея море не ѝ дава възможностъ да направи ни най-малко движиние.

— Странно, на картата е отбелязано пѣсѣчно дъно, нима ние сме затънали въ тиня? Всички сж спокойни, мълчатъ, но въ всѣки неволно се мѣрва мисълта за тази лодка, която неотдавна бѣше затънала въ тинята почти въ пристанището, и която въпрѣки всички мѣрки не можа да бжде спасена. Тукъ никой и мѣрки не ще вземе...

По-силно сж пуснати въ ходъ електромоторитъ, макаръ енергията да е вече малко въ акумулаторитъ и тя ще трѣбва да се събира. Стрелката на манометъра за дълбочина трепери, играе, но отъ 46 метра не слиза и лодката нѣма ходъ.

Нѣкой отъ близкостоящитъ моряци, крадливо, съ едва блѣстящи очи, поглежда на командиря. Той е спокоенъ. Следъ това презъ жбжи, едвамъ чуто процежда нѣкакво силно морско ругателство. По едва донасящия се до тѣхъ шепотъ, неговитъ подчинени се опитватъ да познаятъ обезпокоенъ ли е макаръ и малко, или просто се сърди на морския пѣсѣкъ. Машинитъ безрезультатно работятъ вече нѣколко минути, стараяйки се да разминатъ дъното и да извадятъ лодката изъ тинята. Да изпразнятъ още щернитъ е опасно — тогава като толка ще изкочатъ право въ ржцетъ на врага.

— Дветъ машини пълень напредъ!

На кърмата съ всичката си сила биятъ винтоветъ въ водата. Но ще смогнатъ ли тѣ да измъкнатъ лодката, затънала въ морското царство? Не невѣроятна, а тъмна и вѣрна смъртъ! Съвсемъ като живо същество „Ц. 62“ тежко диша, напргайки всички сили да се покаже на Божия свѣтъ. Още нѣколко усилия и най-сетне тя се от-

късва отъ дъното, все по-бързо издигайки се; ето зачукватъ хоризонталнитъ кърмила и правейки на свой редъ не малко усилия, задържатъ лодката на дълбочина 20 метра. Сигналиста слуша въ подводния микрофонъ. Нищо не се чува, може да се издигнатъ безъ страхъ. Стрелката оживява, радостно заигралия манометъръ показва вече 12, 10, 8 метра. Първата стража, облечена въ непромокаеми дрехи, е готова до вратата, щомъ като капка бжде отворенъ да изкочатъ на палубата и да заематъ мѣстата си до орждията и картечницитъ.

Капакътъ е откритъ. Живителни потоци свежъ морски въздухъ се вмъкватъ въ лодката. Съ тѣхъ заедно и хладни струи вода, показващи, че тамъ на повърхността е още рано сутринъ. Корабодачътъ бързо се изкачва нагоре, неговата тъмна сѣнка за секунда се очертава по свѣтлия фонъ на нощта, после бързо изчезва. Отъ палубата се разнася неговия бодъръ гласъ:

Наоколо, нищо не се вижа; времето не е по-добро отъ вчера; вѣтръ северозападенъ б бала; морето се вълнува.

Това се чувствува по започващото едва забележимо клатене. Командирътъ и цѣлата първа стража сж вече на мократа палуба. Останалата команда, съгласно устава, е длъжна още нѣколко минути да не напуска своитъ мѣста вътрѣ въ лодката. Въ случай на неочаквана тревога и необходимостъ, веднага да се потопятъ. Но този пътъ никаква опасностъ не ги заплашва. Всичко е тихо и пусто. Едни само вълнитъ, гонени отъ вѣтра, въ безкрайна верига бѣгатъ една задъ друга, изрѣдко покривайки се тукъ-тамъ съ сребърни грени. Хората се разотиватъ и бързо лѣгатъ въ люлжитъ си. Мощни вѣтрогони вече гонятъ въздуха по всички направления на лодката. Отъ него (въздуха) по-добре се спи и отдиha е по-добъръ. Пуснати сж въ ходъ два дизелмотора—единъ за зареждане на разрѣдилитъ се презъ нощта аку-

мулатори, другия за движение на лодката. Повърщайки се на новъ курсъ, „У 62“ не оърза да се отправи къмъ назначението си—къмъ мѣстото за нови бойни операции. Изъ отворената лодка се издига остъръ ароматъ отъ варящо се на електрическа печка кафе. Въ седемъ часа е истинското разбуждане съ барабанъ. На изтокъ вече аление първиятъ отблъсъкъ на кървавата заря. Стоейки при носовото орѣдие, нашиятъ нощенъ приятелъ разказва на своя младъ другаръ страшна приказка. Какъ миналата есенъ, една вечеръ въ Зеебрюге едновременно били изпратени 12 лодки. Всички трѣбвало да минатъ презъ Ламаншъ.

...Щомъ се спузнахме въ водата въ различни направления, и започнахме да чуваме подводни взривове. Не така както тази нощъ. Колкото по-далече, толкова по-близо, толкова по-силно. Нашата малка, само съ мини напълнена лодка, всѣки пътъ потреперваше. И въ първата минута не ни бѣше възможно да опредѣлимъ ние ли съ това се разкъсваме или нашитъ сѣседи загиватъ. Никой не смѣеше да продума, а всѣки мълчеливо въ себе си мислѣше колко ужасно сж загинали другаритъ... Изведнажъ на носа се раздаде драцене. Замлъкна. Мислишъ: стори ми се. Още нѣма. По-силно. Пълзимъ всички къмъ лѣвата стена; душитъ ни сж изпълнени съ страхъ. Съмнение нѣма. Мина се плъзга по дѣсната ни стена. Машинитъ моментално сж спрѣни, да не би винтоветъ да закачатъ минрепа,^{*)} което е опасно и може да произведе взрива; въ такъвъ случай ние мигновено бихме загинали...

...Презъ това време съвършено разсѣмва. Акумуляторитъ сж заредени, прѣсенъ запасъ въздухъ е събранъ. Трѣбва да побързатъ да потънатъ наново.

^{*)} Теленото вѣже съ което мината се прикрепва за котвата си. Бел. преводача.

(Изъ в. „Возрождение“, Парижъ 1932 г.).
Превелъ: Ив. Ведринъ.

Ралфъ Урбанецъ.

„ОТРОВА НА КОРАБА!“

Множество параходни дружества подържатъ съ корабитъ си редовни съобщения между голѣмитъ пристанища на различнитъ държави въ Южна Америка. Голѣма частъ отъ тия дружества иматъ селищата си въ приказния главенъ градъ на Бразилия—Рио де Жанейро, кждето преди нѣколко години се разигра една страшна драма, или по-добре, отъ кждето започна развитието си. Въпрѣки че по тоя случай не се писа много, обаче, преживѣлитъ тая история ще я запомнятъ добре и спомена за нея ще остане неизличимъ презъ цѣлия имъ животъ.

Бързия параходъ „Акула“ бѣше вдигналъ котва и неговитъ мощни витла пѣнѣха иначе спокойната синьо-зелена повърхностъ на морето. Бавно напустна той пристанището и се отправи въ откритото море. Следъ тридневно плаване „Акула“ трѣбваше да пристигне въ пристанището на Монтевидео, главния градъ на Уругвай. Отъ пристана се виждаше едва още кърмата на парахода, дима отъ дветъ димни трѣби и сребрилата следа отъ запѣненни водни прѣски, замиращи подъ лжчитъ на блестящото слънце, когато на стената на кея се яви младъ момъкъ, който умислено хвърли погледъ къмъ отдалечаващия се параходъ. Той остана нѣколко мига, размисляващъ, върху стената и следъ това се затича, колкото му държаха краката къмъ малкото пристанище за моторни лодки. Тамъ

спокойно почиваха нѣколко бързи моторни лодки. Въ най-бързата отъ тѣхъ младежа прехвърли нѣколко кофи бензинъ, които бѣха въ постройката наблизо, скочи самъ вътрѣ, съ свѣтлава бързина приведе мотора въ движение, отдѣли се отъ пристанището и съ пълненъ ходъ се отправи къмъ изчезващия задъ хоризонта параходъ. Отнасяше се до едно състезание съ необикновено висока награда: успѣеше ли той да достигне преди 7 часа „Акула“, преди времето за вечеря на парахода, то плтущащитъ щѣха да бждатъ спасени отъ гибелъ.

„Дребни причини иматъ понѣкога огромни последици“. За нещастие тъкмо единъ день по-рано въ дружествения магазинъ за хранителни припаси постѣпи на работа единъ новъ помощникъ. На утрото бѣха пренесени всички хранителни запаси, които сж необходими на единъ пѣтнически параходъ за нѣколко дневното му плаване, на кораба „Акула“.

Между множеството торби и кошове, се намираше една торба съ ситна захаръ. Работа кипѣше навсѣкжде преди трѣгването на парахода. Главния распоредителъ на магазина бѣше повиканъ въ канцеларията и той предостави на новия си помощникъ една наполовина напълнена съ захаръ торба да се допълни и притегли. Новака бѣше забравилъ кжде се намира захарътъ и въ бързината си, хрумна му, че бѣ видѣлъ една торба въ канцеларията

на писаря. Тя бѣше отворена и следъ като видѣ бѣлото захароподобно съдържание на тая торба, за-
радвайки реши, че това ще да е желаната ситна захаръ.
За да бѣде напълно сигуренъ помощника вкуси отъ
съдържанието ѝ, напълни другата торба, притегли
я и я приготви за пренасянето. Когато распореди-
теля отново се яви, не му оставаше нищо друго ос-
ванъ да провери още веднажъ числото и тъй по
тоя начинъ на кораба „Акула“ биде отправена и се
настани една наполовина съ отрова за плѣхове на-
пълнена торба. Желаната ситна захаръ бѣше съ не-
търпение дочакана и отъ нея предстоеше пригот-
вянето на сладкото за вечеря.

Въ сѣщото време когато „Акула“ се бѣ от-
правила вече на пътъ, главниятъ распоредителъ въ
склада уплашенъ откри ужасната размѣна, станала
суйринята.

Едно досадно, вредно, но постоянно население
въ долните катове на всѣки корабъ сж плѣховетъ
и отровата е най-сигурното срѣдство срещу тия зло-
творни създания. Тѣй че не бѣ за очудване, какво
въ склада на д-вото се намираще винаги въ запасъ
достатъчно „миша отрова“. Отровата бѣ арсеникъ
примѣсенъ съ ситна захаръ за да примамва неже-
ланитѣ скрити пѣтници. Когато распоредителя се
завърна въ канцеларията и видѣ почти изпразнена-
та торба съ отрова, изуменъ отъ уплаха, повика
новия служителъ и съ ужасъ се установи веднага
катастрофата грѣшка. Едва ли не обезумѣлъ изтича
той на вѣнка и се отправи къмъ главното бюро.
Тамъ бѣха само нѣколко чиновници и младия по-
мощникъ въ бюрото—Мартинъ. Всички други бѣха
на обѣдъ. Тия дни обѣдната почивка ставаше едва
следъ отплуването на парахода.

Бледенъ, смутенъ и не знаящъ какво да пра-
ви чиновникътъ потърси директора за да сподѣли
страшната новина съ него. Той телефонира
въ дома му, обаче директора не бѣ още въ кѣщи.
Тогава се обърна за помощъ къмъ радиотелеграф-
ната станция и телефонира, съобщавайки злощас-
ната случка. Въпрѣки че параходитѣ на дружество-
то бѣха снабдени съ радиопредавателни и радио-
приемателни станции, обаче радиотелеграфиститѣ
изпълняваха сѣщевременно и други служби на ко-
раба, за това само въ лошо време или при случай
на опасностъ биваха на поста си. Добрата уредба
на бразилскитѣ крайбрежни параходи позволяваше
тая несъвмѣстностъ! На радиотелеграмата не отго-
вори никой. Чиновникътъ потърси последното спасе-
ние и събщи на аеропланната станция. Отъ тамъ
отвърнаха, за голѣмо съжаление, че най-бързото
отлитане на аеропланъ може да последва едва
следъ два часа. Нещастниятъ распоредителъ на
склада бѣше въ недоумение. Той повика Мартинъ
и го изпрати да намери директора. Мартинъ из-
върча изъ бюрото и се затича нататѣкъ изъ ули-
цата. Следъ нѣколко минути обаче запѣхтѣнъ, бър-
до разнисляващъ, той остана като закованъ на ули-
цата. Нѣщо му бѣше хрумнало. Въ следния мигъ
Мартинъ тичаше отново, но не къмъ града, а къмъ
пристанището.

За първи пътъ презъ службата си той не послу-
ша заповѣдта, не изпълни даденото му нареждане.
Той искаше самъ да спаси живота върху „Акула“.
Време за обмисляне нѣмаше, а за успѣха на дѣло-
то не трѣбваше даже нито секунда да бѣде изгу-
бена.

Единственната възможностъ, която още оста-
ваше бѣ: съ нѣкоя бърза моторна лодка да настиг-
не „Акула“.

Щастие бѣше за него, че той имаше понятие
отъ моторнитѣ лодки и умѣеше да ги обслужва.
Често пѣти презъ свободнитѣ си часове бѣ под-
реждалъ лодкитѣ на директора си, и понѣкога уп-
равляваше лодката му, придружавайки го презъ вре-
ме на служебни плавания изъ пристанището.

Мартинъ се намираще вече въ лодката и ед-
ва тогава разбра голѣмата отговорностъ, съ която
се бѣ нагърбилъ. Той прехапа устни и цѣлото не-
гово сѣщесто се превърна въ едно mogelijkъ жела-
ние, една единствена мисль го изпълваше: да спа-
си обреченитѣ на мѣчителна гибель пѣтници отъ
„Акула“.

За щастие морето бѣше спокойно и въздуха
ясенъ, тѣй че погледа проникваше далече надъ глад-
ката, тиха морска ширь. Часътъ бѣ четири и четири-
десетъ и петъ минути, значи нему оставаха най-мно-
го два часа и четвъртъ. Следъ изтичането имъ най-
късно той трѣбваше да бѣде на кораба или по нѣ-
какъвъ начинъ да съобщи голѣмата злощастина.
„Акула“ бѣше отплувала въ 4 часа и 15 минути и
имаше половинъ часъ преднина. Парахода плуваше
съ 20 възли, а моторната лодка, съ която Мартинъ
започна гонитбата, се движеше най-много съ 44 клм.
на часъ. И тѣй той трѣбваше бързо да пресмѣта.

Мартинъ извади молива си и въ джоба си от-
кри малко парченце хартия. Трескаво започна но-
вата си работа. 1 възелъ=1 морска миля или точно
1852 м. за 1 часъ, 20 възли=1852×20=37040 метра,
или 37·04 клм. на часъ. Следователно неговата мо-
торна лодка бѣ съ около 7 клм. по-бърза отъ па-
рахода, „Акула“ имаше преднина цѣлъ половинъ
часъ и презъ това време бѣ изминалъ 18·5 клм.
Колко време трѣбваше сега на малката лодка да
настигне кораба? Мартинъ продължаваше безспир-
но смѣтането: за единъ часъ лодката му спечелва
7000 метра, а това прави за една минута
7000:60=116·7 метра.

И тѣй за да набави изминатитѣ вече отъ „Аку-
ла“ 18,500 м. необходими му бѣха толкова минути,
колкото 116·7 метра се съдържатъ въ 18,500 м.,
значи 18,500:116·7=158·7 минути или 2 часа и 38·5
минути. При завършване на последнитѣ цифри Мар-
тиновата рѣка треперѣше отъ вълнение. Споредъ
пресмѣтането му, той би трѣбвало четвъртъ часъ
следъ 7 часа да се изравни съ парахода. Единъ тежъкъ
ударъ, една тягостна мисль за храбрятъ Мартинъ.
Четвъртъ часъ по-късно!..

Но той не изгуби смѣлостта съ която напус-
на пристанището, а тая смѣлостъ, тъкмо въ тия
минути на колебание, всрѣдъ откритото море, му бѣ
толкова необходима. Мартинъ търсѣше изходъ отъ
това неуяснено положение. На какво отстояние отъ
„Акула“ ще бѣде въ 7 часа, мислѣше Мартинъ и
продължаваше изчисленията си. „Въ 7 часа ще ми
трѣбватъ още около 19 минути за да достигна па-
рахода, и тѣй 19×116·7 метра=2,217 м., значи ще
отстоя на около 2,217 м. отъ „Акула“ и тъкмо въ
тоя мигъ пѣтниците ще се намиратъ на вечеря. Все
пакъ твърде е възможно нѣкой отъ кораба да за-
бележи устремената къмъ „Акула“ моторна лодка.
Но ако въпрѣки всичко не обърнатъ внимание и
парахода продължи спокойно пѣтя си всрѣдъ тихо-
то море, тогава?!..“

Върху широката окичена съ пѣстроцветни цѣв-
тя веранда на обширното си жилище, съ далекогледъ
въ рѣка, цѣлъ превърнатъ на зрение, директора на
на параходното дружество, следѣше отдалечаващата
се малка лодка. Следъ време тя изчезна съвсемъ

отъ погледа му, но той все още напразно се сълѣше да открие „нищо“ всрѣдъ безкрайната синева Далечъ тамъ всрѣдъ безкрая на морето, безъ никакви зрители се разиграваше едно трѣскаво надбѣгване и отъ развръзката му зависѣше живота на толкова много хора.

Малко следъ като Мартинъ бѣше напустналъ бюрото, директора самъ се яви въ канцеларията и узна за нещастieto, което висѣше надъ пътниците, нему и дружеството. По-късно той разбра, че младежа на своя отговорност, съ най-бързата моторна лодка, се мъчеше да поправи страшната грѣшка. Нему бѣ напълно ясно, че единственното спасение можеше да донесе само младия, скромнъ помощникъ въ канцеларията — Мартинъ. Когато директора погледна отново на часовника, часа бѣше точно седемъ.

Тѣмко по това време, разиграващата се всрѣдъ тихата морска синева драма, достигна най-високата си точка. Моторната лодка бѣше приближила на около една миля „Акула“, когато единъ само погледъ върху часовника сепна Мартина. Последния решающъ мигъ бѣше настѣпилъ, той трѣбваше незабавно да действа. Момъка завърза здраво кормилното колѣло, изправи се на носа на лодката, вкочил силно ржце о страничните ѝ прегради, разпра ризата си и като я държеше здраво надъ главата си, остави вѣтъра да плути изъ гърните ѝ. Мъжичкини мигове, мигове дълги като вѣчност, бавно се нижеха. Съ радостъ съзрѣ младежа нѣколко фигури, които се надвѣсиха надъ кормата и сочеха къмъ него. Но радостта трѣбваше скоро да даде достѣпъ на тежка мѣжа. Отъ парахода нищо повече не посѣдава. Нѣколко пътници, които го бѣха съзрѣли, сигурно го взеха за обикновенъ състезателъ съ моторни лодки, който за лично удоволствие предприемаше тая игра, надпреварващъ се съ „Акула“. Мартинъ почна да става нерешителенъ. Какво трѣбваше да се прави? Силитъ взеха да го напускатъ, но въ последния моментъ нова мисль озари съзнанието му. Започнатото дѣло трѣбваше да се увѣчае съ успѣхъ. Какво значение неговия собственъ животъ срещу живота на толкова други още?

Мартинъ отвори бензиновото хранилище, допълни го отъ запасаитъ, които се намираха въ лодката, разля дѣстатъка по пода, потопи ризата си въ бензинъ, разстла и нея до мотора, запали клечка кибритъ, хвърли я върху напоенитъ съ бензинъ дрѣхы и мгновенно скочи въ водата. Нѣколко секунди по-късно се чу оглушителенъ трѣсъкъ и гигантски пламъкъ се стрѣлна къмъ ясниа небосводъ.

Въ машинното отдѣление на „Акула“ отривиста издрѣнка машинния телеграфъ и малката черна стрелка замря върху надписа „стой“. Малко следъ това бързо се предвижи нататѣкъ и се установи

върху „пълненъ ходъ назадъ“. Главниятъ машинистъ тутакси изпълни нарежданията на малката черна стрелка. За него тя бѣ всичко и нейнитъ заповѣди трѣбваше незабавно да бждатъ изпълнени.

Въ сѣщия мигъ, когато стоманенитъ оси започнаха обратното си движение и огромното сърдце на „Акула“ отново равномерно затупа, той изпрати единъ огнѣръ „нагоре“ за да разбере точно какво особено се е случило. Обратенъ ходъ и то пълненъ ходъ назадъ въ открито море?

Човѣкътъ, който изскочи отъ машинното отдѣление видѣ обслугата на кораба въ трѣскава дейностъ. Една спасителна лодка бѣ приготвена и незабавно спусната надолу. Съ напрежение и недоумение следѣха останалитъ моряци работата на спасителната команда. Пътниците бѣха събрани вече за вѣчера въ голѣмата и богато окичена зала.

Едва извлѣченъ отъ лодката изнемисѣлия Мартинъ, като събра сетни сили извика колкото му гласъ държеше: „Не якте, отрова за плѣхове... вмѣсто... захаръ на кораба!“ Повече не можѣ да говори. Той изгуби съзнание. Моряцитъ не разбраха добре смисъла на тия пѣмъ, но веднага съ приближаването си до парахода уведомиха капитана за чудотъ бѣ Мартиновитъ уста.

Никога до сегѣ — стария капитанъ не бѣ толкова бързо тичалъ, както въ следния мигъ, като се отправи къмъ кухнята. Въ сѣщото време нѣколко души отъ обслугата се грижеха около единъ голѣмъ вкусилъ отъ сладкото. Нему бѣ прилошало. Отъ кухнята до голѣмата зала капитанъ не усѣти за колко секунди се намири предъ изумѣлитъ готвачи се да вкусатъ отъ сладкото пътници. Разбирайки, че време за губене не оставаше, той извади револвера си и изкрещя: „Горе ржцетъ!“ Всички подскочиха. Ужасъ се изписа по лицата имъ. Нѣколко блюда съ сладкото и нѣкои прибори се изтѣрколиха по пода. Тѣй бидоха спасени отъ мъчителна гибель пътницитъ на „Акула“.

Храбриятъ Мартинъ бѣ непрестанно отрупванъ съ любезности и подарѣци, но най-голѣмата награда за него бѣше постигнатата успѣшно целъ. Животътъ на толкова много души бѣше спасенъ.

Следъ нѣколко дни съ сѣщия параходъ Мартинъ се завърна въ Рио. Веднага съ приставането на кея, на кораба се яви директора на дружеството и развълнуванъ отъ неопиуема радостъ прегърна Мартина, като предъ всички го назова за неговъ съдружникъ.

По тоя начинъ едно бедно, но благородно и добро шестнадесетъ годишно момче стана съдружникъ на голѣмия богатъ директоръ на параходното дружество.

Преведе: Н. Бакаловъ.

Чарлсъ Дж. Фингъръ.

МАГЕЛАНЪ И ВЕЛИКИЯ ОКЕАНЪ.

(Продължение отъ кн. № 5)

„Преди часътъ опредѣленъ за вечеря дадохъ на царя подарѣцитъ, които бѣхъ донесълъ съ себе си. Запитахъ за названието на разнитъ предмети на тѣхния езикъ и си ги записахъ. Тѣ останаха зачудени като ме видѣха, че пиша и следъ това повтарямъ, четейки думитъ, които тѣ ми бѣха казали. Като стана време за вечеря, донесоха ми два голѣми порцеланови сѣда, единия пълненъ съ оризъ, а другия съ свинско месо. Вечерята мина при сѣщитъ церемонии и жестове както и обѣда. Следъ това се запяхъ къмъ царския палатъ наподобяващъ сламена колиба, покрита съ бана-

нови листа и построена върху четири голѣми греди, които я поддържаха високо надъ земята. Достѣпа до палата ставаше чрезъ стѣлба. Съ идването ни, царя ни покани да седнемъ съ скръстени крака върху една трѣстикова рогозка. Следъ единъ часъ ни донесоха пържена риба и вино. Когато най-стария синъ на царя дойде, поставиха го да седне до менъ, следъ което донесоха още два сѣда, единия съ риба, а другия съ оризъ и ме поканиха да вечерямъ съ него. Моятъ другаръ, принца, отъ много ядене и пиене се опи.“

„Вмѣсто свѣщи тѣ употребуваха кля на едно

дърво наречено апите, увитъ въ палмови или бананови листа. Царя направи знакъ, че желае да се отегли на почивка като остава принца при насъ, въ чиято компания ние спяхме върху тръстикови рогозки и възглавници напълнени съ листа.

„Следната суртинъ царя ме потърси и хващайки ме за ръка, ме доведе до мѣстото, кждето снощи вечеряхме, за да закусимъ, но понее лодката, която бѣше изпратена да ни вземе, ни намѣри кжде сме, ние си тръгнахме веднага. Царя бѣше въ много добро настроение и цѣлуна ръцетъ ни на раздѣла. Ние му отвърнахме съ сжщото. Насъ ни придружи братъ му, царъ на една друга страна, заедно съ трима свои хора. Нашия капитанъ ги задържа на обѣдъ при него и имъ подари разни предмети.“

Аферата Мактанъ.

Измежду островитѣ на Великия океанъ има единъ малкъ островъ, нарицаемъ Мактанъ или Матанъ на нѣкои карти. И тъй, следъ като Магеланъ откри, че населението е склонно да възприеме християнската вѣра, пожела да въведе всичкитѣ народи отъ всичкитѣ острови въ лоното на своята църква и чрезъ това да даде всичкитѣ народи отъ всичкитѣ острови като подаръкъ на своя кралъ.

Това, за което Магеланъ мечтаеше бѣше единодушие, но тази негова мечта бѣше праздна. Защото имаше единъ главатаръ, единъ непримиримъ бунтовникъ, чието име бѣше Силапалапу, човѣкъ уменъ и смѣлъ, чийто умъ на дивакъ бѣше достатъчно остъръ за да може да съзре опасността отъ чуждото владичество и който бѣше изпълненъ съ справедливо негодуване когато научи за тази шепа бѣли хора, идящи кой знае отъ кжде и стремящи се да завладѣятъ земята, която срещнаха случайно на пътя си, земята, която възобнови здравето на онѣзи, които я посетиха, отслабнали отъ гладъ и болести. И когато Магеланъ изпрати своя пратеникъ при бунтовника да му извести, че ако той плати искания данъкъ и се предаде, никакво зло не ще му бжде сторено и че ако не стори това, тогава „ще се научи какъ нашитѣ копия раняватъ.“

„Кажете му“, каза бунтовника, „че ако испанцитѣ иматъ копия, то и ние имаме такива, при все че нашитѣ сж само тръстикови прѣчки, втвърдени на огнь. Кажете на господаря си, че ние сме готови да го посрещнемъ.“

Следъ размѣна на думи безъ никакъвъ резултатъ, трѣбвало е да се прибѣгне до насилие. И тъй на 27. априлъ 1521 г. Магеланъ и хората му, 48 души, добре въоръжени, нападнаха селището на туземцитѣ. Други 11 души бѣха оставени да пазятъ лодкитѣ и да бомбардиратъ селището. Армията на туземцитѣ се състоеше отъ около 1500 души. Испанцитѣ имаха сабли, лѣкове и щитовете. Туземцитѣ трѣбваше да хвърлятъ камъни, да се защищаватъ съ тръстиковитѣ си прѣчки и копия и въ краенъ случай да търсятъ спасение въ джунглитѣ. Всѣки човѣкъ имашъ поне малко въображение може да си представи сражението при горнитѣ обстоятелства. Виждатѣ какъ нападателитѣ се втурватъ къмъ селото и го нападатъ, после колебаейки се малко преди да навлѣзатъ понавжтре биватъ обсипвани съ дъждъ отъ камъни и копия. Следъ това почватъ да се чуватъ виковете на болка и гнѣвъ, и клетви, и плачове. Въ далечината се вижда спокойното море и кораба пусналъ котва въ залива, а на стотина метра отъ по-

лесражението тихата природа. На сѣмѣто полесражение човѣшки сжщества жадни за кръвъ се сражаватъ въ пълненъ безпорядкъ като диви свини докатоу нѣколко търпеливо построени кжщурки биватъ унищожавани отъ пламъцитѣ.

Отъ джунглитѣ отново излизатъ туземцитѣ и се хвърлятъ отчаяно къмъ нападателитѣ. Това стрѣска испанцитѣ и тѣ започватъ да отстъпватъ къмъ лодкитѣ, но не въ редъ, а въ пълна безредица, всѣки за себе си. Но не всички избѣгаха по този начинъ. Имаше осмина храбреци, измежду които Магеланъ, човѣка съ вѣчната пѣргавостъ, съ сърдце на арикостратъ, който винаги презираше тѣлпата, която ржководѣше. Хората му побѣгнаха, но и Магеланъ остана съ своитѣ изпитани и вѣрни привърженици. Черни фигури минаваха между него и червения отблѣсъкъ отъ горящитѣ кжщи, въ начало малко, после все по-вече и по-вече. Дъжда отъ камъни и копия се засилваше. Два пжти шлема на командира бѣше ударенъ отъ камъни. Веднажъ той бѣше раненъ въ ръката отъ едно копие, втори пжтъ въ дѣсния кракъ, но все пакъ съ щитъ въ една ръка и сабля въ другата, Магеланъ ги хората му сражавайки се, бавно отстъпваха къмъ очакващитѣ ги лодки докато нагазиха въ морето до колѣне. Магеланъ чакаше последенъ да се прибере въ лодката и упорито отстояваше всѣка педя разстояние докато едно копие го удари въ бузата. Тогава се започна ожесточена борба и Магеланъ биде забелязанъ да изважда сабятъ си, но поради забилото се въ ръката копие, той я извади само до половината. Хората въ лодкитѣ видѣха единъ въоръженъ бѣлъ човѣкъ, бързо движещи се тъмни фигури, други такива тичащи по брѣга, едно смазано тѣло влечено по крайбрѣжния пѣсъкъ... осемъ други мъртви тѣла тукъ-тамъ...

„Уви! Нашето огледало, нашата свѣтлина, нашия утешителъ, нашия истински водачъ е мъртавъ“, пише Пигафета въ своя разказъ.

Тѣй умрѣ Магеланъ.

На пътъ къмъ дома.

Двама души бѣха избрани да замѣстятъ Магеланъ и избора падна върху Дуарте Барбоса и Хоао Серао, обаче следъ гореописаното събитие, за испанцитѣ не бѣше вече възможно да пушатъ котва на тѣзи острови и биватъ приемани приятелски отъ туземцитѣ. Освенъ това, Енрике отъ Малака, преводача, бившъ Магелановъ рсбъ, по неизвестни причини реши да опита щастieto си при туземцитѣ и избѣга отъ флотата предпочитайки, по всѣка вѣроятностъ, свободата въ природата предъ робството въ цивилизованиѣ страни. Тѣй разказа на туземцитѣ всичко, което знаеше за бѣлитѣ хора и последнитѣ отъ полу-богове се сбѣрѣха на обикновени хора въ очитѣ на островитянитѣ.

На сутринта на 1. май 1521 г. туземцитѣ пратиха хора да поканятъ капитанитѣ на корабитѣ да присѣдствуватъ на едно угощение на брѣга, съ което да се създаде единъ видъ сърдечно приятелство между бѣли и туземци. 27 души моряци съ лодки пристигнаха на брѣга, кждето туземцитѣ ги посрещнаха твърде тържествено. Всичко имаше празниченъ видъ. Следъ това се почнаха дипломатически хитрини, като една група моряци бѣше развеждана въ една посока, друга въ друга посока, а двамата отъ тѣхъ, подушили нѣкаква опасностъ, откозала предложеното имъ гостопримство и се върнаха

въ корабитъ да съобщатъ тамъ своитѣ съмнения. Не успѣли още да стигнатъ тамъ и очакването нападение се започна. Испанцитѣ се разбѣгаха преследвани отъ островитянитѣ, които имъ нанасяха удари кждето завърнѣха. Изплашенитѣ испанци се опитаха да се събератъ въ едно, обаче, единъ дъждъ отъ хвърлени копия рани и уби мнозина отъ тѣхъ. Една група туземци повлѣкоха Серао къмъ водата точно когато Карвало, помощникъ-капитана, виждайки всичко това, започна да стреля по нападателитѣ. Обаче Карвало не бѣше храбрецъ и следъ като даде единъ залпъ, той заповѣда на хората си да отстъпятъ, оставяйки другаритѣ си на произвола на сждбата, въпреки че тѣ бѣха твърде нуждни за експедицията поради своитѣ голѣми познания по мореплаване и командване на кораби. Но твърди се, и има причини да се смѣта това за вѣрно, че Карвало се е домогвалъ до поста на главния капитанъ и се е възползвалъ отъ удалия му се благоприятен моментъ. Следъ заемаването на близкия до желания постъ той отплува отъ тѣзи мѣста и се спрѣ близо до острова Бохулъ, кждето флота се снабди съ провизии. Тамъ се узна, че отъ 270-тѣ души, които напустнаха Севилия въ началото на експедицията, само 117 имаше на лице. Стария „Консепсионъ“ се бѣше продѣнилъ и пропускате много вода и затова всичкитѣ припаси бѣха прехвърлени на другитѣ кораби, а самия той подпаленъ. Еспиноза назначиха за капитанъ на „Виктория“, а Карвало успѣ да постигне амбицията си като бѣше избранъ за главенъ капитанъ за да продължи изпълнението на Магелановитѣ планове.

Но изглеждала, че Карвало е билъ по-скоро любитель-пиратъ отколкото изследователъ. Не липсваха подозрителни деяния отъ негова страна като взимане на заложници въ Борнео, докарване на 3 жени въ кораба си, които, обясняваше той, ще бждатъ подарени на кралицата, но които той задържа за себе си. Следъ това той плени една товарна лодка и освободи заложницитѣ срещу откупъ. Карвало не е първия кръстоносецъ, който се е обвърналъ на пиратъ. Но пиратъ или не, той командваше „Виктория“, когато последния доближи островитѣ Мо-

люка въ петъкъ следъ обѣдъ на 8. ноемврий 1521 год. и заедно съ „Тринидадъ“ пусна котва въ едно пристанище познато на нѣкои отъ моряцитѣ. Свѣта бѣше почти обиколена за пръвъ пѣтъ въ историята.

Корабитѣ останаха въ пристанището единъ месецъ и 10 дни, презъ което време имаше угощения, веселие, държане речи, стрелба съ топове и биене на барабани. Двата кораба бѣха натоварени съ плодетѣ, които вирѣятъ на тѣзи острови за подаръкъ на Негово Величество Краля. Когато настѣпи време за трѣгане, откри се, че стария „Тринидадъ“, поради многото товаръ и повреди, не бѣше въ състояние да плува понататѣкъ. Затова намѣри се за добре да (се изпрати повредения корабъ наредъ къмъ изтокъ съ целъ да стигне до Панама, а „Виктория“ съ избранъ екипажъ отъ двата кораба, продължи пѣтя си презъ Индийския Океанъ.

Обаче „Тринидадъ“ не успѣ да стигне до Панама, защото следъ дълги странствувания бѣше блъснатъ на брѣга на острова Тернате. Моряцитѣ започнаха да гинатъ отъ разни болести като мухи. Но това не е всичко. Много има още да се каже за този нещастенъ корабъ, обаче мѣстото тукъ не ни позволява да сторимъ това. Затова нека се върнемъ къмъ „Виктория“, единствения оцѣлѣлъ отъ 5-тѣ кораба, който успѣ да стигне пристанището, отъ което бѣше трѣгналъ.

Югозападно къмъ Санъ Пабло самотния корабъ плуваше, следъ това почти все къмъ западъ презъ Индийския Океанъ до носъ Добра Надежда. Екипажа, привикналъ на тропическия климатъ, едва ли не загина отъ студъ и се хранѣше само съ оризъ, тѣй като месото, което го имаха, бѣше станало негодно поради липсата на соль. На носъ Добра Надежда ги връхлетѣ силна биря, която счупи предната мачта. Това значеше прекратяване на плуването и изгубване на нѣколко дни за поправки. Следъ това хората започнаха да умиратъ отъ гладъ, нещастни случаи и болести, и когато най-после корабъ пусна котва въ Севилия въ понеделникъ, 8-септемврий 1522 г., бѣха останали само 18 европейци и 4 туземци. „Виктория“ извърши кръгосвѣтско пътешествие за три години безъ 12 дни.

Превелъ отъ английски: Владимиръ Ивановъ.



ИЗЪ ЖИВОТА И ДѢЙНОСТЯТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

— По случай тезоименния день на Н. В. Царя между него и Г. У. Т. бѣха размѣнени следнитѣ телеграми:

„Петъръ Стояновъ, председателъ Българския Народенъ Морски Сговоръ“ — Варна.

Сърдечно благодаря Вамъ и на членоветѣ на Морския Сговоръ за добритѣ чувства и родолюбиви благопожелания по случай именния ми день. Царя.

Негово Величество Царя — София.

По случай тезоименния день на Ваше Величество, поднасямъ най-искренни чувства на преданостъ отъ страна на Българ. Народ. Морски Сговоръ съ вѣрната, че Богъ ще дарува Вамъ и на династията Ви дълголетие и здраве за осъще-

ствяване на народнитѣ вѣжеления.

Председателъ: (п.) П. Стояновъ.

— На 14 май т. г. Пловдивскитѣ ни клонъ едновременно съ откриването на спортния сезонъ въ езерото на Симеоновата градина е отпразнувалъ и десетгодишнината отъ основаването на клона.

На тържеството сж били поканени всички бивши членове на Управителното тѣло и контролния съветъ. Следъ една манифестация на чело съ легионеритѣ, сезона е билъ откритъ при езерото съ подходяща за случая речъ. Тържеството е завършило въ буфета при езерото съ закуска за всички поканени лица.

По случай това тържество въ Гл. Управител. Тѣло се получи следната телеграма:

Морски Сговоръ

Главно Управително Тѣло — Варна.

Празнувайки десетъ годишнината отъ основаването на клона ни и откриване на водния спортъ въ присъствието на официални лица и цялото гражданство, всички членове на клона Ви отправятъ най-възторжени моряшки поздравии.

— Председателъ: (п.) Инженеръ Праховъ.

— На б. т. м. Гергьорденъ Пловдивскиятъ ни клонъ откри уредената отъ клона Морска художествена изложба отъ картинитъ на художника М. Жековъ. Изложбата е уредена въ павилиона при езерото въ градината „Царъ Симеонъ“.

— Презъ Май м. г. Гл. Управ. Тѣло изпрати като подаръкъ отъ Б. Н. М. С. на Унгарския Воененъ Музей, по случай откриването му, моделъ отъ знамето на организацията, изработенъ отъ коприна.

По този поводъ въ Г. У. Т. се получи бла-

годарствено писмо отъ Унгарския Воененъ Музей, придружено отъ друго такова лично отъ Директора на музея. По сжщия случай Отдѣлението за Военни музеи при Щаба на Армията изказва сжщо своята благодарностъ.

— Въ заседанието си на 22 Май н. г. Г. У. Т. утвърди управит. тѣло на Плѣвненския ни клонъ както следва: Председателъ Маринъ Милчевъ — пенсионеръ, подпредседателъ Полковникъ Бояджиевъ, секретаръ — касиеръ Василь Петровъ — търговецъ, членове: Илия Димитровъ — Директоръ на Земл. Катедра, Петко Д. Петковъ — търговецъ и Аспарухъ Върбеновъ, запасни членове: Илия Хайдуровъ — адвокатъ и Г. Д. Поповъ — кметъ, провѣрителенъ съветъ: Председателъ Цв. Таслаковъ — нар. представителъ и членове: Борисъ Поповъ — пенсионеръ и Михаилъ Бончевъ — поднач. на Т. П. Станция, запасни членове: Кунчо Стояновъ — адвокатъ и Велчо Горановъ — земледѣлецъ.



ИТАЛИАНСКИ ПОДВОДНИЦИ ВЪ ВАРНА.

На 2. юний т. г. Варна бе посетена отъ италианскитъ подводници „Делфино“ и „Трикеко“. Това сж два отъ най-новитъ подводни кораби на италианцитъ, построяката имъ е започната въ 1928 г. и завършена въ 1930 година, строени сж въ Кантиере Триестино Монфалконе. Даннитъ имъ сж:

водоизмѣстване	875 ¹⁾	тона; дължина	69.8,	ширина	5.8 м. и потъване	4.7 метра; двигателитъ
	1080					2 дизелъ-мотора Фиатъ,
						съ мощностъ 3000
						2 електромотора
						1400 конски сили,
						привеждатъ въ действие два винта, развиващи
						най-голяма скоростъ 16.5
						морски мили въ часъ;
						въоръжение — 1—102 мм. оржиде, 2 картечници

¹⁾ Всички данни, показани въ числителъ сж за надводно, а тия въ знаменателъ — за подводно положение.

ИТАЛИАНСКИЯ ПОДВОДЕНЪ ФЛОТЪ. *)

Следъ свѣтовната война Италия засили значително строежа на леки морски сили — леки кръстосвачи, водачи на флотилии торпедоносци, ескадрени торпедоносци, подводници и противоподводни кораби. Тя обърна особено внимание на строежа на подводниците и сега е на път да създаде единъ мощенъ подводенъ пѣтъ.

Споредъ даннитъ на германската справочна книжка за военнитъ флоти отъ 1932 г. (Taschenbuch der Kriegsflotten 1932) Италия има всичко 70 подводника съ общъ тонажъ въ надводно състояние 52,232 тона отъ които 27 подводника съ общъ тонажъ 20,870 тона, които сега се строятъ, а останалитъ 43 подводника съ общъ тонажъ 31,362 съ въ строя.

и 8—533 мм. торпедни трѣби.

Обслужката имъ се състои отъ по 64 човѣка; командватъ се отъ капитанъ-лейтенантитъ Пиоджи и Зитта.

Отъ сжщия типъ, италианцитъ иматъ още два подводника, а изобщо голѣми подводници иматъ 26 въ строя и 15 въ постройка, а малки — за брѣгова отбрана — 12 въ строя и 12 въ постройка.

По сравнение съ гостувалия миналото лѣто въ нашитъ води английски подводникъ „Роверъ“, „Делфино“ и „Трикеко“ иматъ по-малко водоизмѣстване и размѣри, но сжщото въоръжение, сжщата подводна и съ една миля по-малка надводна скоростъ.

Гоститъ останаха въ Варна шестъ дни, отъ 2. до 7. юний; тѣхнитъ командири посетиха и София.

Г. С.

флотъ. Италия за сега притежава:

Два подводни минни заградители обозначени съ „IX и X“, които сега се строятъ — 810 тона водоизмѣстване въ надводно положение. Останалитъ данни още не сж оповестени.

Два подводни минни заградители „Маркъ — Антонио — Брагадино“ и „Фалино — Коридони“, построени въ 1930 година, всѣки съ по 860 тона водоизмѣстване въ надводно състояние (водоизмѣстване въ подводно състояние 1060 тона), скоростъ надъ водата 14 морски мили въ часъ (скоростъ подъ водата 8 морски мили въ часъ), въоръжени съ по едно 10.2 см. оржиде, две картечници, четире 53.3 см. торпедни трѣби (запасъ отъ торпеда 12) и 24 мини за заграждане.

*) По случай посещаването на Варненското пристанище отъ италианскитъ подводници.

Тукъ по-долу ще дадемъ нѣкои по-подробни данни за съвременния италиански подводенъ

Два подводни минни заградителя „Х2“ и „Х3“, построени въ 1917 год. всѣки съ водоизмѣстване въ надводно състояние 338 тона (въ подводно — 453 т.), надводна скоростъ 10 мили въ часъ (подводна — 6 мили), въоръжени съ по едно 7.6 см. орджие, две 53.3 см. торпедни тръби и 18 мини за заграждане.

Осемъ ескадрени подводника „I до IV“ (по 1390 тона водоизмѣстване въ надводно състояние и „V до VIII“ (по 810 тона водоизмѣстване въ надводно състояние всѣки), които сега се строятъ. Останалитѣ данни още не сж оповестени.

Седемъ ескадрени подводника: „Аргонаута“, „Фисалия“, „Ялея“, „Янтина“, „Медуза“, „Сerpенте“ и „Салпа“, отъ които само първитѣ два сж въ строя, а останалитѣ сж въ строежъ, всѣки съ водоизмѣстване въ надводно състояние 626 тона (подводно — 780 т.), надводна скоростъ 14 мили (подводна 8.5 мили), въоръжени сж съ по едно 10.2 см. орджие, две картечници и шестъ 53.3 см. торпедни тръби.

Четири ескадрени подводника: „Делфино“, „Нарвало“, „Сквало“ и „Трикеко“, построени презъ 1929—1930 година, всѣки съ водоизмѣстване въ надводно състояние 875 тона (водоизмѣстване въ подводно състояние 1080 тона), надводна скоростъ 16.5 мили (подводна 9 мили), въоръжени съ по едно 10.2 см. орджие, две картечници и осемъ 53.3 см. торпедни тръби. Обслуга по 64 души.

Шестъ ескадрени подводника: „Фратели—Бандиера“, „Луциано—Манара“, „Чиро—Меноти“, „Санторе—Сантароза“, „Луиджи—Сетембрини“, „Ружиеро—Сетимо“, построени презъ 1929—1930 година, водоизмѣстване въ надводно състояние 850 тона (въ подводно — 1100 т.), надводна скоростъ 17.5 мили (подводна 9 мили), въоръжени съ по едно 10.2 см. орджие, две картечници и осемъ 53.3 см. торпедни тръби.

Единъ ескадренъ подводникъ „Еторе—Фирамоска“, построенъ въ 1929 г., водоизмѣстване въ надводно състояние 1500 тона (въ подводно — 1800 т.), надводна скоростъ 19 мили (подводна 10), въоръженъ съ едно 10.2 см. орджие, две картечници и осемъ 53.3 см. торпедни тръби.

Четири ескадрени подводника: „Балила“, „Антонио—Сциеса“, „Енрико—Тоти“ и „Доменико—Милелири“, построени презъ 1927—1928 година, водоизмѣстване въ надводно състояние 1443 тона (въ подводно — 1898 т.), надводна скоростъ 18.5 мили (подводна — 10 мили), въоръжени съ по едно 10.2 см. орджие, две картечници и шестъ 53.3 см. торпедни тръби. Обслуга по 61 човѣка.

Четири ескадрени подводника: „Джиовани—Босанъ“, „Маркантонио—Колона“, „Веторъ—Пизанти“ и „Десъ—Дженейсъ“, построени презъ 1927—1929 година, водоизмѣстване въ надводно състояние 860 тона (въ подводно — 1038 т.), надводна скоростъ 17.5 мили (подводна — 9 мили), въоръжени съ по едно 10.2 см. орджие, две картечници и шестъ 53.3 см. торпедни тръби. Обслуга по 43 души.

Четири ескадрени подводника: „Пиеръ—Капони“, „Джиовани—да-Просида“, „Гофредо—Мамели“ и „Тито—Спери“, построени презъ 1926—1928 година, водоизмѣстване въ надводно състояние 830 тона (въ подводно — 995 тона), въоръжени съ по едно 10.2 см. орджие, две картечници и шестъ 53.3 см. торпедни тръби. Обслуга по 43 души.

Два ескадрени подводника: „Лазаро—Моче-

ниго“ и „Луиджи—Галвани“, спуснати на вода презъ 1917 година, съ водоизмѣстване въ надводно състояние 780 тона (въ подводно — 990 тона), надводна скоростъ 14 мили (подводна 11 мили), въоръжени съ две 7.6 см. орджия, една картечница и шестъ 45 см. торпедни тръби. Обслуга по 36 души.

Единъ ескадренъ подводникъ „Джиакомо—Нани“, спуснатъ на вода презъ 1915 година, съ водоизмѣстване въ надводно състояние 709 тона (въ подводно — 909 т.), надводна скоростъ 16.5 мили (подводна — 9.8 мили), въоръженъ съ две 7.6 см. орджия, една картечница и шестъ 45 см. торпедни тръби. Обслуга 36 души.

Дванадесетъ подводника за брѣгова отбрана: „Диаманте“, „Смералдо“, „Рубино“, „Топазии“, „Аметиста“, „Зафиро“, „Сирена“, „Найаде“, „Нереиде“, „Амфитрите“, „Галатея“ и „Ондина“, които сега сж въ строежъ. Всѣки отъ тѣхъ ще бжде съ водоизмѣстване въ надводно състояние 610 тона. Останалитѣ данни не сж оповестени.

Три подводника за брѣгова отбрана „№ 3“, „№ 4“, и „№ 6“, построени презъ 1917—1918 година, водоизмѣстване въ надводно състояние 262 тона (въ подводно — 349 т.), надводна скоростъ 13.6 мили (подводна 8 мили), въоръжени съ по едно 7.6 см. орджие, една картечница и две 45 см. торпедни тръби. Обслуга по 20 души.

Три подводника за брѣгова отбрана: „F6“, „F13“ и „F20“, построени презъ 1916—1917 година, съ водоизмѣстване въ надводно състояние 242 тона (въ подводно — 313 тона), въоръжени съ едно 7.6 см. орджие, една картечница и две 45 см. торпедни тръби. Обслуга по 20 души.

Шестъ подводника за брѣгова отбрана: „Н 1—4“, „Н6“ и „Н8“, построени презъ 1916—1917 година, съ водоизмѣстване въ надводно състояние 336 тона (въ подводно — 440 т.), надводна скоростъ 12.8 мили (подводна 9 мили), въоръжени съ по едно 7.6 см. орджие, една картечница и две 45 см. торпедни тръби. Обслуга по 22 души.

Споредъ изнесенитѣ по-горе данни трѣбва да предполагаме, че къмъ настоящия моментъ или най-късно къмъ края на тази година, италианския воененъ флотъ ще разполага съ:

Шестъ подводни минни заградителя съ общъ тонажъ въ надводно състояние 3016 тона, въоръжени въроятно съ общо 20 торпедни тръби, 6 орджия и 8 картечници.

Четиридесетъ ескадрени подводника съ общъ тонажъ въ надводно състояние 37,374 тона, въоръжени въроятно съ общо 362 торпедни тръби, 40 орджия и 70 картечници.

Двадесетъ и четири подводника за брѣгова отбрана съ общъ тонажъ въ надводно състояние 10,848 тона, въоръжени въроятно съ общо 72 торпедни тръби, 24 орджия и 24 картечници.

Варна, 10.V.1933 год. Сава Н. Ивановъ.

МОРСКИ НОВИНИ ОТЪ РУСИЯ.

— Въ скоро време ще влѣзатъ въ строя на руския балтийски флотъ още 6 нови торпедоносца, които за сега сж обозначени съ № 15—20. Това сж новопоправени торпедоносци отъ типа „Владимиръ“, повредени преди 15 години презъ време на революцията. Тѣ иматъ сега следнитѣ данни: водоизмѣстване 1300 тона, скоростъ 34 мили, артилерийско въоръжение IV—10.2 см. орж-

дия и торпедно въоръжение — 9 торпедни тръби.

— Решено е: изключения преди няколко години отъ списъците на флота брониранъ кръстосвачъ „III Интернационалъ“ (бивши „Рюрикъ“) — водоизмѣстване 16,000 тона, скоростъ 21 мили — да бжде преправенъ въ спомагателенъ миненъ заградителъ.

— Всичките подводници отъ типа „Бубновъ“ (постройка 1915—1916 г.) сж превъоръжени. Въмсто по XII—457 милиметрови торпедни тръби, на всѣки подводникъ сж поставени по IV—530 милиметрови торпедни тръби. Освенъ това всѣки подводникъ може да носи съ себе си 8 мини за заграждане.

— Въ навечерието на есенните морски маневри презъ 1932 год. на линейните кораби „Маратъ“ (бившъ „Петропавловскъ“) и „Октомврийска революция“ (бивши „Гангутъ“) билъ разкритъ заговоръ срещу съветското правителство. Отъ корабите били арестувани 300 моряци. Независимо отъ това и въ Кроншадтската крепостъ били арестувани други 200 моряка. По-нататъшната съдба на тия моряци не е известна.

— Съветското правителство се старее да възобнови разрушения презъ време на революцията руски доброволенъ флотъ, който да може да поеме пакъ презокеанските съобщителни линии.

— Управлението на съвременния руски търговски флотъ е разработило проектъ за новъ типъ пѣтнически параходъ. Пѣтническиятъ параходъ отъ този типъ ще иматъ водоизмѣстване 5000 тона, скоростъ 20.5 мили и сила на машините 9500 конски сили. За пѣтниците ще има 778 легла и мѣсто за още 222 пѣтника безъ легла. Освенъ това на кораба ще има библиотека, спортна зала, детска градина, кинематографъ, басейнъ за плаване и пр. Корабите ще иматъ за двигатели парни турбини вмѣсто приетите до сега въ Русия дизелмотори. Тѣзи параходи ще обслужватъ главно Кримско-Кавказската линия вмѣсто параходите отъ типа „Армения“, които сж се указали много бавноходни (14.5 мили въ часъ).

— Въ данската корабостроителница Бурмигстеръ се привършва постройката на поръчаните отъ Русия параходи-ледоразбивачи „Жоресъ“ и „Енгелсъ“. Всѣки единъ отъ тѣхъ има водоизмѣстване 3200 тона, 2 парни машини съ обща мощностъ 2400 конски сили и скоростъ 12.5 мили въ часъ. Районъ на действие 8000 морски мили. На всѣки корабъ има по 90 легла за пѣтници. Тѣзи параходи сж предназначени не само за извършване на експедиции въ северните страни, но и за товарно-пѣтнически рейси отъ пристанището Владивостокъ къмъ устиата на рѣките Колима и Лена и острова Врангелъ.

— На 24. октомврий 1932 г. е потъналъ въ руското Бѣло море рускиятъ параходъ-ледоразбивачъ „№ 9“, заедно съ обслужката си, състояща се отъ 14 души.

— Отъ пристигналия на 7. януарий т. г. въ пристанището Щетинъ (Германия) руски търговски параходъ сж избѣгали трима моряка. Споредъ тѣхните думи презъ 1932 година въ разните чуждестранни пристанища сж избѣгали отъ руските параходи повече отъ 200 моряка. Между тѣхъ имало и такива, които сж се числили въ комунистическата партия.

— Презъ време на пътуването си отъ Владивостокъ въ Охотското море е изгорѣлъ рускиятъ пѣтнически параходъ „Сахалинъ“ — 4000 тона водоизмѣстване. Всички пѣтници били спасени.

— Бившиятъ английски параходъ „Белавенгуръ“, сега купенъ отъ Русия и нареченъ „Сибиряковъ“ (водоизмѣстване 15,000 тона, скоростъ 11 възела въ часъ) следъ голѣми усилия презъ лѣто 1932 г. е извършилъ плаване отъ Архангелскъ до Владивостокъ презъ Великия северенъ пѣтъ.

— Споредъ Французски сведения презъ време на втората петилѣтка въ русия се предполага да се построятъ 290 кораба отъ различни типове съ общо водоизмѣстване 1,119,000 тона. Освенъ това ще бждатъ построени 200 вѣчкача, 160 риболовни кораба и 27 земечерпачки. Сжшитѣ тия сведения добавятъ, че нѣма основания да се предполага какво втория петилѣтски планъ ще бжде изпълненъ по-добре отъ първия.

— Парахода-ледоразбивачъ „Малигинъ“ отишелъ съ туристи къмъ брѣговетѣ на островъ Шпицбергенъ, засѣдналъ на лѣсъка и следъ това билъ заприщанъ отъ ледоветѣ. Туристите и обслужката на кораба били спасени отъ корабите-ледоразбивачи „Ленинъ“ (бивши „Александръ Невский“) и „Сѣдовъ“.

(Изъ сп. „Часовой“, № 103—104, Парижъ, м. май 1933 г.; С. Н. И.)

МОРСКИ СОЦИАЛНИ НОВИНИ.

Дейностъ на английската организация за културно издигане на морските лица.

Годишниятъ рапортъ на Seafarers Education Service съдържа сведения за дейността на организацията.

Презъ 1931 г. сж организирани библиотеки на 344 кораба, като това число продължава да расте. Федерацията на стѣкмителите е наредила да се уреди библиотека отъ 100 тома. Книгите сж били дадени на разположение на морското училище въ Гравезендъ. Градските библиотеки на Глазговъ и Кардифъ сж съдействували на организацията въ пристанищата си. Прави се размѣна съ отдѣлите Хонгъ-Конгъ и Сингапуръ. Количеството на събраните книги по настоящемъ е стигнало 173,062, а 152,300 тома сж дадени на корабите презъ годината.

Вънъ отъ тази дейностъ, организацията се е заела да повдигне просвѣтата на младите членове отъ обслужката (младици, млади моряци, ученици и пр.). Създадени сж награди за младичите и учениците за най-добри съчинения, модели изработени на кораба, рисунки и фотографии.

Добрите връзки между разните организации за културното повдигане на моряците (възпитание на моряците, мисионерски Д-ва, Моряшко Огнище) се изразяватъ въ подаръци на специално подвързани томове. Очаква се, ако приходите позволяватъ, да се уредятъ салони за четене и за кореспонденция за младежите. Проучва се сжщо така да се създаде каса съ съдействието на Дружеството отъ търг. флотъ и Националния съюзъ на моряците съ целъ да се даде възможностъ на младежите, които нѣматъ сръдства, да се подготвятъ за изпити предъ Министерството на търговията.

(Изъ „Information Sociales“, В. И.)



(Приключенъ на 15.V.1933 г.)

- Ангеловъ, Т. — „Една близка опасностъ“ (в. Морски ратникъ, год. V, брой 84, Варна I.V.1933 г., стр. 1).
- Ангеловъ, Т. — „Контрабанда“ — Разказъ — Изъ спомени на капитанъ З. — (в. Морски ратникъ, год. V, брой 84, Варна I.V.1933 г., стр. 2).
- В. И. — „Отговоръ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 5, Варна V.1933 г., стр. 6).
- Ганчевъ, Инж. Н. — „Никополско пристанище“ (Списание на държавните железници и пристанища въ България, год. VII, брой 10, София III.1933 г., стр. 356—359).
- Грозевъ, Гр. Ив. — „Наученъ ихтиологически институтъ у насъ“ (Сп. Звено, год. VI, брой 16, София 30.IV.1933 г., стр. 246—248).
- Договоръ за търговия и мореплаване между България и Германия отъ 25 юний 1932 година (Известия и стопански архивъ на Министерството на Търговията, Пром. и Труда, год. XII, брой 3 и 4, София II.1933 г., стр. 145—155).
- Давидовичъ Нацинскій, В. И. — „Воспоменания старого моряка“ — София 1933 г. (Руская морская зарубежная библиотека № 25, Типография „Новая жизнь“ — София, 42 стр., цена 15 лв.).
- Доброполски, Б. — „Каракапитанъ“ (Сп. Морска мисль, год. III, брой 2 и 3, Варна III и IV 1933 г., стр. 7 и 8).
- Единъ морски речникъ полско — английско — френско — руски (Сп. Училищенъ прегледъ, год. XXXI, кн. 2, София, февруарий 1932 г., стр. 456—459).
- Игнатовъ, В. — „Рибарското училище“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 5, Варна V.1933 г., стр. 3—5).
- К. Ш. — „Варна въ времето на Източната война 1853—1854 г.“ — По случай 80 годишнината отъ започването ѝ — (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 5, Варна V.1933 г., стр. 8—10).
- Куповъ, Г. — „Изъ живота на морето“ — Разказъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 5, Варна V.1933 г., стр. 10—14).
- Консуловъ, Проф. Ст. — „За Рибарското училище“ (в. Миръ, год. XXXIX, брой 9841, София I.V.1933 г., стр. 1).
- Ламбриновъ, Ж. — „Чуждите параходни компании и транспортътъ на яйца за Испания“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. XII, брой 2084, София 9.V.1933 г., стр. 1).
- Моровъ, Проф. Д-ръ Т. — „За Рибарското училище“ (в. Миръ, година XXXIX, брой 9848, София 10.V.1933 година, стр. 3).
- Неаполъ — (Списание на Държавните железници и пристанища въ България, година XXII, кн. № 2, София II.1933 г., стр. 360—367).
- Николовъ, Никола Д. — „Трафика на пристанищата ни презъ последните петъ години“ (Списание на Държавните железници и пристанища въ България, год. VII, кн. № 10, София III.1933 г., стр. 380—384).
- Найденовъ, Н. — „I. Промѣна въ правилата за товарене и товарната водолиния на корабитъ“ и „II. Конвенция относно безопасността на море“ (в. Морски Ратникъ, год. V, брой 84, Варна I.V.1933 г., стр. 1).
- Плуване по Черно море и Дунава презъ 1932 година по пристанища и заливи (Месечни статистически известия на Главната Дирекция на Статистиката въ Царство България, год. XXII, кн. № 2, София II.1933 година, стр. 99).
- Плуване по Черно море и Дунава презъ месецъ януарий 1933 г. по пристанища и знамена (Сжщото списание, кн. № 2, стр. 100).
- Панчевъ, Г. — „Движението на корабитъ въ Дунавското и Черноморско крайбрежие“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 5, Варна V.1933 г., стр. 7).
- Рибарското училище въ Созополъ — Изложение на Бургаската Търговско-Индустриална Камара до Министерството на Земледелието и Държавните имоти (Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, год. XVII, брой 2, Бургазъ 8.IV.1933 година, стр. 1 и 2).
- S. B. — „La navigation sur le Danube“ (La Bulgarie, XI-ème année, № 2913, Sofia 4.V.1933, P. 4).
- Савовъ, Ив. — „Корабътъ на Синишата“ (Сп. Морска мисль, г. III, брой 2 и 3, Варна III и IV.1933 г., стр. 9).
- Т. — „Воденъ спортъ“ — Тренировките на софийските плувци — (в. Спортъ, г. X, брой 592, София 3.V.1933 год., стр. 4).
- Терещенко, С. — „Адъ подъ водата“ — Разказъ — (Превелъ С. Н. И. — (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 5, Варна V.1933 г., стр. 14—18).
- Фареръ, Клодъ — „Капитанката“ (Сп. Морска мисль, год. III, брой 2 и 3, Варна III и IV.1933 год., стр. 2—4) — Преводъ отъ Добринъ Василевъ.
- Фингъръ, Чарлзъ Дж. — „Магеланъ и Великия океанъ“ — Продължение отъ кн. № 4 — Превелъ Вл. Ивановъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 5, Варна V.1933 г., стр. 19—21).
- Ченчевъ, Ив. Н. — „Морска авиация“ (в. Морски Ратникъ, год. V, брой 84, Варна I.V.1933 г., стр. 2).
- Шишковъ, П. А. — „Спомени на стариятъ адмиралъ“ — 2. Отецъ Ионилъ — (Сп. Морска мисль, год. III брой 2 и 3, Варна III и IV, 1933 г., стр. 4—6).
- Шишковъ, П. А. — „Навигация“ — 3-та лекция — (Сп. Морска мисль, година III, кн. 2 и 3, Варна III и IV 1933 г., стр. 10).

Получиха се въ редакцията ни:

- Списание на Българското-Архитектно Д-во, год. XXXIII брой 1—9, София 1933 г.
- Звено, год. VI, брой 1—16, София 1933 г.
- Илюстрация свѣтлина, год. XLI, кн. 1—4, София 1933 г.
- Художествена библиотека „Древна България“, год. VI, кн. 108 — София 1933 г.
- Земледѣлие, год. XXXVII, кн. 1—4, София 1933 г.
- Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, год. XVI, бр. 41—50, год. XVII, № 1—10, Бургазъ 1933 година.
- Газова защита и авиация, год. III, кн. 1—4, София 1933 г.
- Ловецъ, год. XXXIII, брой 4—6, София 1933 г.
- Българско овощарство и градинарство, год. XIV, кн. 1—4, София 1933 г.
- Народно стопанство, год. XXIX, кн. 1—4, София 1933 г.
- Техникъ, год. X, № 7—10, Варна 1933 год.
- Известия и стопански архивъ на мин. на Търг., Пром. и Труда, год. XII, кн. 1—4, София 1933 г.
- Природа и Наука, год. III, кн. 5—6, София 1933 г.
- Юридически прегледъ, год. XXXIV, кн. 1—4, София 1933 г.
- Нашето дете, год. VI, кн. 1—4, София 1933 г.
- Училищенъ прегледъ, год. XXXII, кн. 1—5, София 1933 г.
- Отецъ Пансий, год. VI, кн. 1—4, София 1933 г.
- Славянски гласъ, год. XXVI, кн. 5, София 1933 г.
- Месечни статистически известия на Гл. Дирекция на Статистиката, год. XXII, № 1—2, София 1933 г.
- Българска мисль, год. VIII, кн. 1—4, София 1933 г.
- Списание на държавните железници и пристанища въ България, год. VII, бр. 8—10, София 1933 г.
- Списание на физико-математическото дружество, год. XVIII, кн. 6—7, София 1933 г.
- Нови хоризонти, год. II, кн. 1—2, София 1933 г.
- Македонски прегледъ, год. VIII, кн. 2, София 1932 г.
- Български туристъ, год. XXV, кн. 1—4, София 1933 г.
- Природа, год. XXXIII, кн. 1—6, София 1933 г.
- Морска мисль, год. III, бр. 1—3, Варна 1933 г.
- в. Знаме, год. VII, брой 298 — година VIII, бр. 96, София 1933 година.
- в. Търговско-промишленъ гласъ, г. XII, брой 2006—2081, София 1933 год.
- в. Спортъ, год. IX, брой 554—591, София 1933 г.
- в. Македония, год. VII, брой 1862—1958, София 1933 г.
- в. Черно море, год. IV, брой 1193—1311, Варна 1933 год.
- в. Варненски новини, година XXI, брой 3061—3180 Варна 1933 година.
- в. Бургаски фаръ, година XV, брой 3276—3378, Бургазъ 1933 година.

в. Родина, год. — XVII, брой 4964, София 1933 г.
в. Варненски коренякъ, год. VIII, брой 1—4, Варна 1933 г.
в. Тунджа, год. XV, брой 656—667, Ямболъ 1933 г.
в. Морски ратникъ, год. V, брой 76—84, Варна 1933 г.
в. Тракиецъ, год. X, брой 371—380 Ямболъ 1933 г.
в. Отечество, год. XIV, брой 581—597, София 1933 г.
в. Народенъ гласъ, год. III, брой 105, Варна 1933 г.
в. Технически гласъ, год. VII, брой 136—140, София 1933 г.
в. Училищно дѣло, год. V, брой 30—35, София 1933 год.
Църковенъ вестникъ, г. XXXIV, брой 4—10, София 1933 г.

в. Ловецъ, год. II, бр. 1—6, София 1933 година.

Вестникъ на жената, г. XII, брой 520—531, София 1933 г.
Forschungen und Fortschritte, 9 Jahrgang, № 1—14, Berlin 1933.
Часовой, г. V, № 94—100.

Die Reichsmarine, № 1—5, Berlin 1933.

La Bulgarie, XI-eme année, № 2817—2910, Sofia 1933.

Übersee, 14 Jahrgang, № 1—5, Berlin 1933.

Морской журналъ, год. VI, брой 1—5, Прага 1933 г.

Informations Sociales, vol. XLV, № 5—13; Vol. XLVI, № 1—5, Genève 1933.

Iadranska straza, god. XI, Br. 2—5, Split 1933.

Bulletin de la Chambre de Commerce Française en Bulgarie, Année XII, № 4—10, Sofia 1933.

Mer et Colonies — Organ de la Ligue Maritime et Coloniale — № 258—259, Paris 1933.

L'Italia marinara, Anno XXXIV, № 1—8, Roma 1933.

România maritimă și fluvială, Anul II, № 1—4, București 1933.

Български книгописъ за 1930 г. Годишнина XXXIV. Томъ I—Книги Томъ II—Списания и вестници, София 1931 год. (Издание на Народната библиотека въ София; Томъ I, 523 стр., цена 350 лв.; Томъ II, 560 страници, цена 400 лв.).

Резултати отъ преброяване на индустриалнитѣ и тър-

говскитѣ заведения въ Царство България на 31.XII. 1926 г. Книга I. София 1932 г. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, 259 стр., цена 505 лв.).

Малка желязопътна библиотека, книга III. София 1932 г. — Историята на желязопътната линия Русе — Варна — Румелийската желязница — Презъ балканската война — (Издание на Научния комитетъ при Б. Д. Ж. и Пристанища, 80 страници малък форматъ, цена 10 лева).

Статистика за търговията на Царство България съ чуждитѣ държави презъ 1931 година. (Издание на Гл. Дирекция на Статистиката София 1932 год. 262 стр., цена 340 лева).

Резултати отъ преброяване на индустриалнитѣ и търговскитѣ заведения въ Царство България на 31.XII.1926 година. Книга II Резултати по градове. (Издание на Гл. Дир. на Статистиката, София 1932 година, 400 стр., цена 650 лв.).

Статистика за насърчаната индустрия въ Царство България презъ 1929 година. (Издание на Гл. Дирекция на Статистиката, София 1932 г., 45 стр., цена 85 лв.).

Краткъ исторически очеркъ на Варненската градска общинска библиотека 1883—1933 год. отъ Добринъ Василевъ. Варна 1933 год. (Издание на Варненската община, печатница Войниковъ, 56 стр.).

Статистика на кооперативнитѣ сдружения въ Царство България презъ 1930 година. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1932 год., 130 стр., цена 230 лева).

Воспоминания старого моряка отъ генералъ-лейтенантъ отъ руския царски флотъ В. И. Давидовичъ—Нащинский. София 1933 г. (Руская морская зарубежная библиотека № 25, Типографія „Новая жизнь“—София, 42 стр., цена 15 лв.).

ОБЩОДОСТЪПНИ БЕСЕДИ.

За да се улесни просвѣтната дейностъ на клоноветѣ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ и тѣхнитѣ деятели, Гл. Упр. Тѣло на организацията е започнало издаването на редица общодостъпни беседи изъ областта на морезнанието. Беседитѣ се печататъ въ ограниченъ брой и се разпращатъ само на управителнитѣ тѣла на клоноветѣ, отъ кждето може да ги получи всѣки беседчикъ, който би искалъ да изнесе и развие известна тема за опознаване съ морето, морската дейтелностъ и т. н.

Беседитѣ сж приготвени отъ компетентни специалисти, но така, че удобно да могатъ да се използватъ отъ всѣки беседчикъ и лесно да бждатъ въприемани и разбираани отъ най-широкъ и разнообразенъ кръгъ слушатели.

За да се засили тѣхната убедителностъ и нагледностъ, беседитѣ се придружаватъ отъ специално къмъ тѣхъ нагодени серии отъ свѣтливи картини, които правятъ още по-голямъ интересъ къмъ беседитѣ и още по-вече улесняватъ, и изнасянието имъ отъ лектора, и възприемането имъ отъ слушателитѣ.

Свѣтливитѣ картини за всѣка беседа, се пазятъ въ Гл. Упр. Тѣло—Варна, отъ кждето веднага ще бждатъ изпращани, при поискване било отъ Упр. Тѣло на клонъ, било отъ съответния беседчикъ.

№	Наименование на беседата	Година на издаването	Авторъ на беседата	Брой на свѣтливитѣ картини, приготвени за беседата
1	Нуждата отъ Български Народенъ морски Сговоръ	1930	П. Павловъ, секретаръ на Г. У. Т. отъ Б. Н. М. С.	35 свѣтливи картини (диапозитиви)
2	Морето и слънцето—лѣчебно значение и използване	1930	Д-ръ Ал. Недѣлковъ, управител—лѣкарь на Детския морски санаториумъ край Варна	42 свѣтливи картини (диапозитиви)
3	Историческо развитие на военното и търговско корабоплаване и значението имъ за народитѣ.	1932	П. Павловъ, секретаръ на Г. У. Т. отъ Б. Н. М. С.	45 свѣтливи картини (диапозитиви).
4	Нашиятъ черноморски брѣгъ (Географски прегледъ)	1932	Ив. Батаклиевъ, редовенъ доцентъ по география въ университета	
5	Българска ривьера (Опитъ за климатично—здраволѣчебно проучване).	1932	Д-ръ Ал. Недѣлковъ, управител—лѣкарь при Детския морски санаториумъ край Варна.	

ДО НАШИТЕ ПОСТОЯННИ И СЛУЧАЙНИ СЪТРУДНИЦИ.

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своите постоянни и случайни сътрудници да имат предвид следните нареждания:

1. Статитъ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможност на пишуща машина. Нечетливите статии, а също така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.

2. Статитъ трѣбва да бждатъ къси — около 2½ страници.

3. Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

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

Всѣка неполучена книжка отъ списанието „Морски Сговоръ“ трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай рекламациите се оставятъ безъ последствие. Списанието излиза всѣки мѣсець освенъ месеците юлий и августъ.

Регистр. предпазителна
индустр. марка



Регистр. предпазителна
индустр. марка

КАСИТЪ

ОТЪ

Кооперативната фабрика

„ИВАНЪ БУРДЖЕВЪ“ — ПЛЪВЕНЪ

сж ржководни и ненадминати

ЦЕНОРАЗПИСЪ

се изпраща по поискване

БЕЗПЛАТНО.

10—5

Първа Българска Концесионирана Фабрика
за Ютени Издѣлия

„КИРИЛЪ“

Акционерно Дружество — Варна.

ПРОИЗВЕЖДА:

Всички видове зебла и торби, тютюневъ амбалажъ и чулове.

Ютени карпети (пжтеки) и килимчета.

Вълнени килими и килимчета типъ персийски.

Ленени и памучни платове и канаващи.

ТЕЛЕФОНИ:

Фабриката 331.

Магазина 282.

10—6

**ВЪ СКЛАДА НА ГЛАВНОТО УПРАВИТЕЛНО ТЪЛО НА БЪЛГАРСКИЯ
НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ СЕ НАМИРАТЪ СЛЕДНИТЪ
ПЕЧАТНИ ИЗДАНИЯ:**

Морска библиотека № 1, цена . . . 3 лв.	Черно море (общодостъпни студии) — часть I—отъ Сава Н. Ивановъ, цена . 30 лв.
Морска библиотека № 2, цена . . . 4 лв.	Черно море (общодостъпни студии) — часть II—отъ Сава Н. Ивановъ, цена . 30 лв.
Морска библиотека № 3, цена . . . 5 лв.	Практически указания за пред- сказване на времето отъ Сава Н. Ивановъ — изчерпано.
Морска библиотека № 4, цена . . . 6 лв.	Метеорология отъ Сава Н. Ивановъ, цена 25 лв.
Морска библиотека № 5, изчерпана.	Океанография отъ Сава Н. Ивановъ, цена 30 лв.
Морска библиотека № 6, изчерпана.	Изъ дневника на единъ морски юнкеръ отъ С. Черноморски, цена . . 20 лв.
Морска библиотека № 7, изчерпана.	Плаване отъ А. Друмевъ, цена . . . 15 лв.
Морска библиотека № 8, цена . . . 11 лв.	Нуждата отъ Б. Н. Морски Сго- воръ, неговитѣ цели, срѣдства и дейность, отъ П. Павловъ — цена 5 лв.
Морска библиотека № 9, цена . . . 11 лв.	Морето и слънцето — лѣчебно зна- чение и използване—отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена 5 лв.
Морска библиотека № 10, цена . . . 15 лв.	Историческо развитие на военно- то и търговско корабоплаване и значението имъ за народитѣ отъ П. Павловъ, цена 5 лв.
Морска библиотека № 11, цена . . . 10 лв.	Нашиятъ Черноморски бръгъ (Гео- графски прегледъ) отъ Ив. Батак- лиевъ, цена 5 лв.
Морска библиотека № 12, цена . . . 5 лв.	Българска ревиера (Опитъ за кли- матично—здраволѣчебно проучва- не, отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена . . 5 лв.
Морска библиотека № 13, цена . . . 10 лв.	Излазъ на България на Бѣло мо- ре (Реферати и протоколи, дър- жани въ Академическата конфе- ренция, уредена отъ Б. Н. М. С. презъ 1929 г. въ София), цена . . . 25 лв.
Морска библиотека № 14, цена . . . 5 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. I, изчерпано.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. II, изчерпано.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. IV, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. V, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VI, броеве 7, 8, 9, и 10 цена . . . 60 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VII, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VIII, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. IX, цена 120 лв.	
Гребане и вѣтроходство — изчерпано	
Правилникъ за морскитѣ и рѣчни спортни легиони — изчерпано	
Правилници за водния спортъ, цена . 5 лв.	

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