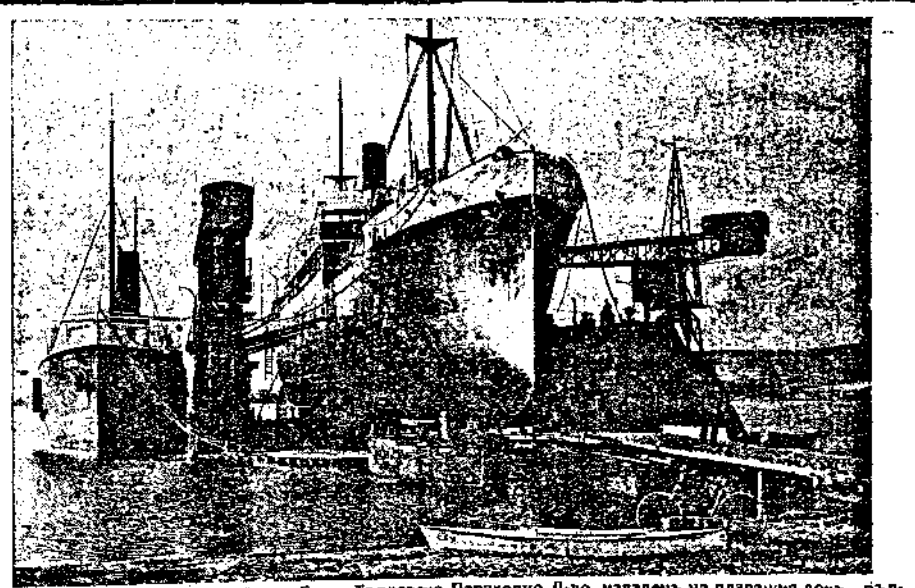
МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИНА VI. БРОЙ 2
Варна, февруарий 1929



Парахода „Царь Фердинандъ" отъ Бълг. Търговско Параходно Д-во, изваденъ на плаващия докъ „България". До него въ лѣво (на вода) парахода „Кирилъ" отъ сжщото параходно Д-во. Фот. Терзистоевъ

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ
Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, ДОБРИНЪ ВАСИЛЕВЪ, ЛАЛО ХРИСТОВЪ

ПЕЧАТНИЦА „КНИПЕГРАФЪ" Б. А. Д. — СОФИЯ



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 иинсталации.

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕИННИ ЗАВАРКИ

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкурентни цени

10—4



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

Представители на:

DEUTSCHE LEVANTE LINE, HAMBURG
Редовна служба отъ Хамбургъ, Бременъ, Антверсъ за Срѣдиземно и Черно морета.

JOHNSTON LINE, LIVERPOOL
Редовна служба (всѣки 20 дена) отъ Антверсъ, Ливерпулъ, Суансий за Срѣдиземно и Черно морета.

GUNARD LINE, LIVERPOOL
Ежеседмична служба, съ бързоходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ, Суансий за Средиземно и Черно морета.

MOSS LINE, LIVERPOOL
Ежеседмична служба, съ бързоходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ, Суансий за Срѣдиземно и Черно морета.

10—4



6—4

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

ГОДИНА VI. БРОЙ 2. За България . . . . . 140 лева. За странство . . . . . 170 лева Отдѣленъ брой 15 лева

ВАРНА, февруарий 1929 год. УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ И ЯДРАНСКА СТРАЖА

Презъ миналата есень, упѫтенъ отъ управата на Българския Туристически Съюзъ въ София, дойде въ Варна Г-нъ *Иерко Чуличъ* (Ierko Culic), единъ отъ редакторитѣ на югославянското списание за пропаганда на морската идея — *„Ядранска стража“*, което се издава въ Сплитъ. Г-нъ *Чуличъ*, който живѣе сѫщо така въ Сплитъ, е директоръ на „Централата за пропагандиране на адриатическото крайбрѣжие“ и въ сѫщото време и директоръ на предприятието *„Путникъ“*, което се занимава изобщо съ уреждане на въпроси въ връзка съ пѫтуването и главно съ устройване на екскурзии. Независимо отъ това Г-нъ *Чуличъ* е и уредникъ на списанието *„Югославянски туризъмъ“*. Цѣлта на неговото посещение бѣ да се запознае съ нашето черноморско крайбрѣжие и изучи условията за уреждане на екскурзии по него.

Презъ време на пребиването си въ Варна, следъ като обиколи нѣкои по-забележителни мѣста въ града и околноститѣ, заедно съ председателя на варненския клонъ отъ Българския Туристически Съюзъ Г-нъ *В. Атанасовъ*, Г-нъ *Чуличъ* посети канцеларията на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С., гдето биде приетъ много любезно отъ главния редакторъ на нашето списание Г-нъ *Сава Н. Ивановъ* и секретаря Г-нъ *Ст. Власевъ*. Тукъ въ кратко приятелска беседа, пълна съ задушевность и искреность, се размѣниха мисли относно сътрудничеството на дветѣ братски морски организации за преуспѣването на общославянската морска идея.

Главния редакторъ на нашето списание е изтъкналъ на Г-нъ *Чуличъ*, че едно идейно сближение и тѣсно сътрудничество между дветѣ млади морски организации на близки по кръвь народи, възъ основа на сходството на преследванитѣ цели, може би въ последствие ще донесе почти неусетно, гладко и безъ сътресение пълно разбирателство между дветѣ съседни държави, като ги сближи стопански и политически, което не само е належащо и въ интереса на дветѣ страни, но е най-главната предпоставка за бѫдащето преуспѣване на южнитѣ славяни, обединени въ единъ истински и великъ „Сговоръ“ въ всѣко отношение. Нашиятъ главенъ редакторъ е подчерталъ, че взаимното опознаване ни ржководителитѣ на дветѣ братски морски организации е много желателно, още повече, като се има предъ видъ, че личнитѣ познанства могатъ да изиграятъ важна и голѣма роля за сближението и тѣсното сътрудничество на организациитѣ. Тия мисли сѫ били възприети много радушно отъ Г-нъ *Чулича*, който сподѣля напълно идеята за тѣсно сътрудничество между дветѣ братски морски организации.

Благодарение на голѣмото желание на началника на Морската полицейска служба да услужи на българската морска идея, по молбата на главния ни редакторъ, на Г-нъ *Чулича* бѣ предоставена една моторна лодка, съ която той обиколи и се запозна съ красивото варненско крайбрѣжие, придруженъ отъ секретаря на Б. Н. М. С. Г-нъ *Власевъ*. Поради малкото време, презъ което Г-нъ *Чуличъ* престоя въ Варна и отсѫтствието на повечето отъ членоветѣ на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. отъ града, не можа да му се укаже по-добъръ приемъ отъ тоя. Обаче отъ това, което той видѣ въ Варна, отъ чутитѣ топли, приятелски и искренни думи, както и отъ подчертаното желание да се пристѫпи по-скоро къмъ сътрудничество, той остана видимо много доволенъ и си замина съ най-добри впечатления, изпратенъ отъ нашия секретарь. Още презъ време на разговора въ канцеларията на Г. У. Т. сѫ били приготвени, за да се изпратятъ въ редакцията на *„Ядранска стража“* въ Сплитъ всички печатни издания на Б, Н. М. С., а Г-нъ *Чуличъ* е обещалъ, че щомъ се завърне въ Сплитъ, ще нареди да се изпратятъ на Г. У. Т. всички тѣхни издания, което въ последствие и стана.

Не дълго време следъ заминаването на Г-нъ *Чулича* отъ Сплитъ се получиха следнитѣ две писма:

Сплитъ, 29. X. 1928 г.

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главно Управително Тѣло.
Варна.

Съ благодарность потвърждавамъ получаването на почитаемото Ви писмо № 536 отъ 12 Октомврий т. г. и сърдечно Ви благодаря за изпратенитѣ издания на Вашето уважаемо дружество. Тия издания бидоха предадени веднага на *„Ядранска стража“*, която отъ своя страна крайно благодари. Надѣвамъ се, че вече сте получили нейнитѣ публикации, които Ви сж изпратени въ замѣна, както и писмото, съ което тя изказва желание за сътрудничество въ интереса на еднаквитѣ цели.

Изпращамъ Ви и една часть отъ нашитѣ пропагандни издания за повдигане на туризъма и много бихъ се радвалъ, да имамъ и въ бждаще случай да Ви сътруднича. Надѣя се, че не следъ дълго време чрезъ взаимни посещения и опознавания ще се сближатъ отдѣлнитѣ части на нашия еднокръвенъ народъ, като вѣрвамъ твърдо, че нашето бждаще е общо.

По тоя случай благодаря Ви сърдечно за указаното ми гостоприемство и би ми било много приятно да имамъ възможность да Ви се отплатя въ Сплитъ.

Съ сърдеченъ братски поздравъ и дълбоко уважение.

Централно Бюро за пропаганда на Адриатика — Сплитъ.
Иерко Чуличъ,

Сплитъ, 30 Октомврий 1928 г.

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Варна.

Имаме честь да Ви изпратимъ тукъ приложенъ единъ брой отъ нашия Морски Календаръ *„Нашъ Морякъ“* за 1929 г. съ молба да го приемете като подаръкъ отъ Югославянската Морска Организация *„Ядранска Стража“*, която ратува за морското възраждане на младото югославянско кралство, и която поради това желае отъ сърдце Вашето приятелство и моряшко сътрудничество.

за Изпълнителенъ Комитетъ
на *„Ядранска Стража“*
I Подпредседатель: *Тарталия*
II Секретарь: *Р. Катилиничъ Иеретовъ.*

А къмъ срѣдата на м. Ноемврий м. г. се получи едно дълго писмо отъ Изпълнителния Комитетъ на Главното Управително Тѣло на *„Ядранска стража“*, подписано отъ *Д-ръ Иво Тарталия*, адвокатъ и бившъ префектъ, за председатель и *Рихардъ Катилиничъ Иеретовъ*, като секретарь, въ което, по поводъ на докладвания тамъ отъ г-нъ *Чулича* разговоръ, се изказва голѣмо задоволство отъ нашето желание за тѣсно сътрудничество и се дава изразъ на тѣхната готовность за близко опознаване и задружна дейность. Сжщо така се изказва и желание за сближение между всички славянски морски организации.

За да се запознаятъ членоветѣ на Б. Н. М. С. съ целитѣ и организацията на *„Ядранска Стража“* и нейнитѣ поддѣления, въ това писмо Изпълнителния комитетъ дава кратко изложение на историята и дейностьта на тая организация. Отъ това изложение ние правимъ тукъ следното извлечение:

„Ядранска Стража“, основана въ 1920 г. въ Сплитъ, има за цель да буди, разпространява и поддържа всестраненъ интересъ за родното море и неговото економическо завладяване, да уясни голѣмото културно и национално значение на приморието и особно да прави пропаганда за засилване на югославянския воененъ флотъ. На чело на Временното управително тѣло на младата организация застаналъ починалиятъ преди две години виденъ народенъ труженикъ и министъръ *Юрий Бианкини.* Това управително тѣло още отъ самото начало срещнало извънредно голѣма обществена подръжка въ цѣлото Югославянско Кралство: отъ всѣкждѣ се явяватъ много желающи за деятели и членове на новата организация. Благодарение на енергичната деятелность на управата и на тая обществена отзивчивость, въ кратко време се образуватъ около двадесетъ областни комитети, които основали отъ своя страна въ тѣхнитѣ области около 120 клонове, тъй, че днесъ организацията брои около 140 много будни и дейни клонове съ по-вече отъ 40,000 членове.

„Ядранска Стража“ се представлява отъ Главното Управително Тѣло въ Сплитъ. Освенъ това има и областни управителни тѣла въ: Бѣлградъ, Загребъ, Любляна, Сараево и Скопие. Цельта на тия тѣла е преди всичко пропагандата на морската идея посредствомъ обикновенни и филмови сказки и други уредби. По тоя начинъ се цели да се сроди съ морето широката публика, която до сега е била ориентирана континентално, т. е. да се научи югославянското общество да обича морето; да се стреми къмъ него и да търси неговото всестранно използване въ най-голѣми размѣри. Тая идея е напреднала презъ последнитѣ години извънредно много и е станала много популярна и за това, че тя споява всички племена и вѣроизповедания въ страната и ги обединява въ името на необходимостьта за отбраната на родното море и за неговото повдигане. Главната Управа се стреми, щото тая идея да стане мѣродавна въ всички прояви на вжтрешната и външна политика на кралството.

За пропагандата на морската идея и флота въ вжтрешностьта на страната, клоноветѣ празднуватъ ежегодно *„День на флота“*. Въ тоя день се стремятъ да заинтересуватъ обществото за флота и да го привлекатъ къмъ съдействие, а така сжщо и да събудятъ у широкитѣ слоеве интересъ къмъ морскитѣ школи, който расте отъ година на година. Освенъ това управитѣ на клоноветѣ уреждатъ ежегодно излети до и по Адриатика, за да се запознаятъ членоветѣ съ родното море и крайбрѣжие. Тия излети иматъ извънредно голѣмъ успѣхъ. Устройва се ежегодно и една голѣма екскурзия по цѣлото Срѣдиземно море.

Особенъ дѣлъ отъ дейностьта на *„Ядранска Стража“* представлява организирането на младежки секции. Тая организация, която е проникнала въ всички училища, има за цель да действува съ приложими спрямо младежьта способи, да се всажда въ младитѣ поколения интересъ и любовь къмъ морето и флота. На тия младежки организации се дължи въ голѣма степень голѣмиятъ интересъ на младежьта къмъ морскитѣ училища. За младежитѣ — членове на тия организации *„Ядранска Стража“* урежда ежегодно две лѣтовища: едното въ Мартинщица (при Сушакъ), а другото въ Локрумъ (при Дубровникъ), гдѣто членоветѣ на младежкитѣ секции могатъ всѣка ваканция да прекаратъ по единъ месецъ при извънредно благоприятни здравни условия и то срещу минимална

такса. Тия лѣтовища сж тоже мощно пропагандаторско средство.

Всички клонове на *„Ядранска Стража“* работятъ за пропагандиране на туризма по Адриатическо море. Сжщо така и бързия напредъкъ на морскитѣ лѣтовища по Адриатика, къмъ които югославянското общество проявява все по-голѣмъ интересъ, се дължи въ голѣма степень на дейностьта на организацията.

Наредъ съ тая дейность, въ която участвува цѣлата организация, Изпълнителния комитетъ въ Сплитъ е поделъ непосредствено нѣколко инициативи въ голѣмъ машабъ. Така напримѣръ, той работи за образуването на голѣмъ морски музей въ Сплитъ съ собствена сграда. Знае се, че югославянитѣ иматъ много богато морско минало, документитѣ относно което сега сж разпръснати. Цельта на тоя морски музей е именно събирането на тия материали, та да се дадатъ съ това на историцитѣ очевидни и лекодостжпни доказателства за голѣмото морско минало и традиция на югославянитѣ. Освенъ това, Изпълнителния комитетъ, заедно съ клоноветѣ, действува за набавянето на единъ учебенъ корабъ, който да бжде подаренъ отъ народа на югославянския воененъ флотъ. Вече е събранъ значителенъ паричен фондъ и има се надежда, скоро да се реализира тоя планъ. Изпълнителниятъ комитетъ е водилъ преговори и съ известното английско дружество за морска класификация Lloyd Register of Shipping за въвеждане на модерна регистрация на параходитѣ. Въ връзка съ това дружество *„Ядранска стража“*, издава всѣка година голѣми стенни таблици съ прегледъ на развоя на югославянския търговски флотъ. Изпълнителния комитетъ е успѣлъ вече да се приближи като съвещателенъ органъ до меродавнитѣ фактори въ Бѣлградъ по въпроси отъ морската политика и въ това отношение еималъ мораленъ успѣхъ. Освенъ това. Изпълнителния комитетъ подържа жива връзка и съ югославянската емиграция въ северна и южна Америка, като сгрѣва сърдцата на тая крайно патриотична емиграция, за целитѣ на *„Ядранска стража“*. Отъ тамъ последнята получава и значителна материална подкрепа.

Особено внимание заслужава публицистичната дейность на изпълнителния комитетъ. Освенъ съюзното списание *„Ядранска стража“*, издавано ежегодно въ около 10,000 екземпляра съ кирилица и латиница, което е много разпространено между интелегенцията и широкитѣ слоеве, организацията има и нѣколко други издания, които сж много обикнати и ценени отъ обществото. Всѣка година излиза голѣмъ и богато илюстрованъ алманахъ, предназначенъ за интелигентнитѣ слоеве. Популярниятъ календаръ *„Нашъ морякъ“* е предназначенъ преимущественo за моряцитѣ отъ военния и търговския флотъ, а сжщо така и за широката публика. Отъ година на година бързо расте разпространението и популярностьта на тоя календарь. Малкия джебенъ календарь се издава вече въ около 30,000 екземпляра и е най-ефикасното срѣдство за пропаганда на дружественитѣ цели: *„Библиотека Ядранска стража“* е издала до сега 5 броя, нѣкои отъ които сж претърпѣли четвърто издание. *„Ядранска библиотека“*, издала вече четири малки книжки на разни езици, запознава югославяни и чужденци съ красотитѣ на адриатическото крайбрежие. Предстоящe е започването на две нови издания: едно периодично списание за строго научно разглеждане на морски проблеми и едно списание, предназначено специално за младежьта.

Голѣмъ дѣлъ въ дѣйностьта на Изпълнителния комитетъ и клоноветѣ отъ крайбрѣжието, а отчасти и отъ вжтрешностьта заема и противодействието на италиянската пропаганда.

Известно е, че въпреки Рапалския договоръ, съ който на Италия биде дадено надъ половинъ милионъ югославянско население, Италия не е доволна и подържа 7 организации, които работятъ съ тайна и явна пропаганда за присъединението на Далмация къмъ Италия. За противодействие *„Ядранска стража“* е основала специално *„Югославянско бюро за информация въ чужбина“*, цельта на което е, отъ една страна да осведомява югославянското общество за всичко, което вършатъ италиянцитѣ противъ интереситѣ на Югославия, а отъ друга — да предпазва обществото въ чужбина отъ тенденциознитѣ съобщения, разпространявани отъ италиянската пропаганда. Работата на това бюро е изключително публицистична. Освенъ това *„Ядранска стража“* се стреми да организира и подържа народния отпоръ противъ нахлуването на италиянскитѣ капитали и работници, още повече че последната опасность се увеличава отъ примирителната политика на югославянското кралство спремо Италия.

Едно отъ най-важнитѣ и най-успѣшни дѣлт на *„Ядранска стража“* сж морскитѣ пропаганда-торски курсове, които Изпълнителниятъ комитетъ урежда всѣка година въ Сплитъ презъ лѣтната ваканция. Такива курсове, които траятъ по единъ месецъ, сж уреждани до сега три и сж били посещавани отъ 60 интелектуални работници: професори, учители, свещенници, адвокати, сждии, лѣкари и пр. изъ вжтрешностьта на кралството. Тамъ преподаватъ специалисти по морски въпроси и морска пропаданда, които иматъ за цель да въодушевятъ курсиститѣ за целитѣ на организацията и да ги запознаятъ съ методитѣ на морската пропаганда. Досегашнитѣ курсове сж дали отличенъ резултатъ: тѣ сж създали подходящи въодушевени пропагандатори и стълпове на организацията въ вжтрешностьта на страната.

Подъ покровителството на организацията се намира и институтътъ „Архивъ за пропаганда на Адриатика“, цельта на който е да прави пропаганда въ странство за туристическитѣ красоти на Адриатическо море посредствомъ фотографии и диапозитиви. Основанъ е по подобие на такива институти въ странство (*„Урания“* въ Виена, *„Алинари“* въ Миланъ и т. н.) и стои въ връзка съ тия чуждестранни институти.

Отъ основателитѣ на *„Ядранска стража“* най-видни личности сж следнитѣ:

1. Споменатиятъ вече бившъ министръръ и заместникъ на министръ-председателя *Юрий Бианкиний*, председатель на временното Главно управително тѣло;

2. Бившиятъ министръръ *Люба Йовановичъ*, дългогодишенъ председатель на областния комитетъ въ Бѣлградъ;

2. Видниятъ словенски народенъ деецъ *д-ръ Карлъ Трилеръ*, заслужилъ председатель на Областното управително тѣло въ Любляна. И тримата сж вече покойници.

Днешни най-видни деятели въ организацията сж: 1) *д-ръ Нинко Перичъ*, бившъ министръръ на външнитѣ работи, председатель на Областното управително тѣло въ Бѣлградъ; 2) Графъ *Мирославъ Кулмеръ*, виденъ хърватски родолюбецъ, председатель на Областното управително тѣло въ Загребъ; 3) *Атанасъ Шола*, политикъ, председатель на Областния комитетъ въ Сараево; 4) д-ръ *Иво Миличъ*,

университетски професоръ и народенъ представитель, председатель на Областния комитетъ въ Суботица; 5) Вице-адмиралъ *Прица*, началникъ на флота; 6) Вице-адмиралъ *Викторъ Викехаузеръ*, началникъ на флотския отдѣлъ; 7) Генералъ *Миланъ Недичъ*, началникъ на Дравската дивизия, бившъ секретарь на Савската земска отбрана; 8) Генералъ *Александъръ К. Даскаловичъ*, бригаденъ командиръ въ Бѣлградъ, известенъ воененъ писатель и 9) *Рихардъ Катилинчъ Иеретовъ* — поетъ и писатель.

Заедно съ писмото си отъ 29 октомврий г-нъ *Иерко Чуличъ*, директоръ на „Путнически уредъ" въ Сплитъ, изпрати въ нашето Главно управително тѣло и нѣкои отъ изданията на своето бюро, които целятъ да привлекатъ туристи, гости и лѣтовници, както отъ вѫтрешностьта на страната, така и отъ чужбина, на югославянскитѣ далматински брѣгове и да ги запознаятъ съ хубоститѣ, природнитѣ богатства, историческитѣ и съвременни забележителности на крайбрѣжието, а така сѫщо и да ги упѫтятъ относно начинитѣ и срѣдствата за пѫтуване, преживѣване и пр. Тия издания сѫ:

Dalmatien. Praktischer Wegweiser: пѫтеводитель за Далмация на нѣмски езикъ, печатанъ още въ 1914 год. въ Зара (бившата столица на Далмация) отъ „Съюза за развиване гостуванията на чужденци въ кралство Далмация", обаче излѣзълъ на бѣлъ свѣтъ едва следъ войната, като издание вече на Пѫтническото бюро въ Сплитъ. Книжката е хубаво издание, изпъстрена съ множество снимки отъ далматинския брѣгъ и неговитѣ забележителности; тя дава, вървейки отъ северъ къмъ югъ, географскитѣ ширини, народностни, исторически и практически сведения за всички селища, острови, полуострови, заливи и забележителни мѣста на цѣлото крайбрѣжие. Тя е единъ отличенъ пѫтеводитель за чужденцитѣ, знаещи нѣмски езикъ, които посещаватъ Далмация.

Die Südslawische Adria. Illustrierter Wegweiser durch Dalmatien: Издание пакъ на нѣмски езикъ на сѫщото бюро „Путникъ" въ Сплитъ, по съдържание почти сѫщото като горното, обаче напълно съобразно съ съвременностьта и съ днешния югославянски ликъ на свободна Далмация, при това много по-луксозно, по-угледно и съ по-хубави снимки.

Adria-Verkehr. Vademecum für Adriareisende 1928—1929, gültig vom 15 Mai 1928 г. Въ първата си часть това е съвършено сѫщия пѫтеводитель, отбелезанъ по-горе, а втората часть съдържа множество указания и данни за пѫтуващитѣ въ Далмация чужденци: всички разписания на влаковетѣ въ приморска Югославия, заедно съ тѣхнитѣ връзки съ желѣзопѫтната мрежа на цѣла срѣдна Европа; сѫщо така всички разписания на многобройнитѣ параходни съобщения по крайбрѣжието, заедно съ разнитѣ имъ тарифи; сѫщого за всички автомобили и автобусни съобщения въ Далмация, систематизирани и пълни сведения за всички хотели, пансиони и гостоприемници по крайбрѣжието; всевъзможни сведения за консулствата, паспортитѣ, митницитѣ, валутитѣ и пр. все отъ практическо значение за пѫтницитѣ чужденци; най-сетне множество реклами на хотели, морски бани и т. н.

Split дава голѣми подробности по плана на голѣмия градъ, днешната столица на Далмация — Сплитъ. Единиятъ е обикновенъ, а другиятъ нагледенъ планъ, т. е. даденъ като снимка или картина, гледанъ отгоре. Плановетѣ сѫ снабдени съ указания за всички държавни и обществени учреждения въ града.

Marjan, първа часть „Misli i pogledi za Marjana" отъ Ivo Delalle и втора часть „Priroda Mariana" отъ Prof. U. Girometter. Хубаво илюстровано издание„ научень очеркъ върху огромното културно дѣло на Д-ръ *Якиса Рачичъ*, по чиято инициатива е превърнатъ следъ войната съседниятъ до Сплитъ хълмъ *„Марианъ"* въ образцовъ обширенъ горски паркъ съ естественно-исторически музей. зоологическа градина и метеорологическа обсерватория.

Следватъ 5 малки спретнати книжки подъ общъ надсловъ: „Jugoslovensko primorje", малки илюстровани описания на „Tragir i njegovi spomenici", 1925 г., древенъ исторически градъ, нѣкогашна елинска колония, разположенъ близо до Сплитъ; „Hvar, klimatsko letiliste", 1926 г., единъ отъ най-голѣмитѣ далматински острови, разположенъ срещу Макарска (между Сплитъ и Дубровникъ) съ дълго историческо минало, съ извънредно мекъ и приятенъ морски климатъ, съ полутропическа растителность; едно отъ най-хубавитѣ лечебни мѣста не само за лѣтуване, но и за зимуване на далматинското крайбрѣжие; „Solonae-Solin", 1925 г., описание на развалинитѣ и богатитѣ археологически останки и паметници на стария римски пристанищенъ и търговски градъ Salonae (по славянски Солинъ), разположенъ на брѣга, 7 клм. севѣрно отъ Сплитъ, разрушенъ въ 639 г. отъ аваритѣ. „Split kroz istoriju" (Сплитъ въ историята). Градътъ дължи основанието си на грамаднитѣ дворци, издигнати тукъ въ продължение на 12 години, въ 303 година следъ Христа отъ римския императоръ *Диоклетианъ*, който е прекаралъ последнитѣ години отъ живота си тукъ. Следъ разрушението на Солинъ, неговитѣ жители избѣгали и се заселили въ просторнитѣ Диоклетианови дворци и сгради, като основали вѫтре въ границитѣ на царскитѣ палати новия градъ Сплитъ. И до днесъ тия палати представляватъ централната часть на града Сплитъ, който е разположенъ на самото пристанище.

Въ отдѣлна книжка на немски езикъ „Der Diokletianische Palast in Split, Dalmatien" сѫ описани всички исторически паметници отъ Диоклетианово и по-ново време, разположени въ обширнитѣ граници на старитѣ римски дворци.

Klima u Dalmaciji, малка научна успоредица на Далматинския климатъ въ французката и италиянската Ривиера отъ D-r L. Leticu, изтъкваща всички преимущества на мекия морски климатъ на Далмация, *изпълнена съ множество данни за температурата, влажностьта, облачностьта, вѣтроветѣ* и други.

Сѫщиятъ Г-нъ *Чуличъ*, който е и председатель на Югославянския Туристически Съюзъ ни изпраща 11 брой отъ първата годишнина (за Ноември 1928 г.), на списанието „Jugoslovenski turizam", organ za propagandu turizma u Jugoslaviju. Списанието се редактира на нѣколко езика и се печата на луксозна хартия; изпъстрено е съ множество великолепни снимки; по външенъ видъ, то е подобно на списание *„Ядранска стража"*. Прави впечатление, че въ него силно е застѫпено Югославянското море и брѣговетѣ му; така напр. помѣстена е статия „Жизненъ въпросъ на нашитѣ морски съобщения", въ която се разглежда въпросътъ за субсидирането на Югославянскитѣ Параходни Дружества. Друга такава статия е „Нашето приморие и Чехословацитѣ", въ което се разглежда отслабналиятъ презъ последната година интересъ на чехитѣ, въ сравнение съ тоя на нѣмцитѣ къмъ далматинскитѣ лѣтовища. На английски е помѣстена статия

„Winter in Yugoslavia: I, Dalmatia", въ която се разглеждатъ зимнитѣ климатически станции въ Далмация, като: Рабъ, Катаро, Дубровникъ, Сплитъ и други.

Най-сетне изпратени сж нѣколко малки луксозни частни рекламни издания, изпълнени съ множество снимки на разни хотели.

Благодарение на заздравената чрезъ посещението на Г-нъ *Чуличъ* въ Варна връзка между *„Ядранска стража"* и Б. Н. М. С., Главното Управително Тѣло на *„Ядранска стража"* въ Сплитъ, ни изпраща заедно съ дългото писмо, отъ което дадохме по-горе извлечение нѣкои отъ последнитѣ си отдѣлни издания, за които се спомена въ извлечението изъ писмото, а именно: *„Nas mornar* (нашъ морякъ), илюстрованъ моряшки календаръ на Ядранска Стража за 1929 г., цена 10 динара (изпратенъ е въ два броя). Книжката е доста обемиста (160 страници), хубаво, угледно издание, съ разнообразенъ материалъ, все кжсички и популярни статии изъ всички области на морезнанието и морското дѣло, изпъстрени съ множество снимки. Предназначена е, както се каза, за моряцитѣ отъ военния и търговския флоти и за широкитѣ народни слоеве. Тя дава и на най-посредственния читатель занимателно четиво и много полезни сведения върху морето, морския животъ, корабитѣ и пр.

Народни препород у Далмацији (Народното възраждане въ Далмация) отъ поменатия основатель и дългогодишенъ председатель на *„Ядранска Стража"*, покойния *Юрий Бианкиний*, 1927 г., цена 10 динара, книга 1 на *„Ядранска Библиотека"* издание отъ областното управително тѣло на *„Ядранска Стража"* въ Бѣлградъ. Въ книгата е описано 400-годишното робство на Далмация презъ срѣднитѣ вѣкове подъ владичеството на Венецианската република, следъ това австрийското отъ началото на 19 вѣкъ до 1918 г., съ единъ късъ периодъ (9 год.), на свободно развитие подъ французка окупация презъ времето на Наполеонъ (1806—1814 г.) и най-сетне описани сж народнитѣ борби за свободенъ културенъ животъ, започнали съ възраждането на националното самосъзнание на далматинцитѣ отъ 1860 г. или даже още отъ 1848 г. Дадени сж всички етапи на тия борби, твърде много напомнящи нашето възраждане; отбелязани сж и всички по-видни народни будители, а на мнозина отъ тѣхъ сж помѣстени и ликоветѣ. Самъ авторътъ е единъ отъ тия борци, последниятъ уредникъ на вестникъ *„Народенъ листъ"*, (отъ 1871 до 1919 г.), започналъ да излиза въ 1862 г. въ Зара и служилъ като стожеръ на националното самосъзнание и културната борба на далматинцитѣ.

Nase plaze na Jadranu отъ Milos Crnjanski, 1927 г., цена 10 динара, книжка 2 на *„Ядранска библиотека"* въ Бѣлградъ. Хубаво, даже луксозно издание, съ 57 страници и 58 художественни снимки отъ лѣтовищнитѣ мѣста, бани и плажове на далматинския брѣгъ. Описани сж всички хубости, удобства и по-главни забележителности на далматинскитѣ лѣтовища по цѣлото протежение на морския брѣгъ покрай хубавитѣ и живописни описания ни селищата и лѣтния животъ въ тѣхъ, не сж пропуснати и практическитѣ указания за удобствата на различнитѣ тѣхни хотели и пансиони.

Пољопривредни проблеми Далмације. (Земледѣлски проблеми въ Далмация) отъ Станко Оженичъ 1927 г., цена 10 динара, кн. 3 на *„Ядранска библиотека"*. На 88 страници луксозна хартия сж разгледани земледѣлскитѣ проблеми на Далмация: отводняване и мелиорация на земитѣ, укрепяване на пороишата, залесяване на голитѣ планини и хълмове, увеличение на производството, уреждане на аграрнитѣ отношения, общински заеми, комасация, наследство, земледѣлски кооперации и кредити, културна просвѣтна дейность за развитие на земледѣлското производство, днешно състояние на различнитѣ клонове отъ земледѣлското производство и тѣхното подобрение.

Kako je postao današnji geografski pojam Dalmacije i pitanje sjedinjenja s Harvatskom. (Какъ е произлѣзло днешното географско понятие за Далмация и въпроса за съединението съ Хърватско) отъ професоръ *Д-ръ Фердо Шишичъ*, 1927 г. цена 10 динара, книжка 4 на *„Ядранска библиотека"*. Сжщо така луксозно издание. Въ първата часть на тоя научень очеркъ сж разгледани различнитѣ териториално-административни промѣни и граници, въ които се е включвала Далмация като самостоятелна държава или като подвластна провинция, начиная отъ нейното появяване, като географическо понятие отъ илирийско време (III в. пр. Христа) до днесъ. Въ втората, по-голѣма часть на очерка се разглежда въпросътъ за съединението или свързването на Далмация и Хърватско въ едно географско или държавно правно понятие, отъ XV в. до днесъ.

Sport na Jadranu (Спортъ на Адриатика) отъ Богомиръ Долежалъ, 1927 г. цена 10 динара, кн. 5 на *„Ядранска библиотека"*. Луксозно издание съ множество снимки, предимно отъ водния спортъ по далматинския брѣгъ. Разглежда изобщо развитието на спорта по морето и брѣга отъ неговото първо появяване въ 1886 г. до днесъ. Първо мѣсто въ това развитие заематъ гребниятъ и плавателниятъ спортъ по морето и футболъ на брѣга, а второ мѣсто има вѣтроходството по морето и всички останали видове спортъ на брѣга. Изброени сж всички видове спортни клубове и дружества по брѣга, а главно ония, които се занимаватъ съ воденъ спортъ, като сж дадени подробни данни за тѣхното основаване, деятелность, броя на членоветѣ, инвентарь, сгради, състезания, постижения и победи, получени награди и т. н.

Наши отоци на Јадрану (Нашитѣ острови на Адриатика), отъ *Д-ръ Иво Рубичъ*, професоръ въ Сплитъ, 1927 г. III издание, цена 8 динара, кн. 1 на *„Библиотека Ядренске страже"*, издание на Главното Управително Тѣло на *„Ядранска Стража"* въ Сплитъ. Географически очеркъ на далматинскитѣ острови, напечатанъ на хубава хартия, съ много снимки. Описани сж: географическото положение, геоложкиятъ произходъ, развитие и днешно положение, водитѣ, климата, растителностьта, животното царство, населението и населенитѣ мѣста по всички югославянски далматински острови (61 голѣми острови, 540 малки и 391 надморски скали или всичко близо 1000). Книгата е намѣрила много добъръ приемъ въ Югославия, за това е претърпѣла едно следъ друго 3 издания.

Наше море (развитак мочи и пловидбе на Јадрану) отъ университетския професоръ *Д-ръ Ј. Новакъ*, 1927/28 г. цена 35 динара, книга 2 на *„Библистека Ядранска Стража"*. Извънредно интересенъ и ценень исторически очеркъ на развитието на мореплаването по далматинскитѣ брѣгове и Адриатика отъ предисторическо време до днесъ. Луксозно издание съ 352 страници и 226 исторически и съвременни снимки. Авторътъ започва съ описанието на най-първобитното плаване и морско риболовство по далматинския брѣгъ отъ неолитския човѣкъ между 20,000 и 30,000 години преди

Христа съ еднодръвни лодки. Следъ това разглежда мореплаването презъ медния и бронзовия периоди, илирийската приморска култура между 1500 и 1300 г. преди Христа, за да продължи съ мореплаването въ историческо време до днесъ: елинско корабоплаване и гръцкитѣ кораби между X и XIII столѣтие преди Христа; гръцката колонизация по адриатическитѣ брѣгове, начиная отъ VII в. преди Христа; флота на адриатическитѣ колонии; римското владичество надъ Адриатика, започнало отъ 230 г. преди Христа; римския флотъ, корабоплаване и пристанища; византийския флотъ между VII и IX столѣтие; появяването въ първата половина на VII в. на южнитѣ славяни — хървати и неретляни на Адриатика и тѣхната морска мощь по-късно; разцвѣта на хърватското мореплаване отъ края на IX и началото на X-то столѣтие; търговския възходъ на Венеция, нейното политическо величие като силна морска държава отъ 1202 г. насетне, владението ѝ надъ Адриатика презъ XIII и XIV в. венецианското корабоплаване и неговата най-висока точка на развитие въ края на XIV и началото на XV столѣтие; югославянското мореплаване въ срѣднитѣ вѣкове, флота на автономнитѣ приморски общини и градове, моряцитѣ, корабитѣ и корабостроителницитѣ въ Далмация отъ XII до XVIII столѣтие; морското право, отношенията между моряцитѣ и търговцитѣ, между корабопритежателитѣ и общинитѣ, морскитѣ школи, адмиралитѣ и пр. на автономнитѣ далматински (славянски) градове; мореплаването и флота на славянската република Дубровникъ; флота на неретлянскитѣ потомци — омишонитѣ; борбитѣ на ускоцитѣ (херцеговински хайдути-моряци) съ срещу венецианцитѣ и турцитѣ презъ XVII в. и появяването тамъ на австрийци, англичани и французи; създаването на австрийския воененъ флотъ въ началото на XVIII в. и развитието му до разпадането на Австроунгарската монархия; развитието на австрийския търговски флотъ; последнитѣ борби за Адриатика презъ време на свѣтовната война и следъ нея; днешното югославянско корабоплаване и пристанища, воененъ флотъ и отбрана на брѣговетѣ. Книгата свършва съ развитието на Югославянската морска идея въ лицето на *„Ядранска стража“*.

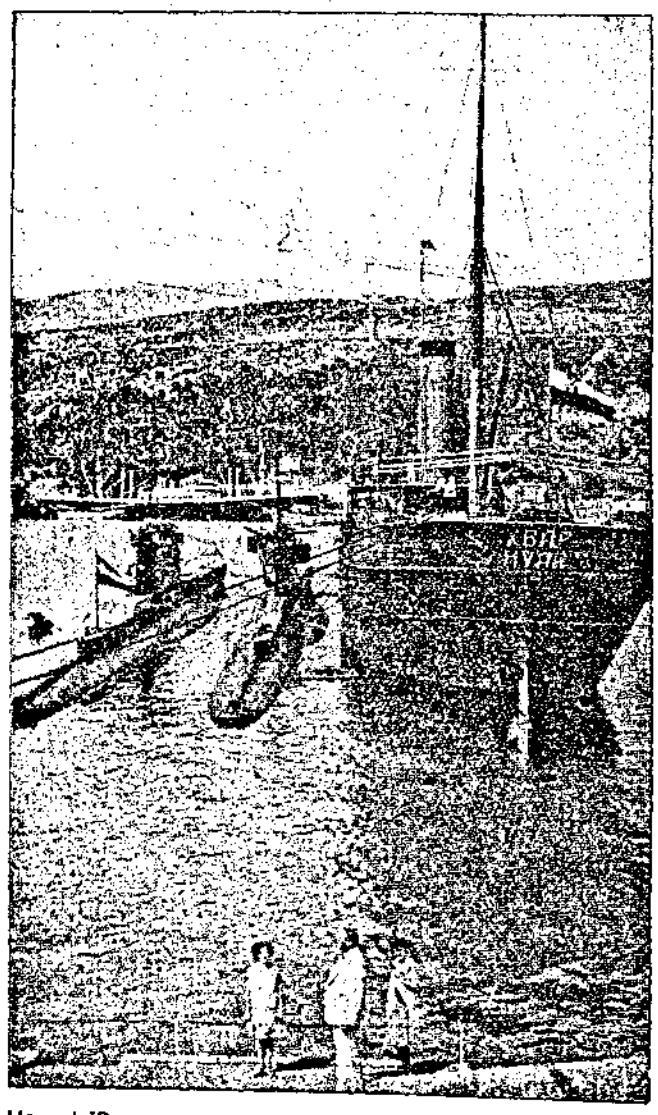
Italija i Srednja Europa, отъ професора въ Загребския университетъ Д-ръ *Людмилъ Хауптманъ*, 1928 г., цена 8 динара, 41 страница, кн. 4 на *„Библиотека Ядранска Стража“*. Въ I часть — *„Трети Римъ“* — на книжката се разглежда социално-политическото развитие на Италия следъ обединението ѝ, а въ II часть — Срѣдноевропейската проблема — се излагатъ въ общи черти политическитѣ отношения между европейскитѣ държави презъ последнитѣ двѣ столѣтия и по специално външната политика и стремежитѣ на Италия.

More kao izvor zdravlja, отъ д-ръ по медицина *Рафо Фери*, 1928 год., цена 8 динара, 33 страници съ малко снимки по използването на Далматинскитѣ брѣгове въ здравно отношение; книжка 5 на *„Библиотека ядранска стража“*. Книжката разглежда леко и увлекателно действието на морето върху организма на човѣка, начинитѣ за използването на това действие, морелечението, здравнитѣ особености, хигиеническитѣ и медицински институти, морскитѣ здравници (санаториуми), почивнитѣ станции, детскитѣ и ученическитѣ морски колонии, лагери, лѣтовища и т. н. по далматинския брѣгъ, морска хигиена и воденъ спортъ.

Най-сетне Главното управително тѣло на *„Ядранска стража“* ни изпраща: 3 броя отъ своето твърде удобно, практично и хубаво джебно календарче за 1929 год. (струва 10 динара), 2 броя отъ картинната фотография на новия югославянски подводникъ *„Небойша“*, портрета на починалия миналата година, поменатия вече два пѫти основатель и дългогодишенъ председатель на *„Ядранска стража“ Юрий Бианкиний*, нѣколко образци отъ хвърчащи пропагандни листове, реклами и др.

Горнитѣ издания ни даватъ възможность не само всестранно да се опознаемъ съ *„Ядранска стража“* и нейната дейность, но тѣ ни даватъ сѫщо така и хубави примѣри и образци, които можемъ успѣшно да използваме въ нашата дейность, а освенъ това, тѣ представляватъ и едно ценно обогатяване на нашата библиотека.

Главното Управително Тѣло счита за свой приятенъ дългъ да изкаже публична благодарность на Главната управа на *„Ядранска стража“* за изпратенитѣ хубави издания. Дано съ това да е турено вече началото на едно тѣсно сътрудничество между двете родствени организации.

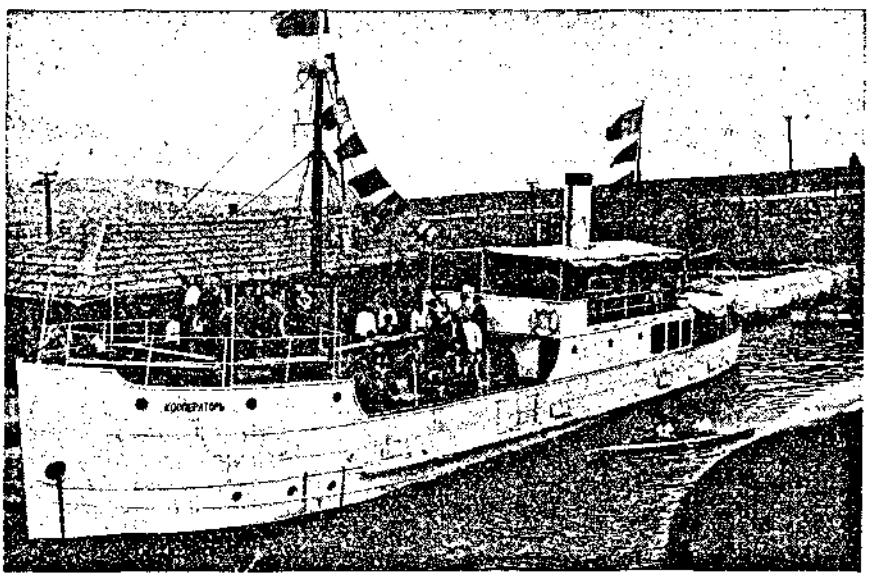


Новитѣ Югославянски подводни лодки „Храбри“ и „Небойша“ на вързала при парахода-матка „Хваръ“ (Изъ Ядранска стража)

Г. Славяновъ.

ПАРАХОДА „КООПЕРАТОРЪ" И НЕГОВОТО ПОТЪВАНЕ.

На 31 X. 1928 год. бѣ основано въ Варна „Българско Корабостроително Кооперативно Д-во „България", което въ продължение на две години можа да сгрупира 396 членове — кооператори, съ 1,952 дѣла, като единъ дѣлъ е 500 лева, т. е. съ записано дѣловъ капиталъ 976,000 лв., отъ които напълно внесени 796,000 лева.



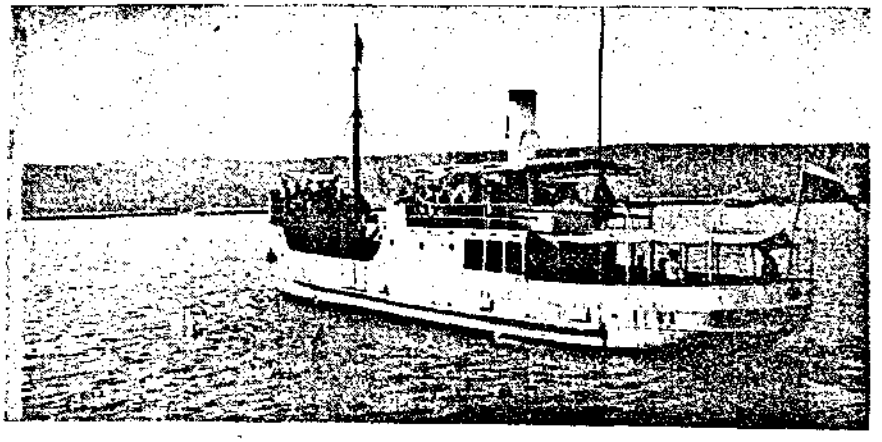
Парахода Кооператоръ въ дена на освещаването му. 11 Августъ 1928 г.

Миналата година кооперацията купи отъ Цариградъ едно малко параходче, което на 2. VIII. 1928 г. вдигна въ Варна българско знаме и му бѣ дадено името *„Кооператоръ"*.

Параходчето е построено въ Кобриронъ (Англия) въ 1887 год., т. е. има доста почтенната възрастъ за единъ корабъ — 41 години. Брутната му вмѣстимость е 83.8 регистъръ тона, а чистата — 48 тона; полезна товароподемность 45 тона. Има само два хамбара и не е нагодено за превозъ на пѫтници, т. е. нѣма никакви пѫтнически помѣщения, обаче на горния подъ, на открито може да вземе известенъ брой пѫтници. Дължината му е 25·40 м., ширината 4·45 м., а потъването — 1·20 м. празенъ и 2·10 м. пъленъ. Парната му машина има 42 конски сили, развиваща 7—8 мили скорость. Класиранъ е при французкото Д-во „Бюро Веритасъ", като напълно годенъ за близко крайбрѣжно плаване. Обслугата му се състои отъ 12 души, отъ които единъ капитанъ и единъ механикъ.

Корабчето, подъ името *„Ерини"*, първоначално е работило въ Гърция, като е служило за превозъ на стоки и пѫтници въ близко крайбрѣжно плаване; впоследствие е било продадено въ Турция, кѫдето, подъ името *„Дорулукъ"*, е работило въ Мраморно море и проливитѣ; напоследъкъ, обаче, то е стояло две години безъ работа. Презъ лѣтото на 1926 год. то бѣ доведено въ Варна за превозъ на пѫтници между Морската градина и лѣтовището „Св. Константинъ". Тъй като кораба бѣ подъ турско знаме, то за да се допусне плаването му по българското крайбрѣжие, държавата назначи комисия отъ специалисти, която го намѣри за недостатъчно устойчивъ и непригоденъ за превозъ на пѫтници, поради което, за да му се позволи да работи, наложи вземането на редъ мѣрки. По причина на късното време, останало отъ лѣтото, доста дълбокото му потъване (не можеше да пристава къмъ пристана на градината) и липсата на удобства за пѫтницитѣ, тоя опитъ, въ който наредъ съ турчина-собственикъ е участвувалъ и единъ българинъ-съдружникъ, е завършилъ съ загуба. В. „Морски ратникъ" твърди, че собственика му изобщо е изгубилъ съ това корабче около 17,000 лири.

„Кооператоръ", доведенъ въ Варна ремонтиранъ и боядисанъ, струва на кооперацията 663,000 лева, които сѫ напълно изплатени, следователно д-вото е започнало работа съ свой оборотенъ капиталъ 133,000 лева. Отначало параходчето е пренасяло пѫтници между морската градина и „Св. Константинъ", а по-сетне съ него сѫ били уредени нѣколко екскурзии до Балчикъ и обратно. При едно такова плаване отъ Балчикъ за Варна, носейки на горния си подъ 160 души пѫтници, поради чуствително намалилата се устойчивость, параходчето се е наклонило до такава степень, че е загребало вода и, може би, само сравнително тихото море го е спасило отъ потъване; въ всѣки случай, пѫтницитѣ му сѫ пристигнали въ Варна доста измокрени. Трѣбва да се отбележи, че и спасителнитѣ срѣдства не сѫ били достатъчни, ималъ е само една лодка за 6 души, 3 негодни спасителни кѫга и 5 спасителни пояси, отъ които 4 безъ връзки.



Парахода Кооператоръ съ екскурзиянти за с. Гьозекенъ. 17. VIII. 1928 г.

Презъ есеньта „Кооператоръ" е започналъ превозъ на дърва отъ Гьозикенъ за Варна; при първия си рейсъ е донесалъ 43 тона, т. е. толкова колкото е допустимо, обаче споредъ странични слухове, тоя рейсъ не е донесълъ печелба и управ-

лението на д-вото е заставило капитана, при втория рейсъ, да вземе по-голѣмъ товаръ; но при втория рейсъ, на пѫть за Варна съ 55 тона дърва, близо при Галата, по причина на намалената устойчивость, парахода е щѣлъ да се обърне. Изглежда, че и този товаръ е билъ счетенъ за недостатъченъ, защото при третиятъ си рейсъ парахода натоварилъ вече 60 тона, което е довело и неговото потъване.

На 25. IX. м. г., при съвършено тихо море, „Кооператоръ" е стоялъ на котва, на стотина метра отъ пристана на с. Гьозикенъ и е товарилъ дърва отъ брѣга съ помощьта на голѣми лодки и наемни работници. Капитанътъ е спѣлъ и не е ржководилъ самъ товарението, поради което работницитѣ сж хвърляли дървата въ хамбаритѣ съвсемъ безредно и при това все отъ лѣвата страна, съ която парахода е билъ обърнатъ къмъ брѣга и която следователно, е била по-близко. Механикътъ твърди, че е будилъ нѣколко пѫти капитана, за да поеме той ржководството, обаче последния все пакъ не станалъ. Тъкмо когато товарението е било привършено и параходътъ е повдигалъ налѣганието си за да се снеме отъ котва и потегли за Варна, той е изгубилъ устойчивостьта си отъ сравнително малкия товаръ въ хамбаритѣ (отъ безредното нахвърляне на дървата) и голѣмия товаръ на горния подъ, получилъ е доста голѣмъ наклонъ на лѣво (пакъ отъ неправилното товарение), зачерпалъ е вода съ лѣвата си страна и въ продължение на десетина минути, къмъ 8 часа вечерьта е потъналъ на $3^1/_2$ метра дълбочина; всички хамбари и помѣщения на кораба сж се напълнили съ вода, надъ повърхностьта на морето сж останали само надстройкитѣ му надъ машинното отдѣление и носа, а сжщо димната тржба и стожеритѣ. При навеждането на кораба, капитана се е събудилъ и когато „Кооператоръ" е започналъ да потъва, той пръвъ се е хвърлилъ въ водата да се спасява, съ което е предизвикалъ паника и цѣлата обслуга бързо е напуснала кораба, безъ да направи какъвто и да било опитъ за спасяването му. Отъ стоящитѣ на близо малки корабчета, предимно турски вѣтроходи, сжщо така никой не се е притекалъ на помощь.

Понеже селото Гьозикенъ, макаръ малкото му пристанище да е силно оживено, не е свързано нито съ телефонъ, нито съ телеграфъ съ Варна (сжщото е и съ близкото голѣмо село Бѣла, което при това е митнически пунктъ и редовна спирка на крайбрѣжния параходъ), капитанътъ е могълъ да използува само телефона на пограничната стража и едва къмъ $9^1/_2$ часа вечерьта е успѣлъ да предаде да се изпрати помощь — влѣкача „Левски" съ 10 кубика дървенъ строителенъ материалъ и водолазъ. Други мѣрки не сж били взети; на другия день часть отъ обслугата се е пръснала, а друга часть е останала въ селската кръчма.

Първитѣ спасителни работи сж били предприети отъ дошлия на другия день въ $10^1/_2$ часа пр. пл. корабъ отъ Морската Полицейска Служба „Строги", подъ ржководството да командира му Стефанъ Цаневъ, и отъ заставата на пограничния подучастъкъ, начело съ началника й К. Куюджуклиевъ. Моряцитѣ отъ „Строги" и заставата сж били подпомогнати отъ събранитѣ нѣколцина човѣка отъ обслугата на „Кооператоръ" и нѣколко селяни. Съ подржчни срѣдства — платнища, дъски и гвоздеи, взети въ по-голѣмата си часть отъ самия „Кооператоръ", е била опасана дѣсната стена, за да се запази горния подъ за въ случай на вълнение отъ къмъ морето; ограденъ е билъ отвора надъ дѣсния хамбаръ и последния е билъ приготвенъ за изчерпване на водата отъ него; хвърлена е била и другата котва, мористо отъ кораба, за да може чрезъ притегляние къмъ нея да се изправи корпуса. Всичко това е било готово до 4 часа следъ пладне; обаче поради липса на помпи, спасяването е трѣбвало да бѫде прекратено; опитътъ за изчерпване на водата съ кофи не е далъ резултати.

Къмъ $4^1/_2$ часа пристигналъ отъ Варна пристанищниятъ влѣкачъ „Осъмъ", но и той, поради липса на помпи, нищо не е могълъ да помогне. Наредено е било веднага да тръгне пристанищниятъ влѣкачъ отъ Бургазъ „Левски", който има силна помпа. „Левски" е дошелъ на втория день — 27 септември, но поради появилото се вече голѣмо вълнение и той не е могълъ да помогне. На 29 е билъ изпратенъ и водолазъ отъ Варна.

Спасителнитѣ работи отъ 27. IX. до 4. X. сж били ржководени отъ самото Д-во, но понеже то не е могло да се справи съ тази работа, ржководството е било възложено на Варненското пристанищно управление, което на 5 октомврий изпраща водолазъ, за да огледа внимателно състоянието на кораба. Оказа се, че корпуса се е задълбалъ въ пѣсъка, всички надстройки сж били подъ водата и надъ повърхностьта сж останали само стожеритѣ. Решено било корабътъ да се вдигне, като се овърже съ помощьта на вериги къмъ два потопени отъ дветѣ му страни шлепа; водата отъ тия последнитѣ ще се изчерпва, тѣ ще изплаватъ и заедно съ себе си ще издигнатъ и потъналия корабъ. Направени сж били всички приготовления, обаче морето наново се разваля до 13. X. Тоя пѫть се установява, че корабътъ е слѣзълъ и се е заровилъ още по-дълбоко въ пѣсъка; откъмъ морето цѣлъ е билъ засипанъ съ пѣсъкъ, свободна е била само лѣвата му страна. Решено е било да се запушатъ всички дупки и отвори, следъ което да се изчерпи водата отъ корабнитѣ помѣщения, за да изплава цѣлия корабъ. Съ помощьта на водолаза, въ продължение на три дена, сж били запушени всички дупки и отвори по корпуса и се е направило опитъ за изпомпване на затворената въ хамбаритѣ вода, обаче водонепропускаемитѣ имъ прегради не издържали и станало нужда тѣ да бѫдатъ заздравянани. Времето наново се е развалило до 30. X. На 31 октомврий всичко е било запушено и готово за изчерпване, обаче морето пакъ се разваля, тоя пѫть за продължително време.

Възможность за спасяването на кораба има, но тя е много малка; трѣбва да се изчака хубаво време и спокойно море, но до тогаа какво ще стане или какво ще остане отъ кораба, — никой не може да предвиди. Въ всѣки случай стойностьта на изваждането и ремонта на кораба сигурно ще погълнатъ доста голѣми суми.

Едно е ясно, а то е, че това потъване ще нанесе чувствителенъ ударъ върху д-вото, който нѣма да остане безъ сериозни последици за бѫдещето му сжществуване и дейность.

Кой е виновенъ за тази злополука?

Непосрѣдственитѣ причини за потъването сж лошото или неправилно товарение и претоварването на кораба, а сжщо така лошата или малка устойчивость на кораба и неговата непригодность за подобенъ родъ обемистъ товаръ, какъвто сж дървата.

За лошото товарение е виновенъ капитанътъ на кораба; пакъ той е виновенъ за претоварването,

ако го е направилъ на своя глава. Доколкото се знае, капитанътъ на „Кооператоръ" е съ недостатъченъ цензъ и съ слаба опитность. Безспорно д-вото е могло да намѣри и назначи по-добъръ корабоначалникъ и изобщо по-подбранъ съставъ на обслугата, но изглежда, че желанието е било да се правятъ економии и да се печели за смѣтка на моряшкитѣ възнаграждения. Капитана е билъ ангажиранъ съ 80 лева надница, а това е мизерно възнаграждение, срещу което никой добре подготвенъ и опитенъ морякъ не би дошелъ да служи на д-вото.

Вината на управлението е ясна: то е доставило неподходящъ за своитѣ нужди корабъ или обратно — служило си е съ тоя корабъ за неподходящи за неговитѣ качества назначения; обслугата на парахода е подбрало не съ огледъ на сигурностьта на кораба и правилното изпълнение на службитѣ му, а съ намѣрението да се спечели и оттамъ, откждето това е недопустимо; пакъ съ сжщата цель то е пресилвало своя параходъ и си е позволявало да излиза вънъ отъ границитѣ на възможното; — все пакъ трѣбва да се благодари че нещастието е станало при такива обстоятелства, но то е можело да стане, когато кораба носи пжтници, а не дърва, или да стане въ открито море, а не до самия брѣгъ, тогава жертвитѣ биха били страшни, а захубитѣ много по-голѣми. Вѣроятно, за да се спестятъ застрахователнитѣ премии, кораба не е билъ застрахованъ, и това е друга вина на управлението на д-вото; пакъ, за да се намалятъ разходитѣ, кораби не е билъ стъкменъ съ всички необходими спасителни срѣдства и мореходни принадлежности.

В. „Морски ратникъ" обвинява управителния съветъ на д-вото, между другото, още и въ това, че е купилъ парахода безъ да има решение на общото събраиие, че билъ пуснатъ въ движение, безъ да бжде приетъ отъ д-вото и пр.

Въ доставката на парахода и неговото използване ясно се виждатъ голѣмитѣ грѣшки на управлението на д-вото. Тукъ трѣбва да се изтъкне обаче, че всички тия грѣшки сж направени не отъ недобросъвестность или отъ лична користь, а просто отъ некомпетентность. Следователно, да се търси нѣкаква вина или отговорность у членоветѣ на управителния съветъ, едвали би било умѣстно, защото българската поговорка казва — „толкозъ баба знае, — толкозъ бае". Разбира се, това не изключва моралната отговорность на тия членове предъ общото събрание на кооператори? — Всѣки ще се запита — защо общото събрание е избрало некомпетентни хора да управляватъ д-вото? Много просто, защо: защото инъкъ не могатъ и да постжпятъ 396 души кооператори, пръснати изъ цѣлата страна и нѣмащи понятие, що е мореплаване. Вината е въ тия, които, биейки на чувствата на добрия българинъ, привлѣкоха толкова наивници за да насадятъ идеята за кооперативъмъ тамъ, кждето тя не може до вирѣе и за да се опитватъ да тласнатъ българското мореплаване по пжтища, по които то никога не ще може да се развива.

Тукъ обаче име и обществена отговорность, а тя е у тия, които ржководятъ развитието на стопанския животъ въ страната и които сж длъжни да пазятъ интереситѣ на българскитѣ поданици. У насъ отдавна се говори за нуждата отъ морско законодателство и въ последнитѣ нѣколко години много пжти печатътъ съобщаваше за изработени и за работещи се законопроекти, обаче все още нито единъ отъ тѣхъ не е достигналъ до Народното събрание.

На първо мѣсто е необходимо да се създаде службата или държавниятъ органъ, който да поема грижата и отговорностьта за ржководството, насочването и контрола надъ българското мореплаване.

На второ мѣсто, въ ржцетѣ на този органъ трѣбва да се даде единъ сигуренъ институтъ, съ помощьта на който да постави нашето корабоплаване на здрави основи и да го насочи по правилни пжтища на действително развитие и напредъкъ, нуженъ е законъ за насърдчение корабоплаването подъ българско знаме.

Най-сетне явява се нужда и отъ срѣдства за контролъ надъ корабоплаването, за да бждатъ обезпечени интереситѣ на обществото и неговитѣ членове отъ възможната недобросъвестность или некомпетентность, — нуженъ е законъ за търговското корабоплаване.

Българскиятъ народенъ морски сговоръ отдавна тржби за тия нужди, които никой не отрича, но които никой не се заема да задоволи.

Действително, преди 2—3 години се започна съ изработването на посоченитѣ по-горе законопроекти, но отзадъ напредъ. Преди две години бѣ изработенъ законопроекта за търговското корабоплаване, но понеже страдаше отъ основния неджгъ да не опредѣля ясно и точно — кой ще го прилага, тогавашния министъръ на желѣзницитѣ и пристанищата възприе становището на Б. н. м. с. и обеща, че въ най-скоро време ще бждатъ изработени и другитѣ два законопроекта, като и тритѣ заедно, съобразени единъ съ другъ, едновременно ще бждатъ внесени въ Народното Събрание, но министра се смѣни, а заедно съ това престана да се говори и за морско законодателство ....

Тукъ му е мѣстото да се отбележи още единъ недостатъкъ на нашата стопанска и държавна морска организираность, — у насъ липсва специална спасителна морска служба, необходима за случаи като горниятъ. Въ чужбина най-често това сж частни търговски предприятия, но нѣкжде сжществуватъ и държавни служби. У насъ за частно предприятие нѣма условия, — то не би се рентирало. Най-добре е тази грижа да се поеме отъ държавата или отъ едно субсидирано отъ държавата търговско д-во. На тази служба или д-во ще бждатъ необходими 1—2 силни мореходни влѣкача, снабдени съ по нѣколко мощни помпи и др. спасителни срѣдства, като къмъ това се прибави и една добре организирана и обзаведена водолазна служба.

Ключътъ на историята и политиката на крайбрежнитѣ държави трѣбва да се търси въ промишленностьта, въ потребностьта да се обмѣнятъ продуктитѣ на тая промишленостьи въ търговския флотъ, който способствува за този обмѣнъ.

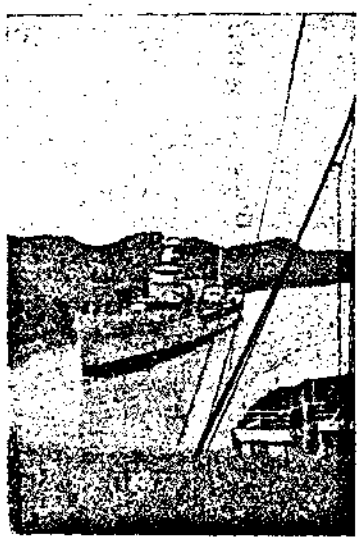
Н. Найденовъ

ПАНАМСКИ КАНАЛЪ

Седемь часа на преминаване, — като седемь безкрайни нощи отъ вълшебенъ сънь. Редятъ се картини, каквито само великиятъ художникъ, природата, би могълъ да създаде. А въ недрата на тая дивна природа се гушатъ твореният̀а, отъ камъкъ и желѣзо, на човѣка.

Посрѣдъ девствения тропически лесъ лети, като гигантска змия, електрическиятъ влакъ; надъ кичестит̀ѣ върхове на палмит̀ѣ се издигатъ кулит̀ѣ на радио-станциит̀ѣ; а въ висинит̀ѣ съ трѣсъкъ прелитатъ орлит̀ѣ на двадесетия вѣкъ.

Отеква ревътъ на стоманенит̀ѣ колоси въ вѣчно зеленит̀ѣ върхове ... Папагалит̀ѣ съ крѣсъкъ пролитатъ надъ мачтит̀ѣ въ ята; алигаторит̀ѣ лениво се отдалечаватъ къмъ брѣга, а фрегатит̀ѣ, горди и грациозни, описватъ кржгове въ небесата. По брѣга, всрѣдъ банановит̀ѣ градини се белѣятъ спретнатит̀ѣ кжщички на негрит̀ѣ—работници; чува се шумътъ на работящит̀ѣ копачки.



Фиг. 1. Английски контра-миноносецъ посрѣдъ канала.

А при входовет̀ѣ въ тоя омаенъ кжтъ стои човѣкътъ, — виновникътъ, творецътъ, на всичко това. — Безмълвенъ и мощенъ, съ едно само движение на вълшебнияг̀ъ жезълъ той премѣства хиляди кубически метра вода, отваря и затваря гигантскит̀ѣ желѣзни врати; — вратит̀ѣ, презъ западъ за далечния изтокъ.

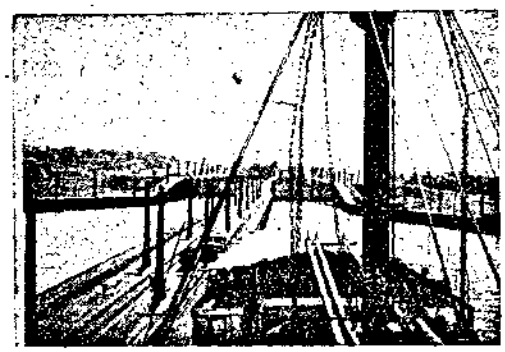
Гениалната мисъль на Фердинандъ Лесепсъ, следъ блѣстящия успѣхъ на Суецкиятъ каналъ, започна да руши скалит̀ѣ на Панамския провлакъ. Но, уви, тукъ природата бѣше много по-дива и побѣдата не тъй лека ... Гранитътъ на Кулебра бѣше много твърдъ, а дивата природа и жълтата трѣска редѣха безмълвно гробъ до гробъ по тежкиятъ пжтъ къмъ далечната цель.

Тежкит̀ѣ условия на работа, нездравиятъ климатъ, трудноизпълнимиятъ планъ и други вжтрешни причини докараха разрухата на френското предприятие, върху чиито развалини изникна американската компания.

Сега вече първо биде заздравена основата и после започнато граденето. Часть отъ блатата бѣха просушени, а останалит̀ѣ покрити съ мазутъ, бѣлит̀ѣ работници бѣха замѣстени съ черни и китайци. Планътъ биде измѣненъ; вмѣсто каналъ съ нивото на морето, изискващъ тукъ колосална работа, биде започнатъ каналъ съ повишено ниво, чрезъ басейни (шлюзове).

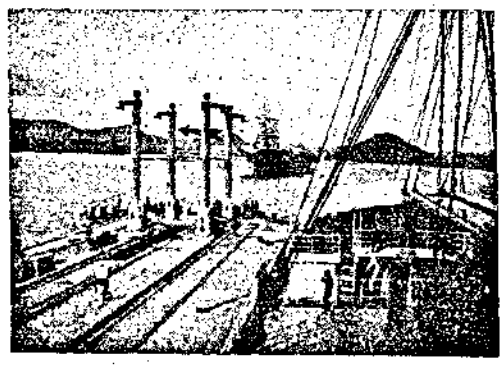
И следъ години отъ уморенъ трудъ човѣкътъ побѣди, скалит̀ѣ отстжпиха предъ мощниятъ му ударъ. — Каналътъ биде открит̀ъ за мореплаването въ 1914 год. — Нивото на главния каналъ е 25 метра надъ това на морето, като достжпътъ до тоя каналъ, или по право възкачването и слизането, става чрезъ шесть басейни, по три отъ всѣка страна.

Идвайки откъмъ Атлантическия океанъ параходътъ минава по тъй наречения морски каналъ,



Фиг. 2. Входътъ откъмъ Атлантическия океанъ. Виждатъ се вратит̀ѣ на басейнит̀ѣ.

дълъгъ около 15 клм. Идва до басейнит̀ѣ на Гатунъ, три двойни, кждето той бива повдигнатъ на три пжти по 8.5 метра и влиза въ изкуственото езеро, грамаденъ воденъ басейнъ образуванъ чрезъ преграждането на р. Chagre и други рѣкички. То



Фиг. 3. Езерото Мирафлоресъ. Американскиятъ воененъ параходъ Авио-матка, „Saratoga".

обема едно пространство отъ 560 кв. клм. при срѣдна дълбочина отъ 20 метра. По срѣдата му стърчатъ зеленит̀ѣ върхове на потопенит̀ѣ хълмове, а въ краищата му се виждатъ голит̀ѣ стъбла на подводната гора. При бента, задържащъ водит̀ѣ на тоя басейнъ се намира нощна електрическа централа, даваща енергия за цѣлия каналъ и за електрическия влакъ Кристобалъ — Балбоа.

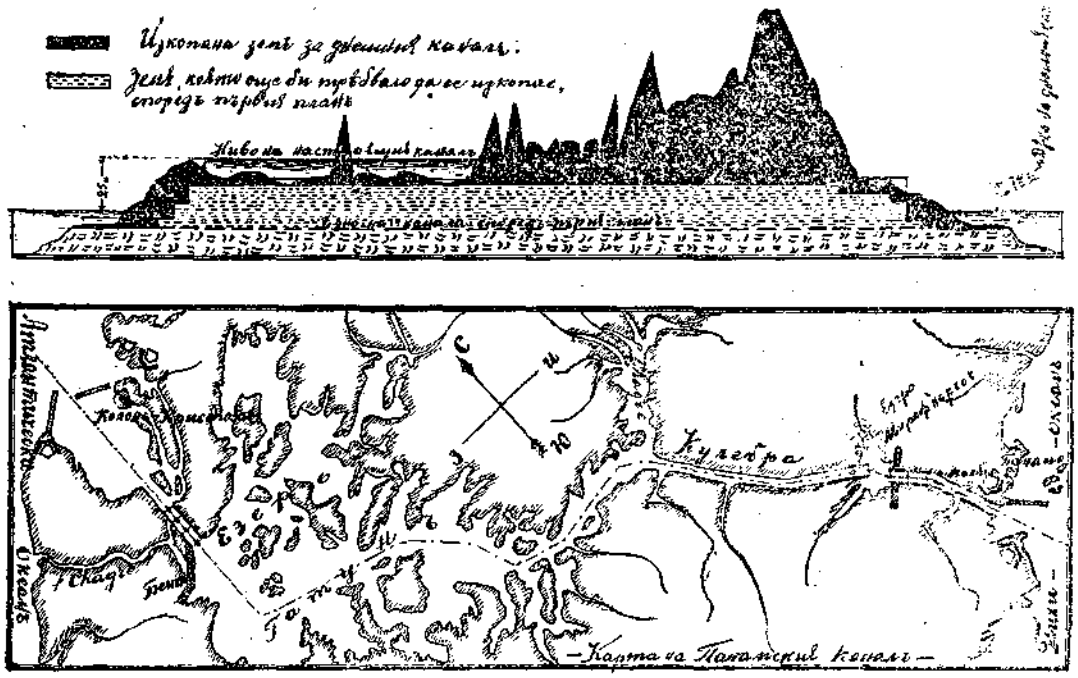
После каналътъ лакатуши между вѣчнозеленит̀ѣ брѣгове (около 40 клм.) до искуствения проломъ Кулебра, кждето челата на гранитнит̀ѣ скали стърчатъ високо надъ мачтит̀ѣ на минаващит̀ѣ параходи. Следъ пролома идва единъ басейнъ кждето парахода бива приспуснатъ на 8.5 метра и влиза въ езерото Мирафлоресъ, образувано чрезъ преграждането на нѣколко рѣкички вливащи се въ Тихия океанъ. Следъ това езерце идватъ още два басейна, кждето параходътъ бива приспуснатъ на още 17 метра; следъ което по единъ каналъ, дълъгъ около 18 клм., той пристига въ Тихия океанъ.

Какъ става преминаването презъ басейнит̀ѣ, т. е. какъ параходътъ минава отъ морето въ канала

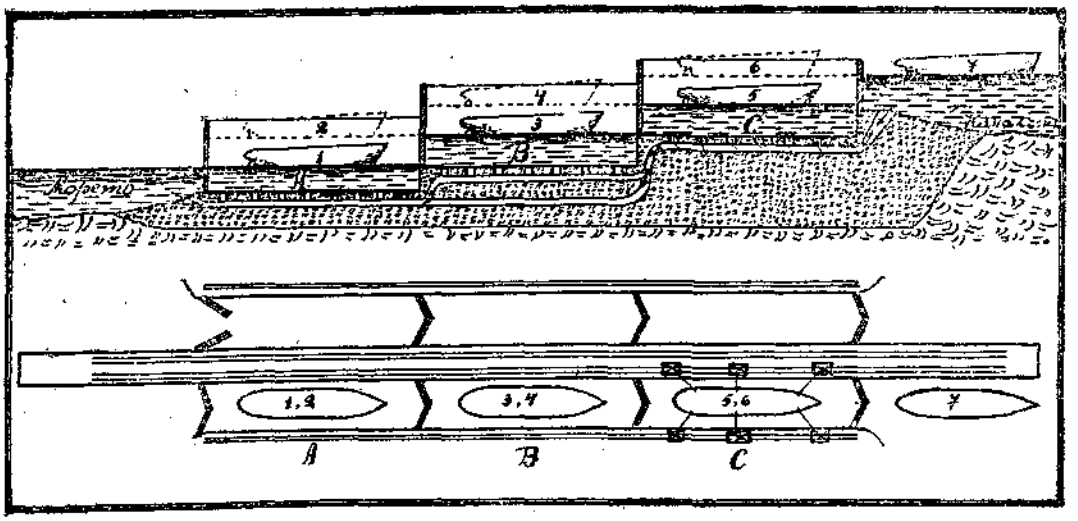
и обратно: — Параходътъ влиза въ басейна „А", чието ниво е равно съ това на морето. Вратитѣ се затварятъ (положение 1) и басейнътъ се съединява съ езерото (главния каналъ), докато нивото му се изравни съ това на басейна „Б" (положение 2). Вратитѣ между „А" и „В" се отварятъ и параходътъ влиза въ басейна „В" (положение 3). Вратитѣ между „А" и „В" се затварятъ, и басейнътъ „В" се съ-

се изравни съ това въ „В", параходътъ влиза въ „В". Повтаря се сѫщото въ „В" и „А" и параходътъ влиза въ морето.

При всичката тая операция никакви помпи не взиматъ участие, а пълненето и изпразването на басейнитѣ става просто съ съединението имъ чрезъ канали съ канала или съ морето. Загубата въ вода отъ изпразването на басейнитѣ се набавя отъ вли-



Фиг. 4. Отъ горната схема, за извършената работа, се вижда: колко още работа би трѣбвало за да се проколае каналъ съ нивото на морето.



Фиг. 5. Нагледна представа за преминаването презъ басейнитѣ. (Отъ морето въ канала).

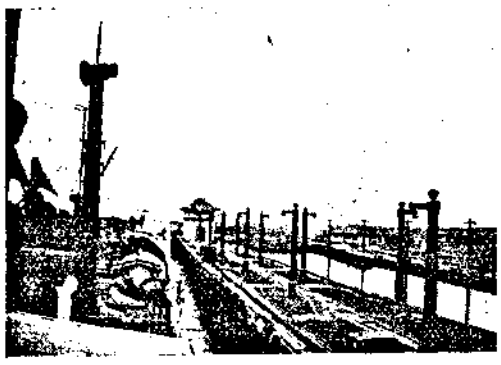
единява съ езерото, докато нивото му се изравни съ това въ „С" (положение 4). Вратитѣ между „В" и „С" се отварятъ и параходътъ влиза въ „С" (положение 6), следъ което вратитѣ се затварятъ и нивото въ „С" се изравнява съ това на канала; — параходътъ влиза въ канала. Пристигналъ на другия край на канала, става обратното действие: влиза въ „С", чието ниво е равно съ това на канала, вратитѣ между „С" и канала се затварятъ и басейнътъ се съединява съ морето, докато нивото му

ващитѣ се въ езерото и канала многобройни рѣкички. Командуването на пълненето и изпразването на басейнитѣ се извършва отъ единъ само човѣкъ, предъ когото върху едно таблò чрезъ свѣтлини се представя цѣлото действие на преминаването на парахода.

При преминаването на парахода презъ басейнитѣ той бива тегленъ отъ шесть електрически локомотива, а въ канала той се движи съ собственитѣ си машини. Цѣлото преминаване трае отъ

7 до 10 часа, отъ които 2 часа за минаване басейнитѣ.

Такситѣ за преминаване сѫ огромни; напримѣръ единъ параходъ отъ 7,600 тона плаща 560,000 лева. Но все пакъ тѣ сѫ нищожни въ сравнение



Фиг. 6. При пъленъ басейнъ. Въ страни се вижда съсѣдниятъ успореденъ басейнъ.

съ загубата въ разходъ на гориво при обхождане на Капъ Хорнъ. Каналътъ скѫсява пѫтя между кое да е източно пристанище на Съединенитѣ Щати и Панама съ 18,600 клм. въ сравнение съ тоя презъ Капъ Хорнъ.

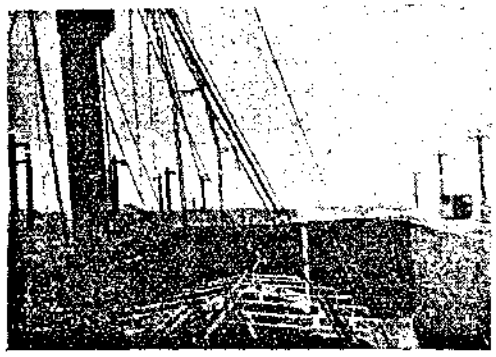
Нѣкои данни:

Дължина на самия каналъ — 74 клм.
Срѣдна ширина при дъното — 100—230 м.
Обща сума на разходитѣ — 375,000,000 долара.
Обслужва се отъ персоналъ 40,000 души.

Въ административно отношение каналътъ е напълно въ ржцетѣ на Съединенитѣ Щати, които сѫщо иматъ въ владение една область отъ 1,128 кв. клм. съ 23,000 жители, простираща се отъ двѣтѣ страни на канала. Останалата часть отъ провлака влиза въ предѣлитѣ на републиката Панама.

При входа откъмъ Атлантическия океанъ се намиратъ градоветѣ Колонъ и Кристобалъ, отъ които последниятъ е на Съединенитѣ Щати. Границата между тия два града е една бѣла линия посрѣдъ една отъ улицитѣ. Откъмъ Тихия океанъ, въ сѫщото положение се намиратъ Панама, принадлежащъ на Панама, и Балбоа, принадлежащъ на Съединенитѣ Щати. — Кристобалъ и Балбоа сѫ малки градчета, по-скоро предгрдия на Колонъ и Панама, но като пристанища сѫ снабдени съ всички модерни срѣдства за поправка и снабдяване на параходитѣ.

За голѣмото свѣтовно значение на Панамския каналъ, едва ли би имало нужда да се говори



Фиг. 7. При изпразненъ басейнъ. Виждатъ се вратитѣ, които се отварятъ.

Скѫсявайки пѫтя между Европа и западния брѣгъ на Америка почти на половина, а сѫщо и тоя между милионитѣ градове на Съед, щати и Австралия, Япония и Китай, той прави неоценими улеснения на свѣтовната търговия.

Въ частность за Съединенитѣ щати, грамадно е неговото стратегическо значение. За това свидетелствуватъ броненосцитѣ, укрѣпленията и ескадритѣ отъ хвърчила, които денъ и нощь бдятъ при входоветѣ. А сѫщо и планътъ, който е почти на туряне въ действие, за прокарване на втори каналъ, презъ Никарагуа. (Причината за междуособнитѣ борби въ Никарагуа и потушаването имъ отъ американската милиция). Но тукъ каналътъ ще бжде не съ басейни, а съ нивото на морето, защото единъ само басейнъ повреденъ каналътъ е затворенъ за нѣколко месеца; а Капъ Хорнъ е много далечъ, въпрѣки голѣмата скорость на броненосцитѣ.

Това е на кратко Панамскиятъ каналъ. — Цѣлъ единъ чудовищенъ механизъмъ работящъ безъ шумъ, безъ тракане, безъ викъ... Вратитѣ сами се отварятъ и затварятъ само съ едно „All right".

Септемврий 1928. Балбоа—Анверсъ.

СПАСЯВАНЕ

Отъ шумящето отъ танци и джазбандъ казино до прошарения съ пѣна и изпъстрения съ слънчобрани морски пѣсъкъ — вредъ, кждето се мѣрнеше хубавата госпожа Жизонъ — се посрещаше и изпращаше съ трепване и шушукане. За нея разказваха, че е разведена, богата и своенравна. Нейниятъ капризъ, случаятъ, а може би и модата бѣха я довели тази година на модния плажъ. Появата на тази омайна блондинка бѣше едно сензационно събитие.

Нѣкаква тайна витаеше обаче върху кротката и съ доста свободни обноски курортистка, която съ удоволствие приемаше голѣмото внимание на мжжетѣ.

При кжпане, а още по-вече въ време на тенисъ или балъ, нейното всеобщо обаяние все повече и по-вече се затвърдяваше. Съ безупречно, като че ли изваяно тѣло, облечено въ тъмно зелено трико, което чудесно разхубавяваше цвѣта на лицето ѝ, младата жена всѣкидневно влизаше въ водата съ пресмѣтната бавность. Двоенъ шпалиръ отъ обожатели я придружаваха до самитѣ вълни. Тукъ тя правеше постепенни грациозни движения, обръщаше се, мѣташе по тълпата чародейни усмивки и внезапно се спущаше въ водата.

Госпожа Низонъ бѣше много добра плувачка. Тя не се двоумеше да навлиза навжтре въ морето. А зрителитѣ съвсемъ удобно можеха да се любуватъ на нейния посребренъ отъ водата силуетъ, който ту се мѣркаше, ту изчезваше и ставаше все по-малъкъ и по-малъкъ между вълнитѣ. Когато се връщаше на плажа, разкъдрена и съ шуртяща отъ нея вода, всички отъ кжпящитѣ се мжже я поздравяваха и я изяждаха съ очи докато се прибере въ кабината си. А тя вървеше бавно и весела, като богиня, която се връща отъ Олимпъ.

Понѣкога най-интимнитѣ приятели на хубавата русалка я придружаваха при нейнитѣ кѫпания. Обаче, нито Ги де Валмонъ, най-милия, нито Жанъ Морло — истински атлетъ —, нито дребният Жанъ Бардаинъ, обичайния глупчу на компанията, не можеха да придружаватъ своя идолъ по-вече отъ нѣколко минути. Тя скоро ги изморяваше съ бързото и скокливо плаване. Впрочемъ тѣ и малко постоянствуваха, знаяйки, че отдалечила се отъ брѣга и мълвата, зеленатa русалка страстно обичаше да мечтае и блѣнува сама подъ ведрото небе и продължителното моление на морскитѣ вълни.

Една сутринь презъ месецъ августъ, когато развълнуваният, освѣтенъ отъ слънцето океанъ обещаваше много приятно кѫпане, г-жа Низонъ, както обикновено, пакъ пристигна заобиколена отъ своя кръжокъ отъ услужливи кавалери. Морето бѣ пусто. Никаква лодка не се виждаше. Само единъ единственъ плувецъ, когото никой не познаваше и който едва преднята вечерь бѣ слѣзалъ въ единъ последенъ хотелъ, пореше вълнитѣ съ изкуство и усърдие, които правеха впечатление. Той бѣше вече далечъ отъ брѣга и се виждаше като една черна точка върху зеленикавия цвѣтъ на водата. Отъ движенията му обаче се виждаше, че е единъ вещъ и изпитанъ спортистъ.

Красивата русалка го наблюдаваше съ удивление една цѣла минута. Тя откри въ чужденеца единъ достоенъ свой съперникъ и й се поиска веднага да примѣри силитѣ си съ него. Тъкмо, обаче, въ този моментъ единъ дивъ отчаенъ викъ се чу отъ морето, профуча по въздуха и замря върху морския плажъ, кѫдето настана паника.

„Помощь! . . . Помощь! . . .

Непознатиятъ, който вѣроятно се бѣше схваналь, имаше приливъ на кръвьта или друго нѣкое тѣлесно неразположение, махаше отчаяно съ ржце въ въздуха и почна да потѫва. Той потѫна, отново изплува, направи свръхчовѣшки усилия, за да се задържи на повърхностьта и повтори своя отчаянъ зовъ за помощь.

Тогава г-жа Низонъ, безъ да мисли повече, се завтече. Тя изкрѣщя накѫсо: „Ида!“ и се хвърли въ морето.

Съ усилни движения тя пореше вълнитѣ, насочила се право къмъ давящия се, за да стигне колкото се може по-бързо до него. Само отъ време на време тя се спираше за моментъ върху гребенитѣ на вълнитѣ, за да се ориентира и разбере дали загиващия човѣкъ се вижда още.

На плажа—съдържательтъ на банята, обожателитѣ й и насъбралитѣ се курортисти, всички се суетѣха, безъ да могатъ да помогнатъ. Спасителката, обаче, напредваше точно къмъ цельта си. Скоро тя се приближи до тъмната маса, която бѣще почти цѣла потопена и не противодействуваше, а само правѣше несъзнателни движения, продиктувани отъ инстинкта за самосъхранение. Съ последенъ напънъ младата жена достигна изтощения човѣкъ. Сграбчи съ единъ бързъ жестъ и го обърна. Тогава тя виде лицето му — бледо и посинѣло, съ склопени очи и изстиналъ носъ. И тутакси усети, че кръвьта й се смразява въ жилитѣ й. Отъ изненадата тя го изпустна и удавникътъ пакъ потъна. Кѫпящата се бѣ позната въ неговото лице своя бившъ съпругъ. За моментъ сърдцето й я приболѣ за всички страдания, които тя бѣ изпитала отъ него. Тя отново изживя разногласията, раздоритѣ, измѣнитѣ, слабоститѣ, които бѣха я накарали да се разведе съ него. Обвзе я безгранична злопамять. Презъ това време една отъ вълнитѣ изхвърли издъхващето тѣло до нейнитѣ бедра. Отъ допирането тя болезнено потрепна и насмалко щѣше да остави нещастника и да избѣга къмъ брѣга, като къмъ нѣкое прибежище, кѫдето възкресяването на миналото не би могло да я достигне.

Но една необяснима сила я застави да протегне ржка: върховна милость, самопожертвователность или потаена любовь въ дъното на умразата? Съ едновременни машинални тѣлодвижения за плаване и задържане надъ вълнитѣ, тя отново хвана умиращия, задържа главата му надъ водата, блъсна го, влачи го, и най-после всрѣдъ буря отъ радостни възклицания, го постави неподвиженъ върху пѣсъка.

Отъ всички страни се застича народъ. Почитателитѣ й, опиянени отъ възторгъ, поискаха да заобиколятъ избавителката! Но този пѫть тѣ не познаха, нито нейния дълбокъ погледъ, нито нейния важенъ и тържественъ видъ.

Тя само имъ заповѣда кѫсо и неувѣрено — занесете го у дома!

Следъ това се завтече, за да се облече.

Ги, Жакъ и Жанъ бѣха смутени, но се покориха и скоро спасения удавникъ почиваше въ едно удобно легло, нагледванъ отъ единъ лѣкарь. За общо удивление на всички, г-жа Низонъ не се яви вече на плажа презъ следнитѣ дни. Всички мѫже бѣха въ отчаяние. Когато, обаче, благодарение слугинската бъбривость и усърдието на вестникопродавачката въ казиното се научиха, че удавникътъ билъ бившия мѫжъ на хубавата русалка, отчаянието на мѫжетѣ се превърна въ ярость.

Искрено влюбенъ и душевно нажаленъ, Ги де Валмонъ пожела да узнае самата истина по това приключение. Той отиде въ вилата на забравилата го и позвъни. Болничтъ спѣше въ една отъ стаитѣ. Г-жа Низонъ прие лично своя нещастенъ обожатель, който още при влизането се просълзи.

— Не ви виждаме вече!

— Защото имамъ вече други грижи, обясни тихо младата жена.

— За вашия мѫжъ?

— Ахъ! . . . Вие знаете! . . .

— Да.

Последва кратко мълчание. Следъ това посетителя продължи:

— Вие смъртно го мразехте!

— Така е. Но отъ както му спасихъ живота . . . Това трѣбва да се има предвидъ.

— Все пакъ, драга приятелко, азъ смѣтамъ, че вие нѣма да ни оставите заради този човѣкъ, когото спасихте отъ удавяне?

— Може би . . .

— Защо?

— Защото веднo съ него азъ си възвърнахъ нѣшо, което вие не сте въ състояние да разберете . . .

— А какво е то?

— Почти нищо . . . Спомени . . . и цѣлата си младость! . . .

Изъ „Le matin“ — прев. *Н. П. Ивановъ.*

Единъ народъ не може да живѣе самъ за себе си; а най лесния пѫть за съобщението му съ другитѣ народи и за възобновяване на своитѣ сили е морето.

Джозефъ Конрадъ

Превела Б. Бошнакова

МЛАДОСТЬ

(Продължение отъ книжка № 1, 1929 г.).

Ние излѣзохме следния день на открито море. Като тръгвахме сега за Панкокъ ние бѣхме вече три месеца вънъ отъ Лондонъ. Ние се надѣвахме, че ще бѫдемъ въ две седмици приблизително — отвъдъ.

Бѣше януарий и времето бѣ великолепно — великолепни слънчеви зимни дни, които сѫ по-чаровни отъ лѣтнитѣ, защото сѫ неочаквани, свѣтли и вие знаете, че тѣ не ще траятъ, не могатъ да траятъ дълго. Тѣ сѫ подобни на отбруленъ отъ вѣтъра плодъ, на Божи даръ, като неочакванъ кѫсъ щастие. Хубавото време траеше по Северното море и надолу по канала; и траеше още докато стигнахме на триста мили приблизително западно отъ Лизардъ. Тогава вѣтъра се обърна къмъ югозападъ и започна да духа. И следъ два дена вече имахме буря. Юдея се търкаляше и напрѣгаше по Антлантика като стара кутия за свещи. Духаше день следъ день: духаше упорито, безъ прекѫсване, безъ милость, безъ почивка! Свѣтътъ се преобърна зв насъ въ безкрайность отъ сиви, пѣняци се вълни, които се хвърляха върху ни, подъ едно небе толкова низко, че би могло да се достигне съ ржка и мрѫсно като опушенъ таванъ. Въ бурното пространство, което ни заобикаляше, неможеше да се различи въздуха отъ летящитѣ струи вода. День следъ день и нощь следъ нощь около кораба се чуваше само виенето на вѣтъра, рева на морето и шума на водата, която се изливаше върху палубата. Нѣмаше почивка за кораба, нѣмаше и за насъ. Той се мѣташе, хвърляше, стоеше ту на главата си, ту на опашката си, търкаляше се, стенеше, и ние трѣбваше да се държимъ здраво, когато сме на горния подъ и да се вкопчваме въ леглата си, когато сме долу, въ състояние на непрекѫснато нравствено и физическо напрежение.

Една нощь Махонъ ме заприказва презъ малкото прозорче на кабината ми. То бѣше до самото ми легло, кѫдето лежахъ безъ да спя обаче, съ високитѣ обуща на краката си и усѣщахъ. като че не съмъ спалъ отъ години, и не бихъ могълъ, даже и да се опитамъ. Той каза възбудено:

— При васъ ли е дълбокомѣра, Марловъ? Азъ не мога да насмогна въ смукателнитѣ помпи. Бога ми! Това не е шега работа".

Азъ му дадохъ дълбокомѣра и пакъ легнахъ, като се опитвахъ да мисля за различни нѣща — но мислехъ само за помпитѣ. Когато излѣзохъ на палубата тѣ бѣха още тамъ и сега бѣше моята смѣна при помпитѣ. При свѣтлината на фенера, донесенъ на горния подъ, за да се види дълбокомѣра, успѣхъ да хвърля погледъ на тѣхнитѣ уморени сериозни лица. Ние изчерпвахме съ помпата презъ цѣлитѣ четири часа на смѣната. Ние изчерпвахме цѣлата нощь, цѣлия день, цѣлата седмица — смѣна следъ смѣна. Кораба се разнебитваше и течеше страшно — не достатъчно, за да ни удави изведнажъ, но доста, за да ни убие съ работата при помпитѣ. И докато ние изчерпвахме, той се разпадаше на частитѣ си: рампарта отиде, подпоритѣ бѣха откѫснати, вентилаторитѣ смазани, вратата на каютата спукана. Нѣмаше сухо мѣсто на кораба. Той бѣше наводняванъ стѫпка по стѫпка. Дългата лодка се преобръщаше магически на кибритена клечка на мѣстото, дето бѣ прикрепена. Азъ я бѣхъ завързалъ самъ и се гордѣехъ даже съ работата си, която бѣше отстояла толкова дълго на лукавството на морето. И ние все черпехме водата. И нѣмаше промѣна въ времето. Морето бѣше бѣло като платно отъ пѣна, като котелъ кипящо млѣко; облацитѣ никѫде не се разкѫсваха — нито на педя дори — не и за десеть секунди. Нѣмаше за насъ ни небе, ни звезди, ни слънце, ни вселенна — нищо освенъ намръщени облаци и яростно море. Ние черпехме смѣна следъ смѣна, за да спасимъ живота си; и изглеждаше, че това трае отъ месеци, отъ години, цѣла вѣчность, като че ли ние бѣхме вече умрѣли и отишли въ нѣкакъвъ пъкълъ за моряци. Ние забравихме кой день отъ седмицата бѣше, кой месецъ, коя година и дали сме били нѣкога на суша. Съ отвѣяни платна той лежеше напрѣко, подъ тежката покривка отъ облаци, океана се изливаше върху него, а ние нехаехме. Ние вартѣхме помпитѣ и бѣхме заприличали вече на идиоти. Щомъ изплъзвахме на горния подъ, азъ овързвахъ съ едно вжже хората. помпитѣ и главния стожеръ и ние вартѣхме, вартѣхме безспирно, потънали въ вода до кръста, до шията или презъ глава. Все едно бѣше. Ние бѣхме забравили какъ се чувствува човѣкъ, когато е на суша.

А нѣкѫде въ мене се промъкваше мисъльта: Бога ми! Това е истинско приключение — каквито четемъ изъ книгитѣ; и това е първото ми пѫтуване като втори офицеръ — а азъ съмъ само двадесеть годишенъ — и се държа не по зле отъ който и да е отъ тѣзи хора, и даже моитѣ моряци се отличиха. Приятно ми бѣше. Азъ не бихъ далъ това за нищо въ свѣта. Понѣкога се екзалтирахъ. Когато старата, беззащитната ладия се хвърляше тежко, съ щръкналъ високо въ въздуха щитъ на кормилото, струваше ми се, че отправя нагоре, като молба, като закана, като повикъ къмъ безмилостнитѣ облаци думитѣ, написани на кормилото ѝ. „Юдея, Лондонъ, Победа или смъртъ".

О, младость! Каква сила се крие въ тебе каква вѣра и въображение!

За мене корабътъ не бѣше нѣкакво старо кречетало, влачеще по света товара си — единъ купъ вѫглища — за мене той представляваше усилието. пробния камъкъ, изпитанието на живота. Азъ мисля за него съ удоволствие, съ обичь, съ съжаление — както бихте мислили за нѣкой умрѣлъ, когото сте обичали. Азъ нѣма да го забравя никога... Дайте бутилката.

Една нощь, когато привързани за стожера, както пояснихъ, ние черпехме водата, отлушени отъ вѣтъра и безъ достатъчно куражъ въ себе си да пожелаемъ смъртьта, тежка вълна плиска презъ стената и ни помете. Щомъ си поехъ дъха азъ извикахъ механически: „Дръжте се момчета", когато изведнажъ нѣщо твърдо, което плуваше по горния подъ се удари въ прасеца на крака ми. Опитахъ се да го уловя, но не сполучихъ. Бѣше така тъмно, че ние разбирате неможахме да различимъ лицата си на една стѫпка.

Следъ този ударъ кораба се задържа за малко спокоенъ и нѣщото, каквото тамъ бѣше, задѣна крака ми отново. Този пѫть го хванахъ — и то бѣше една тенжерка. Отначало, тъй като бѣхъ оглупѣлъ отъ умора и отъ мислене само за помпитѣ, азъ не разбрахъ какво държа въ ржката си. Изведнажъ се сѣтихъ и извикахъ: „Момчета, кухнята

на горния подъ смѣтена. Оставете това и вървете да търсимъ готвача".

Имаше една надстройка отпредъ на горния подъ, която се състоеше отъ кухнята, кабината на готвача и помещението на обслугата. Тъй като ние отдавна очаквахме да я видимъ пометена, на обслугата бѣше заповѣдано да спи долу въ каютата — единственото сигурно мѣсто въ кораба. Икономътъ Абрахамъ, при все това постоянствуваше да стои въ кабината си, глупаво постоянство като на муле — и мисля, че само отъ страхъ, — като нѣкой добитъкъ, който не иска да напусне обора си, който се събаря отъ земетресение. И така, ние отидохме да го търсимъ. То значеше да рискуваме съ живота си, защото веднажъ развързани, ние бѣхме така изложени, като въ салъ. Но ние отидохме. Надстройката бѣше разпръсната, като че ли нѣкоя граната бѣше експлодирала вътре. По голѣмата часть бѣше паднала въ морето — печката, помещението на моряцитѣ и тѣхнитѣ принадлежности — всичко бѣше отишло; но два дирека, които държаха часть отъ гредата, за която се крепѣше Абрахамовото легло, бѣха останали като по чудо. Ние разровихме развалинитѣ и ги разчиѣстихме, и той бѣше тамъ, седналъ на леглото си, обкржженъ отъ пѣна и развалини и бърбореше весело самъ съ себе си. Той не бѣше съ ума си; бѣше полудѣлъ напълно и окончателно отъ този внезапенъ ударъ, който дойде на края на неговата издържливость. Ние го грабнахме, дотътрахме го до заднята часть на кораба и го спуснахме съ главата надолу презъ входа не кабината. Разбирате, че не бѣше време да го носимъ долу съ безкрайни предпазвания и да чакаме да видимъ какъ ще се почувствува. Тѣзи, които бѣха долу, щѣха да го поематъ на края на стълбитѣ твърде добре. Ние бързахме да отидемъ обратно при помпитѣ. Тази работа неможеше да чака. Да тече единъ корабъ силно — това е нѣщо ужасно.

Човѣкъ би помислилъ, че единствената цель на тази дяволска буря е била да подлуди бѣдния мулатъ. Тя отслабна преди зори и следния день небето се изчисти и тъй като морето стихна, течението престана. Когато почнахме поставянето на новъ комплектъ платна, екипажа поиска да се отправимъ назадъ — и наистина нѣмаше друго какво да се прави. Лодкитѣ бѣха отнесени, подоветѣ — пометени, кабинитѣ — опустошени, хората безъ нищичко, освѣнъ дрехитѣ на гърба имъ, запаситѣ развалени, кораба повреденъ отъ пресилване. Ние се отправихме обратно — и ше повѣрвате ли? Вѣтърътъ се обърна на изтокъ право срещу насъ. Той духаше силно, духаше непрекжснато. Ние трѣбваше да се боримъ за всѣка педя отъ пѫтя, но кораба не течеше много, тъй като морето бѣ сравнително гладко. Два часа помпене на всѣки четири не е игра — но той изкара до Фолмаутъ.

Хорицата тамъ живѣятъ отъ случайноститѣ на морето и безъ съмнение се зарадваха като ни видѣха. Гладна тълпа отъ корабни механици почна да си точи длетата при вида на този корабъ развалина. И Бога ми! Тѣ измъкнаха доста отъ насъ, докато свършатъ. Предполагамъ, собственикътъ бѣше на тѣсно вечъ. Имаше закъснение. После бѣ решено да се разтовари кораба отчасти и да се изпушатъ всички лепнатини на стенитѣ отвънъ. И това бѣше направено, поправкитѣ завършени, натоварено отново, нова обслуга дойде на борта и ние отплувахме — за Банкокъ. Въ края на седмицата ние се върнахме отново назадъ. Обслугата не искаше да отива въ Банкокъ — ето и петдесеть дневенъ пѫть — въ този старъ корабъ, въ който трѣбваше да се черпи вода по осемь часа на денонощието; и морскитѣ вестници вмъкнаха отново малкия пасажъ: „Юдея — вѣтроходъ". Отъ Тайкъ за Банкокъ; вѫглища; върнатъ въ Фолмаутъ, зашото е протекълъ и обслугата отказва да служи.

Още по-голѣми закъснения, още повече поправки. Собственикътъ дойде за единъ день и каза, че той е вече изправенъ и напълно годенъ за отплуване. Бѣдния старъ капитанъ Бийрдъ бѣше заприличалъ на сѣнка отъ умората и униженията съ тази работа. Припомнете си, че той бѣше шейсетгодишенъ и това бѣ първото му командуване. Махокъ казваше, че това е глупава работа и ше свърши зле. Азъ обичахъ кораба повече отъ всѣкога и желаехъ страшно да отида въ Банкокъ. Въ Банкокъ! Магическо име, благословено име. Месопотамия неможеше да се сравнява съ него. Спомнете си, азъ бѣхъ двадесеть годишенъ, за първи пѫть втори офицеръ и Изтокъ ме очакваше.

Ние излѣзохме и спуснахме котва съ нова обслуга — трета по редъ. Корабътъ течеше позле отъ всѣкога. Като че ли тѣзи проклѣти корабни механици действително бѣха пробили дупки въ него. Този пѫть ние нито излѣзохме навънъ. Обслугата чисто и просто отказа да вдигне котва.

Изтеглиха ни обратно въ вѫтрѣшното пристанище и ние станахме принадлежность, характерна черта, необходимость на това мѣсто. Хората ни сочеха на посетителитѣ съ: „Ей, този вѣтроходъ, който отива за Банкокъ — стои тука отъ шесть месеци — връщанъ е три пѫти". Въ празднични дни дечурлигата, които се разхождаха наоколо въ лодки викаха: „Ей! Юдея! И ако нѣкоя глава се покажеше надъ перилата викаха: „Кжде отивате? — въ Банкокъ?" и се подиграваха. Останахме само трима въ кораба. Бѣдния старъ капитанъ се разхождаше безцѣлно въ каютата. Махонъ се залови съ готвенето и неочаквано прояви истински френски талантъ при приготовляването на хубави малки обѣди. Азъ надзиравахъ лениво кораба. Ние станахме Фолмаутени граждани. Всичкитѣ дукянджии ни знаеха. У бръснарина или тютюнопродавеца ни запитваха фамилиарно: „Мислите ли, че ше отидете нѣкога въ Банкокъ?" Въ това време собственика, застрахователя и наемателя на кораба се караха помежду си въ Лондонъ и нашитѣ заплати вървѣха. Дайте бутилката.

Това бѣ ужасно. Нравствено това бѣше полошо и отъ помпането, за да спасимъ живота си. Изглеждаше, че сме забравени отъ свѣта, че не принадлежимъ на никого, не ще отидемъ никжде; изглеждаше, че като омагьосани ние ще трѣбва да живѣемъ вѣчно въ това вѫтрешно пристанище, за гавра и посмѣшище на крайбрѣжнитѣ скитници и безчестни лодкари. Азъ получихъ заплата за три месеца и петь дена отпускъ и отпѫтувахъ за Лондонъ. Трѣбваше ми единъ день, за да стигна до тамъ, и още единъ день, за да се върна — пъкъ и тримесечната заплата отиде. Незнамъ какво направихъ нея. Азъ ходихъ на концертъ, струва ми се, закусвахъ, обѣдвахъ и вечеряхъ въ единъ богатъ ресторантъ на Регентстритъ и се върнахъ навреме съ пълното събрание на Байроновитѣ произведения и едно ново пѫтно одеяло на ржка — единствената ми придобивка отъ тримесечния трудъ. Лодкаря, който ме откара до кораба каза: „А, добъръ день! Азъ мислехъ, че Вие сте напуснали тази старина. Той никога нѣма да стигне въ Банкокъ. — Така мислите Вие, казахъ азъ презри-

телно — но менъ съвсемъ не ми се нравятъ тѣзи предсказания".

Внезапно единъ човѣкъ, нѣкакъвъ си агентъ на нѣкого, се яви съ пълномощия. Лицето му бѣше синьо-червено отъ пиене на грогъ и той притежаваше непобедима енергия и весела душа. Ние се оживихме отново. Единъ старъ корабъ дойде при насъ, взема ни товара и ние отидохме въ сухия докъ, за да ни свалятъ медната обвивка. Не е за чудене, че той течеше. Бѣдното сѫщество, напрѣгнато свръхъ силитѣ си отъ бурята, бѣше, като че ли отъ отвръщение, избълвало всичката кълчища отъ разнитѣ шевове. Той бѣ натъпканъ отново съ кълчища, обкованъ съ бакъръ и направенъ непроницаемъ като бутилка. Ние отидохме обратно при сгария корабъ и натоварихме отново.

Тогава въ една прекрасна лунна нощь всичкитѣ плъхове напуснаха кораба. Тѣ ни бѣха просто превзели. Съсипаха платната ни, консумираха повече запаси отъ обслугата, мило сподѣляха леглата ни, наредъ съ опастноститѣ и сега, когато кораба бѣ направенъ годенъ за отплуване, решиха да офейкатъ. Азъ повикахъ Махонъ да се наслаждава отъ зрѣлището. Плъхъ следъ плъхъ се появяваше на нашето перило, поглеждаше презъ рамо за последенъ пѫть и скачаше съ едно глухо „туфъ" въ праздния старъ корабъ. Опитвахме се да ги броимъ, но скоро изгубихме смѣтката. Махокъ каза: „Хмъ, хмъ, какво ми разправяте за интелигентностьта на плъховетѣ! Тѣ трѣбваше да ни напустнатъ по-рано, когато водата свиреше презъ дупкитѣ. Ето Ви доказателство, колко е глупавъ предразсъдъка за тѣхъ. Тѣ напущатъ хубавия кораба за една стара, изгнила развалина, кѫдето даже нѣма и какво да ядатъ, глупацитѣ! . . . Азъ не вѣрвамъ да знаятъ тѣ повече отъ мене или отъ Васъ, кое е по-добро за тѣхъ".

И следъ като поговорихме още ние се съгласихме, че мѫдростьта на плъховетѣ е била надценявана твърде много, тъй като въ действителность тя не е по-голѣма отъ тази на хората. Историята на кораба споредъ това бѣ станала известна по цѣлия каналъ, отъ единия край до другия, и ние неможехме да вземемъ обслуга отъ южния брѣгъ. Изпратиха ни такъвъ, комплектенъ, отъ Ливерпулъ и ние потеглихме още веднажъ за Банкокъ.

(Следва въ кн. № 3)

НОВОСТРОЯЩЕТО СЕ ПРИСТАНИЩЕ ВЪ ВАСИЛИКО

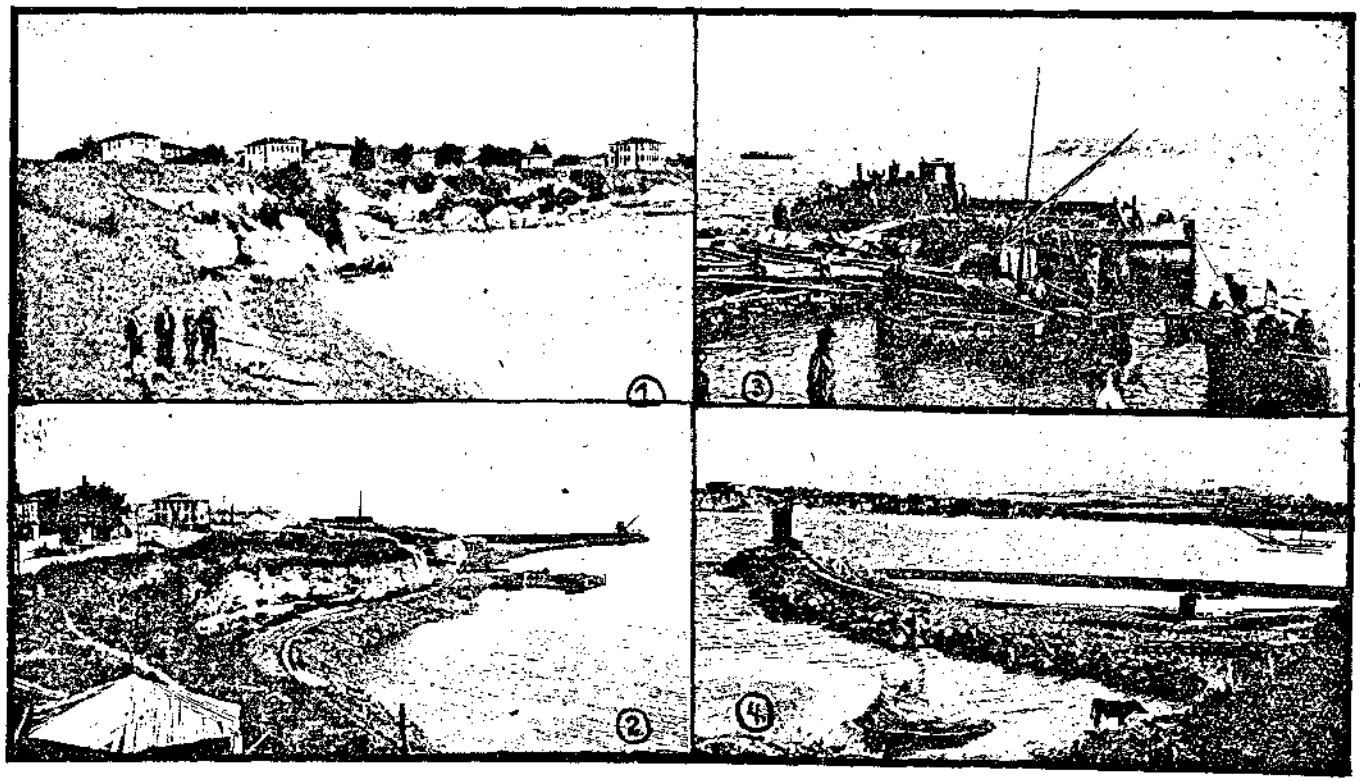


Фото: М. Панайотовъ

(1) Брѣга на Василиковския заливъ къмъ новия кварталъ, преди да се започне строежа на пристанището (1927 год.) (2) Сѫщия брѣгъ съ строящето се пристанище къмъ 25. V. 1928 г. (3) Разтоварването на единъ локомотивъ за нуждитѣ на постройката на 8. VIII. 1928 г. (4) Изгледъ на строящия се вълноломъ и кеевата стена (28. VIII. 1928 г.).

Ако искате да задушите една страна — нѣма нужда да я побеждавате или унищожавате: — лишете я отъ моретата!



Инженеръ-корабостроитель Пампуловъ

ЕКСКУРЗИИ СЪ РУСАЛКИ ПО ВОДА ПРЕЗЪ 1928 ГОДИНА

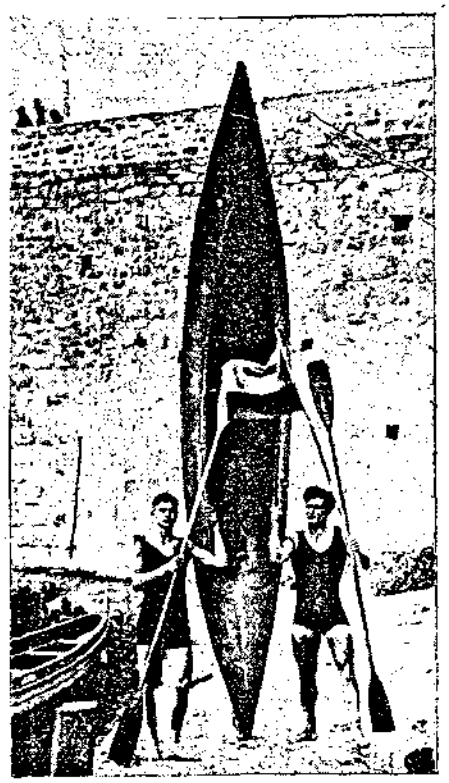
(Продължение отъ кн. № 1, 1929 г.).

2. ПѢТУВАНЕ ПО ЯНТРА ОТЪ ТЪРНОВО ДО РУСЕ

Двамата спортисти отъ Търновския спортенъ легионъ, а именно Василъ Бояджиевъ и Бориславъ Филевъ прегърнаха задачата, като първи пионери да преминатъ по вода съ лодка-русалка пѣтя Търново—Русе по р. Янтра. За тая цѣль на 22 юний въ 8 часа сутриньта изпратени тържествено отъ членове на Б. Н. М. С. и мнозина граждани, тѣ отблъснали отъ пристанището на Б. Н. М. С. въ Търново. (Фиг. 1).

На фиг. 1 се виждатъ двамата спортисти, фотографирани въ момента преди тръгването. Тѣхното пѣтуване започва съ дъждовно време и съ едно повишение на водното равнище отъ нормалното съ около 60 см. Въпрѣки дъжда обаче, макаръ и вече измокрени, тѣ гребатъ усилено и навлизатъ въ дефилето на Дервента. Тукъ обаче имъ се случва първото приключение: лодката, намираща се между скалитѣ, се обръша, взетитѣ провизии се изсипватъ и потъватъ, дрехитѣ имъ се измокрили, а и свортиститѣ направили една хубава баня. Веднага изваждатъ русалката на брѣга, изцеждатъ дрехитѣ си и пакъ потеглятъ наново. Дъждътъ продължава да вали и гребането започва да става невъзможно, ето защо спортиститѣ се виждатъ принудени да се отбиятъ въ близката мелница и да почакатъ, докато попрестане дъжда и да се изсушатъ. Стопанинътъ на мелницата, самъ по себе си гостоприменъ човѣкъ, наредилъ въ честь на двамата измокрени спортисти да се запали голѣмъ огънь, за да се изсушатъ и да имъ се приготви обѣдъ. Изсушени и нахранени добре, въ 15½ часа потеглятъ наново. Тукъ става и тържествено изпращане на спортиститѣ отъ цѣлия персоналъ на мелницата, който всрѣдъ постоянно и громко „ура“ съпровожда легионеритѣ на около 150 м. и имъ пожелава добъръ пѣть. При отлично настроение и бодъръ духъ тѣ продължаватъ пѣтя си, като до тукъ преминаватъ 7 бента, презъ които е трѣбвало да пренасятъ лодката си на рѫце.

Въ 19 и пол. часа тѣ пристигатъ въ с. Драганово, кѫдето се спиратъ и биватъ посрещнати още съ слизането си на брѣга отъ група селяни, които живо се интересуватъ за тѣхното пѣтуване и лодката имъ. Следъ набавянето на храна въ 20 и пол. ч. спортиститѣ потеглятъ по-нататъкъ. Цѣлото село е на крака и съ живъ интересъ следи всѣко движение. Подъ селото има скѫсанъ бентъ и селянитѣ очакватъ съ нетърпение да видятъ, какъ ще стане неговото преминаване съ тая черупка. До тукъ водата била придошла съ още 30—40 си. Следъ преминаването на бента, громко „ура“ процѣпва въздуха. Всички селяни се радватъ заедно съ децата и всрѣдъ постоянно ура придружаватъ и изпращатъ спортиститѣ на растояние 1 километъръ. Въ 22 часа тѣ пристигатъ въ село Влашница, спиратъ въ близката мелница и помолватъ воденчарьтъ да имъ разреши да останатъ да нощуватъ тамъ, тъй като дъждътъ все още не преставалъ. Тукъ имъ било указано сѫщо така добро гостоприемство. Сутриньта на 23-й въ 6 часа, изпратени отъ цѣлия персоналъ на воденицата, при хубаво време продължили пѣтя си. Въ 10 часа стигатъ устието на р. Росица, която по това време била много пълноводна и по течението, съ бързина около 15 клм. въ часъ, пѣтували при най-добро настроение. По обѣдъ къмъ 12 часа, стигатъ голѣмия бентъ при с. „Одаитѣ“ гдето въпрѣки всички усилия да излѣзатъ на брѣга, поради силното течение, биватъ понесени. Тукъ съ голѣма бързина лодката съ двамата спортисти преминава бента, но вследствие попадане въ вълнитѣ както дрехитѣ, така сѫщо и чантитѣ имъ биватъ съвършенно измокрени и понеже голѣма частъ отъ дрехитѣ плували на повърхностьта, наложило се, за да ги спасятъ, единиятъ спортистъ да гребе, а другиятъ да се хвърли въ водата и чрезъ плаване да ги събере. Плувецътъ Василъ Бояджиевъ, следъ като проплавалъ около 1 клм., събралъ и изнесълъ всички дрехи на брѣга, хвърля се наново въ водата, качва се на русалката и помага на другаря си, за да преодолеятъ голѣмото течение и изкаратъ лодката на брѣга. Следъ просушаването си добре, въ 14 часа потеглятъ наново, влачени съ голѣма скорость отъ течението на придошлата рѣка и въ 19 часа пристигатъ, следъ минаването на 40 бента, въ гр. Бѣла, гдето и приспиватъ. Сутриньта въ 7 часа потеглятъ на ново, но сега рѣката е вече по-чиста отъ бентове и тѣ пѣтуватъ много по-спокойно, носени отъ самото течение.



Василъ Бояджиевъ и Бориславъ Филевъ

При село Студена преминали последния и най-голѣмъ бентъ отъ всичкитѣ такива по рѣката Янтра. Тукъ има воденица собственика на която ги

посрещналъ много любезно и ги оставилъ въ воденицата да си отпочинатъ, като въ 9½ часа, следъ преминаване и на последното препятствие, потеглятъ при желание часъ по скоро да видятъ водитѣ на тихия Дунавъ. Ето въ 13 часа сѫщиятъ день съ разтупани сърца тѣ навлизатъ въ водитѣ на сѫщия, изпитващи онова особено задоволство, което изпитва човекъ когато постига цѣлта, за постигането на която е преодолѣлъ много и трудни препятствия. Пѫтуването по водитѣ на Дунава е било извънредно приятно. Въ 15 часа пристигатъ на поста „Декили Ташъ", отъ кѫдето се научаватъ, че тръгналитѣ по Искъра двама софийски спортисти Вазовъ и Берберовъ сѫ въ Никополъ. Въ 5 часа сутриньта потеглятъ за Русе и въ 6½ часа биватъ вече на пристанището, кѫдето не сѫ били посрещнати, тъй като за тѣхното пристигане нищо не се е знаяло. Следъ като влизатъ въ връзка съ рѫководителитѣ на клона въ Русе и спортния легионъ, биватъ настанени удобно съ свойственото на русенци гостоприемство и на следуюшия день отиватъ заедно съ русенци да посрещнатъ софиянци, които срещатъ въ 17 часа надъ острова „Лиляка" и отъ кѫдѣто заедно съ софиянци биватъ наново официално посрещнати, както е описано въ кн. 1.

Следъ двудневно престояване въ Русе двамата спортисти се завръщатъ жизнерадостни и доволни въ Търново съ влака посрещнати най-радушно отъ членоветѣ на Б. н. м. с.

3. ПѪТУВАНЕ ВАРНА ДО БУРГАСЪ И ОБРАТНО

На 10 юлий т. г. въ 21 часа потеглиха отъ Варна за Бургасъ група отъ 7 души легионери отъ Варненския спортенъ легионъ при Б. Н. М. С., начело съ рѫководителя си мичманъ I р. о. з Панчо Вангеловъ. Пѫтуването имъ се извърши съгребна лодка петорка собственость на легиона. Следъ непрекѫснато гребане 6½ часа при съвършенно спокойно море, всредъ общъ ентусиазъмъ между легионеритѣ, въ 3½ часа сутриньта спортиститѣ пристигатъ въ с. Гьозикенъ, гдето направятъ първата си почивка. Въ 10½ часа потеглятъ наново съ цель — Месемврия. Въ 12½ часа стигатъ носъ „Емине" и тъй като морето презъ сѫщия тоя день, по изключение, е било много спокойно, нашитѣ спортисти отъ една страна да се освежатъ и отъ друга — за споменъ, че виждатъ морето при Емине, спокойно се окѫпватъ. Отъ Емине потеглятъ въ 14 часа и пристигатъ въ Месемврия въ 16½ часа. Въ Месемврия оставатъ да поотпочинатъ, преноштуватъ и на 12 юлий въ 6 часа сутриньта потеглятъ наново за Бургасъ, презъ което пѫтуване се отбили въ Анхиало, за да разгледатъ солницитѣ. Въ 14 часа пристигатъ въ Бургасъ.

Следъ двудневна почивка на 14 с. м. въ 6 ч. сутриньта, при силенъ източенъ вѣтъръ и доста силно вълнение потеглили обратно съ посока Месемврия, обаче силното вълнение, следъ 5 часово непрекѫснато и изнурително гребане, ги е принудило да се отбиятъ въ Анхиало, отъ кѫдете потеглили наново на другия день (15 с. м.) въ 8 ч. сутриньта съ посока Месемврия, кѫдето пристигатъ и престояватъ до 20. 42 часа, следъ което потеглили къмъ Варна. Въ с. Гьозикенъ пристигнали въ 0 ч. 35 м., кѫдето направили малка почивка и въ 3 ч. продължили пѫтя си. Презъ това време се появява силенъ вѣтъръ, който ги принуждава да излезатъ при с. Бѣла и чакатъ утихването му. Въ 8 ч. сутриньта сѫщитѣ потеглятъ наново за Варна при силенъ североизточенъ вѣтъръ, вследствие на който се развило и голѣмо вълнение. Тъй като пѫтуването въпреки всичка усилия става извънредно трудно, тѣ спиратъ при рѣката Камчия. Времето обаче въпрѣки чакането не се поправя, и за да не губятъ време, нашитѣ смѣли спортисти, следъ двучасова почивка, решаватъ да се спуснатъ наново и да побѣдятъ морската стихия. Въпрѣки горѣмитѣ трудности и опасностьта отъ напълване на лодката имъ съ вода, благодарение умѣлото маневриране на главатаря на групата г. Вангеловъ и усърдната работа и високия спортенъ духъ, обладаващъ спортиститѣ, следъ близко 6 часова непрекѫсната работа, съ усилено гребане нашитѣ смѣли спортисти пристигнаха благополучно съ измокрени дрехи въ варненското пристанище въ 18 часа, кѫдето бидоха посрещнати съ „добре дошли" и поздравени за проявената имъ смѣлость отъ членове на Гл. У. Тѣло на Б. Н. М. С., отъ У. Т. на варн. клонъ и тѣхнитѣ останали другари легионери и легионерки.

Срѣдната скорость на пѫтуването имъ въпреки лошото време, е била 3½ до 4 морски мили въ часъ т. 6.5 до 7.4. клм.

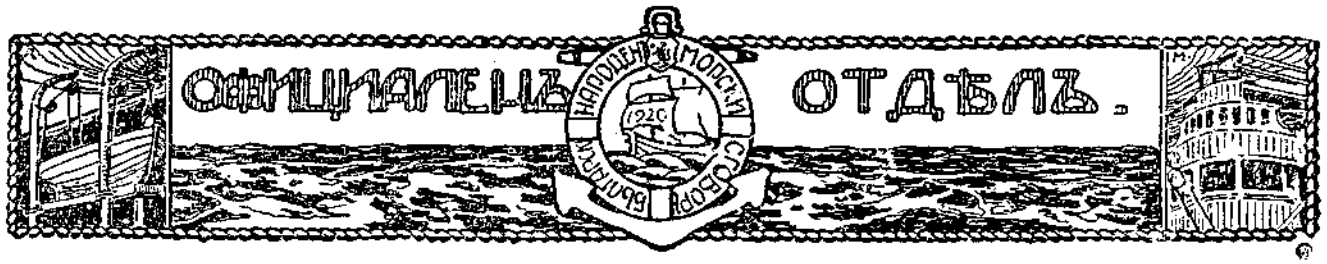
4. ПѪТУВАНЕ ОТЪ БУРГАЗЪ ПО ЧЕРНО МОРЕ ДО ЮЖНАТА НИ И СЕВЕРНА ГРАНИЦИ

Освенъ горнитѣ 3 екскурзии по вода на 8 юний т. г., членоветѣ отъ бургазкия клонъ на Б. Н. М. С., а именно: Стефанъ Николовъ, Ненчо Поповъ и Ваню Пачеджиевъ предпрѣкели екскурзия съ русалка отъ Бургасъ на югъ до Рѣзово и втори — на северъ отъ Бургазъ до Екрене. Тръгнали при сравнително добро море за с. Рѣзово. Още вечерьта обаче времето се развалило, но въпрѣки това, следъ 7 дневна гребна работа на 15 с. м. се завърнаха въ Бургазъ, посрещнати най-тържествено. Сѫщитѣ на 22 юлий потеглили съ сѫщата гребна спортна лодка русалка на северъ за Екрене, отъ кѫдето сѫщо така се завърнали благополучно.

Това хубаво начало, естествено, ще даде въ рузултатъ ония придобивки, които сѫ ценень залогъ за бѫдащето развитие и облагородяване на нашата младежь и насаждането въ нея на особени чувства и обичь къмъ родното море и морска промисъль.

Нека се надѣваме, че презъ настоящата година нашитѣ спортисти отъ всички морски и рѣчни спортни легиони ще извършатъ още повече работа за преуспѣването на водния спортъ и българската морска идея, като пребродятъ всичкитѣ родни води и покажатъ на всички българи, че водниятъ спортъ дава най-голѣма наслада за човѣшката душа, че той способства най-много за укрепяване на здравето, духа и тѣлото на човѣка, че той култивира въ спортиститѣ най-висшитѣ човѣшки и граждански добродѣтели и че най-после чрезъ него ще се развие водната ни мрежа за бѫдащето културно и стопанско развитие на родината ни.

Въпроса за основаване на чисто народно корабоплаване е въпросъ на народна честь и гордость. Едно народно параходство е всѣкога въ ржцетѣ на държавата могѫщъ факторъ за прилагане нейната икономическа политика.



СЪОБЩЕНИЕ

ИЗЪ ДЕЙНОСТЬТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

По случай Новата Година между Н. В. Царя и Г. У. Т. сж размѣнени следнитѣ приветствени телеграми:

Я. Найденовъ, Председатель
Блг. Нар. Морски Сговоръ—Варна

Трогнатъ отъ добритѣ чувства и любезнитѣ благопожелания на членоветѣ на Морския Сговоръ благодаря имъ отъ сърдце и имъ желая новата година да ги приближи още повече къмъ тѣхния свѣтълъ идеалъ. — *Царьтъ.*

Н. В. Царя — Двореца—София

Преизпълнени отъ дълбоки чувства на вѣрность и преданость членоветѣ на Б. Н. М. С. честитятъ на своя любимъ Царь и Върховенъ Покровитель Новата 1929 год. и поднасятъ своитѣ благопожелания да Ви дарува Всевишния здраве и дълъгъ животъ, за да направлявате държавния корабъ все тъй мждро къмъ по-свѣтли бжднини и осжществяване на морскитѣ проблеми на народа ни. — *Я. Найденовъ—Председатель на Б. Н. М. С.*

Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. — Варна подготвя една екскурзия презъ лѣтото на 1929 г. по нашето черноморско крайбрѣжие за българскитѣ художници и писатели.

По желанието на нѣкои отъ клоноветѣ Г. У. Т. подготвя екскурзия до Св. Гора Атонъ. Екскурзиянтитѣ богомолци ще прекаратъ 1 месецъ въ нашия Зографски монастиръ. На отиване или на връщане ще се отбиятъ въ Цариградъ за 3 дни. Екскурзията ще се състои въ началото на м. Априлъ 1929 год.

Търново. Търновскиятъ клонъ на Б. Н. М. С. е насочилъ дейностьта си главно по водния спортъ. Подготвя зимни забави и нѣколко беседи.

София. Клонътъ всѣка седмица урежда беседи на теми по морски въпроси.

На 7. XII. 1928 г. въ салона на Чиновническото Д-во е била уредена сказка, на която г-нъ Проф. А. Иширковъ е говорилъ на тема „Нашитѣ крайморски градове" — входъ свободенъ.

На 14. XII. 1928 г. Цвѣтанъ Минковъ е говорилъ на тема „Морето и нашитѣ поети".

На 21. XII. 1928 г. г-нъ Ангелъ Друмевъ на тема „Водния спортъ и неговитѣ ефекти".

Починалъ е на 8. XII. 1928 г. дългогодишния преданъ членъ на Б. Н. М. С. г. Борисъ Добревъ, учитель въ София. Покойния отъ 5 години насамъ, всѣка година урежда и ржководи морската ученическа колония на III Софийска Мжжка Гимназия въ с. Гьозикенъ. Миръ на праха му!

Габрово. На 8. XII. 1926 г., членътъ отъ Гл. У. Т. инженеръ-корабостроитель П. Пампуловъ е посетилъ повторно клона. Устроеното събрание въ салона на читалището „Априловъ—Палаузовъ" е било отлично посетено отъ граждани и учащи се. Г. Пампуловъ е констатиралъ голѣмъ подемъ и ентусиазмъ въ Габровци за пропагандиране на морската идея и голѣмата готовность на габровци да подкрепятъ Б. Н. М, С. Габровскитѣ индустриалци и тоя пжть сж били щедри къмъ Б. Н. М. С. Въ едно кжсо време се събрали реклами за списанието на сума 24,000 л. Избрано е ново настоятелство въ съставъ: председатель — Стефанъ Минковъ — търговецъ, подпредседатель — инженеръ К. Х. Минчевъ, директоръ техн. у-ще, секретарь — К. Йотевски, индустриалецъ; касиеръ Христофоръ Мариновъ — семинаристъ; съветници: Илия п. Стефановъ, Стефанъ Поповъ, учитель, Коста Тепавичаровъ — търговецъ; контролна комисия: Лудвигъ Валекъ — търговецъ, инженеръ Л. Ангеловъ, Христо Цоневъ — учитель техн. у-ще. — На 25. XII. въ голѣмия салонъ на театъра „Априловъ—Палаузовъ" члена отъ управителното тѣло на клона г. Ст. Поповъ е държалъ беседа на тема „Черно море и неговото стопанско значение за България", придружена съ 60 свѣтливи картини,

с. Бѣла. По инициативата на мѣстни деятели се възобнови дейностьта на клооа. На 23. XII. е свикано общо събрание на което старото настоятелство е дало отчетъ. Избрано е ново управително тѣло, Председатель: Куюджуклиевъ Кръстю — началникъ граничния подучастъкъ. Подпредседатель: Петко Владовъ — ветеринаренъ фелдшеръ; секретарь-касиерь: Димитъръ Грозевъ — секретарь митницата; съветници: Димитъръ Атанасовъ и Милчо Фотевъ; провѣрителенъ съвѣтъ: Панайотъ Шекровъ, учитель, Алек. Топузовъ и Ат. Биволаровъ.

с. Павликени. Въ общото годишно събрание на 14. XII. е избрано ново управително тѣло въ съставъ: председатель Василъ Поповъ. банковъ инспекторъ (пенсионеръ), секретарь-касиерь Симеонъ Маринчевъ, началникъ гарата; членове: Ангелъ Станевъ техникъ и Петъръ Поповъ търговецъ; контролна комисия. Косю Ив. Тжпанчевъ чиновникъ Б. Н. Банка; Ал. Х. Христовъ индустриалецъ.

Шуменъ. На 26. XII. 1928 г., въ читалището „Арх. Михаилъ" е държана сказка отъ Петъръ Търновски на тема: „Излаза на Бѣло море".

Ст. Цапевъ.



Създаване на морско училище въ България. Министрътъ на желѣзницитѣ г. Рашко Маджаровъ е внесълъ въ Народното събрание законопроектъ, съ който откритото съ законъ Машинно училище при бившия флотъ се преименова въ „Морско Училище". То ще се числи къмъ Отдѣлението за Морска и Рѣчна Полицейска Служба и Морска Учебна Часть при Министерството на Желѣзницитѣ, Пощитѣ и Телеграфитѣ. Назначението на училището е да подготви техници и мореходци за корабоплаването, брѣговитѣ служби на сжщото и въздухоплаването.

Завършилитѣ пълния курсъ на училището се освобождаватъ отъ трудова повинность и не плашатъ воененъ данъкъ; на тѣхъ се издаватъ зрѣлостни свидетелства за завършили средно техническо или съответно срѣдно мореходно образование.

Пълната издръжка и обучението на ученицитѣ (храна, облѣкло, пансионни пособия и пр.) е отъ държавата.

Ученицитѣ плащатъ при постжпването си встжпителни такси, а презъ течение на тритѣ теоретични години още и годишни такси, всички опредѣляни ежегодно отъ Министра на желѣзницитѣ, пощитѣ и телеграфитѣ; отъ такситѣ се образува училищенъ фондъ за набавяне учебни помагала и за други образователни нужди, съгласно правилника на училището.

Организацията, програмитѣ и вжтрешниятъ редъ на училището, условията за приемането на ученицитѣ и пр. се уреждатъ отъ специаленъ височайши утвърденъ правилникъ.

Цѣлиятъ учебенъ, възпитателски и другъ служебенъ персоналъ на училището и броя на ученицитѣ се опредѣля ежегодно въ държавния бюджетъ.

Министра на Желѣзницитѣ е назначилъ комисия, която да изработи проектъ за създаване на Параходно Д-во по Дунава. Съставъ: Представители на Гл. дирекция на пристанишата, Бълг. Търг. Парах. Д-во, Русенската търг. инд. камара, Русенското пристанище и представитель на Българския Нар. М. Сговоръ.

Международната дунавска комисия е удобрила плана на българското правителство за издигане диги по нашия дунавски брѣгъ. Издигането на дигитѣ ще стане съ цель да се пресушатъ нѣкои крайбрѣжни дунавски блата. Въ приготвенитѣ отъ Министерството на земледѣлието проекти се предвиждатъ да бждатъ изразходвани за цельта 250 милиона лв., които ще се вематъ отъ бѣжанския заемъ, държавата, държавни имоти, подкрепата на населението и В.-Търновската постоянна Комисия. *Ст. Цан.*

Втори рибарски корабъ. Министра на земледѣлието е назначилъ комисия, която да изработи поемнитѣ условия за доставката на рибарски корабъ, вмѣсто окончателно бракувания „Перунъ". *Ст. Цан.*

Въ Търговската камара въ Букурещъ подъ председателството на кралица Мария въ края на 1928 г. се състояло годишно общо събрание на Морската лига. Генералъ Адютанта Панчелеску далъ отчетъ за дейностьта на лигата презъ изтеклата година, изтъквайки, че въ цѣла Ромъния презъ годината сж станали много конференции и сж четени много реферати, числото на членоветѣ е достигнало до 1200 души и отъ името на лигата е изказалъ благодарность на Кралското семейство, а особно на принцеса Илияна, която сдобила флота съ яхтата „Избънда".

Лигата е имала презъ годината 1,130,296 леи приходъ, 346,493 леи разходъ и излишекъ 783,803 леи.

Въ Щаба на флота сж постжпили доброволни помоши отъ 700,000 леи, отъ които само гр. Кюстенжа е далъ 200,000 леи.

Лигата има създадени два клона, единъ въ Галацъ съ председатель Генералъ Кандилеску и втори въ Браила съ председатель Генералъ Макри.

Генералъ Панчулеску при отчета е съобщилъ, че Инженеръ Лупеску приготвилъ плановетѣ за кораба-училище, нуждно за подготовка на персоналъ и офицери за военниятъ и търговски флоти.

Капитанъ I р. Баланеску далъ подробности относно проектирания корабъ-училище. Въ мирно време кораба ше служи за училище и Народенъ музей, а презъ време на война като кръстосвачъ.

Корабътъ-училище ще има 3000 тона водоизмѣстване, снабденъ съ две 12 см. орждия, четири 76 мм. и 4 противовъздушни орждия. Ще има два дизелови мотори съ 7000 Н. Р., скорость 18 мили, като при 12 мили ше има районъ на действие 10,000 мили.

Корабътъ ше бжде устроенъ да побира музея и да дава удобства за 4 професори, 17 офицери, 60 ученика отъ подготвителния класъ, 20 офицери-ученици, 120 ученика отъ института и 120 моряци.

Корабътъ ше бжде снабденъ съ безжиченъ телеграфъ и две торпедни тржби.

Той ше предприема и околосвѣтски плавания.

Тоя корабъ ще струва 4,500,000 златни леи (около 150,000,000 книжни.

Той ще бжде споредъ думитѣ на капитана I р. Баланеску, корабъ, който ще прави честь на Ромжния. *Ф.*

Моряшка Гърция. Щаба на армията при Министерството на войната въ Атина издава месечно периодическо списание подъ името — „Моряшка Гърция". Предназначението на списанието е да служи за четиво на моряцитѣ отъ гръцкия флотъ. Съ него се цели да се събуди и култивира въ гръцкия морякъ и гражданинъ чувство на обичъ къмъ моретата, защото споредъ признанията на самитѣ гърци, това чувство съвсемъ слабо било култивирано въ гръцкото население. *Н. О.*

Височина на вълнитѣ. Английскиятъ инженеръ Вилхелмъ Схилдъ, напоследъкъ е обнародвалъ резултата отъ неговитѣ наблюдения върху височината на вълнитѣ. Опититѣ сж били правени въ едно пристанище въ северна Англия, кждето вълноломната стена е била висока 6—7 метра, а морето до вълнолома дълбоко 18 м. Установилъ е, че вълнитѣ сж изминавали отъ 80—100 клм- въ часъ, на които височината е достигала отъ 6—9 метра,

съ дължина 152—212 метра. Г-нъ Схилдъ е намерилъ, че височината на вълнитѣ може да достигне до 12·2 м., докато другъ изследователъ Вангхамъ Корнихъ, който е присѫствувалъ на едно голѣмо вълнение въ Атлантическия океанъ, казва че вълнитѣ, движейки се съ необикновена скорость, сѫ достигали до 15 м. височина.

Отъ горното може да се заключи, че до скоро смѣтанитѣ баснословно голѣми вълни, дълги 200 м. и 15 м. високи съ бързина на единъ съвременень тренъ не сѫ нѣщо рѣдко. Отъ сръбски: *Вангеловъ*

Едно лѣтовище на „Ядранска стража“. Въ последнитѣ години „Ядранска стража“ сериозно се е заела съ възпитанието на младежьта. Къмъ всѣки клонъ на организацията се образуватъ младежки групи, а успоредно съ това, по-силнитѣ клонове уреждатъ и издържатъ свои морски лѣтовища. Едно отъ най-добре уреденитѣ е това на Бѣлградското областно управление на Ядранска стража въ Мартиншчица. Това градче е разположено близо до Сушакъ (Фиуме), всрѣдъ великолепни природни условия. Докато въ другитѣ югославянски морски лѣтовиша по Далматинския брѣгъ, каквито сѫ напр. Рабъ, Црквѐница, Александрово, Малинска, Нови и Кралевица, кипи буенъ животъ на веселие и разкошъ и се чуватъ множество езици, Мартиншчица е тихо, спокойно, чисто югославянско лѣтовище.

По-рано австрийцитѣ сѫ построили тукъ грамадна морска болница за моряцитѣ отъ търговския флотъ, заболѣли предимно отъ епидемически болести. Следъ войната и главно следъ окупацията на французитѣ и италиянцитѣ, сградитѣ на болницата сѫ останали въ най-окаяно състояние, въ наследство на югославянитѣ. Постройкитѣ сѫ пустѣели доста време, докато въ 1925 г. сѫ били поискани отъ Ядранска стража за лѣтовище. Зданията сѫ били напълно ремонтирани постепенно, въ продължение на три години, съ срѣдствата на Бѣлградския клонъ на Ядранска стража и главно съ помощи отъ Министерството на народното здраве, което само за последнята (1928) година е отпуснало 155,000 динара (около 380,000 л.) и съ помощи отъ други ведомства, въ пари и материали. Успоредно съ ремонтитѣ е билъ набавянъ инвентаръ за лѣтовището, съ какъвто то по настоящемъ е напълно снабдено (само презъ 1928 г. сѫ били доставени 600 нови кревати и голѣмо число кухненски принадлежности). Между другото то притежава и голѣмъ инвентаръ за упражняване спортъ, както на вода, тъй и на брѣга; то разполага съ около 20 спортни лодки отъ всички видове, като се почне отъ русалката и се стигне чакъ до шеснайсеторката.

Това образцово лѣтовище е инициатива и дѣло на професора Лука Радовиновичъ, който е избранъ отъ Ядранска стража и за неговъ постояненъ директоръ.

Презъ лѣтото на 1926 г. сѫ били приети 140 деца само отъ Бѣлградъ и само момчета, въ една смѣна. Полученитѣ отлични резултати сѫ насърдчили управителното тѣло на Ядранска стража и презъ лѣтото на 1927 г. сѫ били приети 450 деца, на две смѣни — презъ юлий 300 и презъ августъ 150 момчета и момичета. А само презъ юлий на 1928 г. сѫ били приети 580 деца.

Отъ това лѣтовище сѫ се заинтересовали чехитѣ, поляцитѣ и българитѣ,*) които сѫ пожелали да изпратятъ въ него и свои деца. За тия гости отъ съседнитѣ славянски страни, сѫ били резервирани доста мѣста за презъ м-цъ августъ, но поради настѫпилитѣ лоши политически условия въ Югославия, тия деца не сѫ могли да дойдатъ; по сѫщитѣ причини не сѫ могли да дойдатъ и загребскитѣ деца, за които сѫ били запазени 300 мѣста. Така че презъ м-цъ Августъ въ лѣтовището е имало само 225 деца или всичко презъ 1828 г. — 805 деца. Въ първата смѣна децата сѫ били: отъ Бѣлградъ и Загребъ — 50%, отъ Банатъ и Бачка 33%, отъ Мариборъ (Словения) — 5% и отъ останалитѣ краища на страната 12%. Въ втората смѣна сѫ се разпредѣлили: отъ Любляна (Словения) — 25%, отъ Панчево и Бечкерекъ (Банатъ и Бачка) — 25%, отъ Бѣлградъ — 20%, отъ Хърватско — 10% и отъ останалитѣ краища 20%. Любляпскиятъ вестникъ „Ютро“ е изпратилъ въ лѣтовището и издържалъ на свои срѣдства 41 деца, заедно съ тѣхнитѣ ржководители.

Всѣко едно дете плаща за едномесечна пълна издръжка 900 динара (около 2200 лв.).

Цѣлта на лѣтовището е не само да възстанови здравето и физическитѣ сили на децата, но и да възпитава, като наредъ съ това ги научи да познаватъ и обичатъ морето и родината си: въ забавата и възпитание, въ почивката и наука.

Цѣлиятъ предобѣдъ децата прекарватъ на пѣсъка и въ морето: въ лежане на слънцето, гимнастика, кѫпане и воденъ спортъ — плаване и гребане. Водниятъ спортъ се завежда отъ специаленъ учитель по физическо възпитание. Следъ обѣдъ почиватъ, а следъ почивката се устройватъ разходки и спортни игри на брѣга — тенисъ, крокетъ, футболъ и пр. или пъкъ се занимаватъ съ фотография, рисуване, чертание или други леки занятия. Вечерьта се запълва съ пѣние, свирене, кино, игри, като шахъ, домино и др., съ приказки, смѣхъ и веселие или пъкъ съ разни беседи, често придружавани съ кинофилмъ или свѣтливи картини. Понѣкога се устройватъ излети, концерти, спортни прегледи и разни малки праздненства.

Заледяване устието на Дунава. Споредъ наблюденията на Дунавската европейска комисия въ Сулина, произвеждани отъ 1836 г. насамъ, за последнитѣ 91 години устието на Дунава е замръзвало презъ 73 години, а презъ 18 години не е замръзвало никакъ.

За най-късо време устието на Дунавва е замръзнало презъ 1927 год. — само за 4 дена, отъ 25—28 февруарий включително, а най-дълго е било заледено презъ 1879—1880 год. — 101 дни, отъ 12 декемврий 1879 г. до 21 мартъ 1880 год. включително.

Най-рано е замръзнало устието презъ 1902 г. — на 6 декемврий, а най-кѫсната дата на размръзяване е била презъ 1875 г. — на 31 мартъ.

Обикновено, заледяването бива непрекѫснато обаче имало е зими — 1855, 1865, 1874, 1891 и 1894 — когато е замръзвало на два пѫти, съ промежутѣкъ отъ 2—15 дена, а презъ 1898 год. е замръзвало на 3 пѫти, съ промежутъкъ веднажъ 4 и втори пѫть 8 дена.

Устието не е замръзвало най-много 3 години наредъ — презъ зимитѣ 1851/52 до 1853/54 включително, а е замръзвало най-много 19 години наредъ — презъ зимитѣ 1877/78 до 1895/96.

Пресмѣтнато за 91 години, срѣдно годишно устието на Дунава е заледено 39 дена, като крайнитѣ предѣли сѫ 0 и 101 дни.

Г. С.

*) За интереса на българитѣ къмъ това лѣтовище, въ Г. У. Т. на Б. Н. Морски Сговоръ нищо не се знае.

Връзки между германския военен флотъ и вжтрешността на страната. Въ миналото тѣзи връзки сж били подържани особено оживено, — независимо отъ специалното отдѣление въ морското министерство, което се е занимавало съ пропагандата на германската морска идея, използвала се е всѣка възможность за пропаганда било съ отдѣлнитѣ кораби, било даже съ цѣли ескадри. Така постепенно за всѣки германецъ става националенъ дългъ да работи за увеличаването на търговския флотъ, засилването на военния флотъ и изобщо за морското величие на Германия. Една отъ проявитѣ на това съзнание и резултатъ на широката пропаганда бѣха голѣмитѣ парични дарения на цѣли провинции и отдѣлни градове за постройка на военни кораби, които носеха имената на своитѣ дарители — градове и области. Днесъ военниятъ флотъ постепенно подновява връзкитѣ си съ германското население, за да стане отново негово любимо дете. Една отъ мѣркитѣ въ това направление е издадената напоследъкъ заповѣдь отъ военния министъръ, която задължава командиритѣ на корабитѣ да влѣзатъ въ лични сношения и връзки съ представителитѣ на областитѣ, провинциитѣ и градоветѣ, чиито имена носятъ командванитѣ отъ тѣхъ кораби. (Такива имена, както е известно, носятъ почти всички германски, линейни кораби и кръстосвачи: Шлезиенъ, Шлезвигъ—Холщайнъ, Ханноверъ, Пройссенъ, Хессенъ, Брауншвайгъ, Карлсруе, Кйонигсбергъ, Емденъ, Берлинъ, Хамбургъ, Анкона и пр.). За цельта ще се използува всѣки подходящъ случай: тържества, праздници, влизане и излизане на кораби отъ строя, смѣна на командира и пр. При особени събития, които засѣгатъ кораба или неговата обслуга, представителитѣ на провинциитѣ и градоветѣ ще бждатъ уведомени отъ главния морски щабъ въ министерството.

Г. С.

ИЗЪ ВОЕННИТѢ ФЛОТИ НА ЧУЖДИТѢ ДЪРЖАВИ

Англия. Есеннитѣ маневри на Атлантическия флотъ презъ 1928 г. се отличаватъ отъ маневритѣ отъ предидущитѣ години по това, че английското адмиралийство е допустнало присжтствието на много кореспонденти на английскитѣ вестници и е разрешило да публикуватъ впечатленията и заключенията си. Маневритѣ, както и миналитѣ години, сж били произведени въ севернитѣ шотландски води въ района на залива Морей-Фиртъ и сж траели 7 дена отъ 9—15 Октомврий 1928 г.

Английското адмиралтейство прави опити за използуване на вжглещния прахъ, като гориво за пещитѣ на военнитѣ кораби.

Сжщото адмиралийство прави опити за използването на самодвижущи се мини, които сж снабдени съ едно приспособление, благодарение на което, при отклоняване на цельта отъ самодвижущата се мина, последната сжщо така съответно измѣня направлението си, за да я улучи.

Новитѣ английски ескадренни миноносци „Амазонъ" и „Ембюскадъ" неотдавна сж се завърнали отъ едно интересно четиримесечно плаване, презъ време на което сж пропжтували около 20,000 морски мили, обхождайки цѣла Южна Америка.

Италия. Новопроектираниятъ италиански кръстосвачъ „Зара" (10,000 тона водоизмѣстване) е заржчанъ да се строи въ корабостроителницата Одеро въ Сестри Понente, а еднотипниятъ кръстосвачъ „Фиуме" е отдаденъ за строежъ на фирмата Стабилименто Текнико въ Триестъ. Отдадени сж сжщо така за строежъ 4 нови ескадрени миноносеца; първитѣ два — „Дардо" и „Страте" — се строятъ въ корабостроителницата Одеро, а третия и четвъртия — „Брацио" и „Саета" — сж поржчани въ корабостроителницата Кантиере делъ Тирено при Генуа.

Германия. На 30 Септемврий 1928 г. Началникътъ на морското управление адмиралъ Ценкеръ е напусналъ службата си. Неговото мѣсто е заелъ главния командиръ на Балтийскитѣ пристанища вице-адмиралъ Редеръ, който е авторъ на двата тома на германската официална история за свѣтовната война по море, посвѣтени на кръстосвачната война.

Стария линеенъ корабъ „Церингенъ" е преправенъ на корабъ-щитъ за обучение въ артилерийската и минна стрелба. Корабътъ-щитъ се движи безъ обслуга, управляванъ отъ разстояние посредствомъ безжиценъ телеграфъ.

Естония. На 9. X. 1928 г. въ Ревелския заливъ сж направени пробни изпитания на новопостроения стражеви корабъ „Кёу", предназначенъ за погранична охрана. Той е построенъ въ Ревелъ и има следнитѣ данни: водоизмѣстване 130 тона, дължина 26·5 м., широчина 5·7 м., скорость 12 мили, едно малкокалибрено орждие и две картечници.

Финландия. Заржчанитѣ въ Англия въ корабостроителницата на Торнкрофтъ торпедни катери постепенно влизатъ въ строя. Такива за сега Финландия притежава 5. Приблизителнитѣ данни на тия катери сж следнитѣ: водоизмѣщение 12 тона, дължина 18 метра, широчина 3·5 метра, газене 1 мехръ, 2 мотора по 375 к. с. и 1 моторъ за икономически ходъ, скорость 40 мили въ часъ, районъ на действие при икономически ходъ 800 мили. Тия катери сж въоржжени съ 2 — 45 см. самодвижущи се мини, 2 картечници система Люисъ и 4 бомби противъ подводни лодки. Освѣнъ това тѣ иматъ и балони за изпущане на димова завеса. Катеритѣ се обслужватъ отъ 5 человѣка.

Предстоящо е поржчването на единъ броненосецъ за брѣгова отбрана и построяването на единъ докъ.

Швеция. Морското управление е дало последнитѣ си нареждания за започване постройката на новия кръстосвачъ — хвърчилоносачъ „Готландъ". Той ще има следнитѣ данни: водоизмѣщение 5,500 тонд, дължина 144 метра, широчина 14·8 метра. Въоржжението му ще се състои отъ 6—15 см. орждия, 4—4 см. автоматически противоаероплани орждия и 2 тройни 53 см. апарати за изхвърляне на самодвижущи се мини. Кръстосвачътъ — хвърчилоносачъ ще има 8 хвърчила.

Морското управление е решило да заржча въ шведскитѣ корабостроителници два нови 1000 тонни ескадрени миноносеца.

Дания. Данскиятъ адмиралъ Рекнитцеръ е представилъ новъ проектъ за организацията на въоржженитѣ сили въ Дания. Основата на този проектъ се явява затварянето входа въ Балтийското море. Рекнитцеръ предполага тази задача ще се осжществи като се построятъ мощни брѣгови батареи на островитѣ Фионъ и Зеландъ и се усили настоящия флотъ.

(Изъ „Мор. сборникъ" № 11, 1928. С. Н. И.)



Антоновъ, Д-ръ Н. П. — „За навлосването (афретирането)" — (Известия на Бургазката Търговско-Индустриална Камара, год. XII, брой 38 Бургазъ 22. XII. 1927 г., стр. 2 и 3).

Б. — „Моряка и вълнитѣ" (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 59, Варна 15. XII. 1928 г., стр. 2).

Балабановъ, Никола Т. — „Морето въ нашата народна мждрость" (Сп. Морски сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 7 и 8).

В. П. — „Нашето солопроизводство" — Единъ въпросъ, не търпящъ отлагане — (в. Знаме, год. V, София 12. XII. 1928 г., стр. 1).

Г. С. — „Възгледи върху морската война" (в. Народна Отбрана, год. X. брой 1413, София 30. XI. 1928 г., стр. 2).

Димитровъ, Ст. — „Моряшка пѣсень" — Музика — Слова отъ Е. Бѣлчева Багряна — (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 6).

Der Funkpeiler in der Bordpraxis — Handbuch für Nautiker. Berlin 1928 (Herausgegeben von der Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie, 88 страници, 23 отпечатъка).

Законопроекта за Василиковското пристанище. (в. Странджански гласъ, год. II, брой 45, Василико 1. XII. 1928 г., стр. 1).

Ивановъ, Сава Н. — „Нѣкои данни за плаващитѣ ледове" (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 8 и 9).

Конрадъ, Джозефъ — „Младость" — Повесть — Превела отъ английски Б. Бошнакова — (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 12—14).

Конкурсъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ (в. Съзнание, год. XXXI, брой 13, София 26 XI. 1928 г.).

Ковачевъ, Иорданъ — „Море и селенинъ" — Стихове — (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 1).

Каракостовъ, Кап. В. — „Къмъ българскитѣ моряци и кооператори Б. К. К. Д-во *България*" (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 58, Варна 30. XI. 1928 г., стр. 1 и 2).

Каракашевъ, Инж. Т. Ив. — „Корабостроителницата и плаващия докъ въ Варна" (списание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество, год. XXVIII, брой 23, София 5. XII. 1928 г., стр. 491—495).

Каракостовъ, К-нъ В. — „Никулденъ" — (в, Морски Ратникъ, год. II, брой 59, Варна 15. XII. 1928 г., стр. 1).

Croseck, H. — „Vom Segelschiff zum Roforschiff". Berlin 1928 (Verlag E. S. Mittler & Sohn, 39 страници, много отпечатъци, цена 13 л. марки).

Kircheiss, Carl — „Meine Weltumsegelung mit dem Fischkutter *Hamburg*". Berlin 1928. (Kribe-Verlag, 296 страници, цена 53 л. марки).

Правилникъ за вдигане и носене на корабитѣ и лодкитѣ българското народно и служебното морско знамена, щандарта, вимпелитѣ, и другитѣ специални знамена. София 1928 г. (Издание на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата — Пристанищно отдѣление, 11 страници и 14 цвѣтни отпечатъка, цена 30 лева).

Пампуловъ, Инж.-корабостроитель — „Екскурзии съ русалки по вода презъ 1928 година" (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 15—18).

Списаревски, К. Д. — „Търговскитѣ флоти на голѣмитѣ държави" (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. V, брой 813, София 27. XI. 1928 г., стр. 2).

Съюзъ на българскитѣ моряци и концесията за износъ на беконъ — (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 59, Варна 15. XII. 1928 г., стр. 2 и 3).

Славяновъ, Г. — „Георги Антоновъ" — Споменъ, — (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 3—6).

С. Н. И. — „Изъ чуждитѣ военни флоти" (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 1, Варна I. 1929 г., стр. 21 и 22).

Теория и практика судостроения — Сборник статей. Выпуск I. стр. 175, 1927 г. Выпуск II. стр. 160, 1928 г. (Издание Центрального Бюро по Морскому Судостроению Главметалла — Ленинград).

Товаренето и разтоварването на българскитѣ параходи, (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 58, Варна 30. XI, 1928 г., стр. 2).

Трайнинъ, П. — „Австро-Унгарската Дунавска флотилия въ Свѣтовната война" — Преводъ отъ Сава Н. Ивановъ — (Военно-Исторически сборникъ, год. II, брой 5 и 6, София X и XI. 1928 г., стр. 69—76).

Тикъ, Л. — „Воденицата въ дъноро на морето" — Норвежска легенда — (в. Варненска поща, год. XIV, брой 3435, Варна 12. XII. 1928 г., стр. 3).

Търновски, П. И. — „Тракия въ миналото и днесъ и излаза на България на Бѣло море" — (в. Отечество, год. VIII, брой 406, София, 22. XII. 1928 д., стр. 2 и 3).

Удонъ, Н. — „Една рибарска история" — Разказъ — (в. Варненска поща, год. XIV, бр. 3455, Варна 22. XII. 1928 г., стр. 2).

Ф-въ — „Българското параходно дружество" (в. Търговско промишленъ гласъ, год. V, брой 824, София, 10. XII. 1928 г., стр. 2).

Хумовъ, Антонъ П. — „Риболовство или пиратство" (в, Морски ратникъ, год. II. брой 58, Варна, 30. XI. 1928 г. стр. 2 и 3).

Шаренъ — „Сѫденето на Св. Никола отъ Божия сѫдъ" — Легенда — (в. Морски ратникъ, год. II, брой 59, Варна, 15. XII 1928 г., стр, 1 и 2).

Шаренъ — „Изповѣдьта на Кооператорчо" — Фейлетонъ — (в. Морски ратникъ, год. II, брой 58, Варна, 30. XI. 1928 г., стр. 2—4).

Шишковъ, П. Я. — „Подводникъ № 17" — Разказъ — (в. Спортъ, год. VII, брой 253, София 1. I. 1929 г., стр. 2 и 3).

Шиковъ, Ст. П. — Черно море" — Пѣсни — (сп. Морски сговоръ. год. VI, Варна, 1929 г., стр. 1).

Шишковъ, П. Я. — „Бѣгство" — Разказъ — (сп. Морски сговоръ, год. VI, брой 1, Варна, I. 1929 г., стр. 9—11).

Нашитѣ морски пристанища Варна и Бургасъ и тѣхното значение за международната ни търговия отъ Д-ръ Г. Свраковъ, София 1928 г. (отпечатъкъ отъ "Архивъ на Българскитѣ Държавни желѣзници и Пристанища, издание 1928 г., книга първа).

Цитираната по-горе работа на г, Д-ръ Г. Свраковъ, премирана отъ Дирекцията на Б. Д. Ж. и пристанища, ни дава една пълна картина за живота на нашитѣ две най-важни черноморски пристанища и тѣхното значение за международната ни търговия отъ отдавна миналитѣ години до нашитѣ дни. Тя представлява единъ много ценен трудъ за нашата бдна морска литература и трѣбва да бѫде прочетена отъ всѣки, който се интересва отъ нашитѣ пристанища и морската имъ търговия.

Студията на г. Свраковъ завършва съ следнитѣ хубави заключителни думи:

„Известни сѫ предимствата, които има морето, като транспортно срѣдство. Преди всичко морскиятъ пѫть е твърде евтенъ. Той не се нуждае ота никакви предварителни строежи. Въ него не се влагатъ никакви капитали, както при желѣзнитѣ пѫтища. Освенъ това самиятъ преносъ, ако и малко по-бавенъ, е винаги по евтенъ. Но не е само тая евтеность. Ако би било само това, мѫчно би билъ обяснимъ оня стремежъ, съ който народитѣ, които нѣматъ море, се стремятъ къмъ него. Биха били необясними голѣмитѣ жертви, които държавитѣ сѫ готови да положатъ, за да затвърдятъ и осигурятъ своето господство върху крайбрѣжието, което владеятъ.

Морето е пѫтя на свободата и на многото възможности. По сухопѫтнитѣ пѫтища търговията е винаги зависима отъ благоволението на сѫседитѣ. Само морето при нормални обстоятелства, не знае далечина и прегради. По него могатъ да се съобщаватъ непосрѣдствено и най-отдалеченитѣ народи. Цѣлата култура въ днешния си видъ е осѫществима само благодарение на господството на човѣка върху морето, благодарение на оня грамаденъ флотъ, който разнася стокитѣ по различнитѣ материци на земята.

Значението на морския пѫть за българската външна търговия ще расте постоянно и въ бѫдаще. Ведно съ това ще расте и значението на крайнитѣ пунктове на този пѫть — нашитѣ пристанища. Държавната политика трѣбва да се насочи къмъ повдигане на тия пристанищи на подобаваща висота въ техническо отношение. Войнитѣ разнебитиха нашето народно стопанство, вследствие на което търговията

презъ Варна и Бургасъ е значително намалена. Яко, обаче, нѣкога България се издигне стопански и това ѝ позволи да подържа една оживена търговия съ чуждитѣ държави, тогава българскитѣ пристанища отново ще се издигнатъ до степеньта на оживени търговски пунктове. Бждащето на стопанска България, е бждаще и на нейнитѣ пристанища."

С. Ч.

Pomorski godisnjak za 1928 godinu (Морски годишникъ за 1928 год), II. годишнина; официално издание на Дирекцията на морскитѣ съобщения въ Сплитъ — Югославия; 512 страници. Годишникътъ е излѣзълъ отъ печатъ наскоро, той представлява отлично ржководство за опознаване югославянското мореплаване и изобщо на стопанската деятелность на нашата съседка въ свръзка съ морето. Съдържа:

I. Календарь и метеорологически данни; дадени сж всевъзможни метеорологически таблици, сведения и указания за Адриатическо море и югославянскитѣ брѣгове. Описана е и метеорологическата служба по крайбрѣжието.

II. Морско управление: схема на морското управление въ Югославия; пристанищни капитанства; морски строителни секции: рибарска съветодавна комисия и нейнитѣ учреждения: морски пенсии-централна и мѣстни комисии, бюджетъ; прегледъ на строителната дейность за 1927 год.; кораби и плавателни обекти на Дирекцията на морскитѣ съобщения.

III. Корабоплаване. Дадени сж пълни сведения за всички *корабоплавателни предприятия въ Югославия*, — капитали, управленяе, тонажъ, подържани линии и съобщения и пр.

IV. Търговски флотъ. Подробенъ списъкъ на корабитѣ подъ Югославянско знаме, разпредѣлени споредъ вида на плаванията, които извършватъ. Пъленъ списъкъ на търговскитѣ капитани, механици, радиотелеграфисти и пр. Следватъ подробни статистически таблици и данни за Югославянския търговски флотъ.

V. Дадени сж изчерпателни сведения за мѣстнитѣ корабостроителници и корабни работилници и за тѣхната дейность презъ 1927 година.

VI. Организация на крайбрежието. Дадени сж пълни сведения за пристанищнитѣ заливи, пристанищата и тѣхнитѣ постройки, складове, стъмнявания, уреди и пр. Сжщо така списъци на всички учреждения по югославянското крайбрѣжие, които иматъ врѣска съ мореплаването и изобщо съ морскитѣ стопанства.

VII. Дадени сж всевъзможни навигационни и технически таблици, необходими при корабоплаването.

VIII. Подробно описание на маякитѣ, свѣтлинитѣ и знаковетѣ по югославянското крайбрѣжие.

IX. Морско законодателство. Дадени сж всички международни конвенции въ свръзка съ мореплаването и морското риболовство, а сжщо така всички наредби, окржжни, решения и пр. на Дирекцията на Морскитѣ съобщения, които сж въ сила и представляватъ общественъ интересъ.

Особено препоржчваме този годишникъ на всички наши специалисти, които работятъ въ областьта на нашето *мореплаване, морско риболовство, пристанища* и изобщо въ областьта на морското дѣло.

Г. С.

Василъ Бахаровъ: Съвременна Гърция. В. Търново 1928., ц. 20 лв. Главниятъ секретарь на Русенската Търг. Инд. Камара, бидейки делегатъ на сжщата въ Солунската международна промишленна изложба презъ 1926 г. е събралъ маса данни за стопанския животъ на сегашна Гърция и въ една сбита форма, на 52 страници излага впечатленията си отъ тая страна. тъй както и окачествява своята книга чрезъ подзаглавието ѝ.

Дадени сж въ общи черти характеристики на Гърция въ географическо, икономическо и международно отношение. Започвайки съ метода на едно учебническо изложение книгата оставя впечатление на една отлична студия върху нашата южна съседка, което интересува еднакво економиста и политика. Цифритѣ за външната търговия изобщо и съ България въ частность, за състоянието и развоя на разнитѣ земледѣлски и индустриални култури, за морското дѣло сж възможно най нови — отнасятъ се до 1926-1927 година. Освенъ това дадени сж и редица сведения за обществено — културния животъ на странага, та по тоя начинъ, книгата задоволява всекиго, който има желанието да се запознае съ днешна Гърция.

Онова, което ни интересува тукъ по-специално е отдѣла за гръцкото морско дѣло, мореплаване, корабостроене и пристанища.

Едно малко опущение има — нѣма данни за общата брѣгова линия на Гърция, а това е важно за съотношението между сжщата и числото на корабитѣ. Отъ приведенитѣ данни се вижда, че къмъ началото на 1926 г., броятъ на гръцкитѣ търговски параходи е билъ 483, съ 917017 т. и на вѣтроходитѣ 741 съ 60423 т. Сигурно тия числа сж надминати вече презъ последнитѣ три години.

Че корабостроението и покупката на нови кораби въ Гърция, за да се наваксатъ загубитѣ презъ войната сж били извънредно усилени показва цифрата на параходитѣ презъ 1914 г. — 474 параходи съ общъ пѣкащъ 549,983 т.

Безъ да бяде ни най-малко дефектъ, въ книгата не е отдѣлено мѣсто за корабостроителното дѣло и за развитието на отдѣлнитѣ параходни дружества, неща които интересуватъ насъ специално. Сжщо насъ би интересувалъ и размеритѣ на грижитѣ, които гръцката държава има къмъ морското и пристанищно дѣло и нейния протекционизъмъ спрѣмо корабостроението.

Дадени сж достатъчно цифри за корабодвижението въ гръцкитѣ пристанища, презъ 1925 г. главнитѣ отъ тѣхъ сж били посетени отъ 31,964 парахода съ обща вмѣстимость 18,067,511 По знамена на първо мѣсто естественно стоятъ гръцкитѣ — 22,576 съ 8,242,484 т. Но интересно е, че веднага следъ тѣхъ идатъ италиянскитѣ 2400 съ 4,093,676 т. Което значи, че Италия е успѣла да заеме едно много благоприятно положение въ външната търговия на Гърция. Засилило се е посещението на югославянскитѣ параходи, а българскитѣ стоятъ на 15 мѣсто: 49 парахода съ 52156 т., а България заема въ външната търговия на Гърция 10 мѣсто по вносъ и девето по износъ. Съ други думи числото на българскитѣ параходи, посещаващи гръцкитѣ пристанища не съответствува на мѣстото на България въ външната търговия на Гърция, а това значи, че нашиятъ износъ и вносъ за и отъ Гърция се извършва близо половината отъ чуждестранни параходи.

Авторътъ съ право изтъква огромната полза отъ непосредственото изучване на Гърция отъ страна на наши економисти и ступански дейци, защото ясно е че ний сме свързани економически съ Гърция тварде тѣсно и върховна необходимость е не само да запазимъ досегашното мѣсто, но и да засилимъ до крайна възможность търговията и корабоплаването съ тая страна.

Представлявайки еднъ твърде желанъ наржчникъ въ това отношение, ний препоржчваме книгата на г. Бахарова на всички интересующи се.

Д. В.

Българско машиностроително дружество

„ПОБЕДА"

Машинна фабрика и желѣзолеярница — гр. Русе

Телегр. адресъ: фабрика ПОБЕДА Русе, телеф. 232, клонъ—София инженеръ Цвѣтко Димитровъ, Мария Луиза 62

ЕДИНСТВЕНОТО НАЙ-ДОБРЕ ОБЗАВЕДЕНО И УРЕДЕНО ПРЕДПРИЯТИЕ ЗА

Водни турбини — всички системи мелнични машини — всички видове

Шелмашини, Еврики комбинирани, Тарараспиратори, Елеватори, Бурати, Филтри, Деташьори, Вентилатора — винаги на складъ. Валцове европейски — за брашна Търговски и небетчийски. Планзихтери европейски съ 2—3—4 и 6 отдѣла. Мелнични камъни „Ла Ферте" дветѣ лъвчета. Дизелови и нафтови мотори. Динамомашини. Комплектни трансмисиони желѣзарии. Специални машини за преназбване и изглаждане на мелнични валци

Инженери и специалисти механици винаги на разположение

2—1



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

Произвежда най-доброкачествени

зефири, оксфорди, бархети, маристи, бѣлени платна, американи, хасета, чаршафи, сини и спортни докове, обущарски докове, панами, ангини, дюшекликъ материи, габардини, лицеви обущарски платна, швейцарски материи и други, които се изработватъ отъ най-доброкачествени прежди и се боядисватъ съ най-упорни бои



ОСНОВАНА 1904 ГОД.

ЗА ТЕЛЕГРАМИ: ФАБРИКА НАДЕЖДА ТЕЛЕФОНЪ № 47

10—2

Кожарска фабрика Произвежда лицеви кожи: **Боксъ черъ и цвѣтенъ, Белони, Лакъ, Шевра, Кожи за кожени издѣлия и мебели**



СКЛАДЪ ВЪ СОФИЯ

Главни депозитори на кожарската фабрика

БРАТЯ К. БЪКЛОВИ

СОФИЯ-РУСЕ-ВАРНА-ПЛОВДИВЪ

Кожарско ателие

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

10—2

Д-во на Бившитъ Заведения
Пенковъ & Поповъ
Кожарска фабрика
РУСЕ

КОЖЕНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

пергаментови
хромови
ремачки
саржми



ВИНАГИ на СКЛАДЪ
ЦѢНИ ИЗНОСНИ

ПЪРВА БЪЛГАРСКА ПЛЕТАЧНА ФАБРИКА ЗА ФИНИ ТРИКОТАЖИ И ЧОРАПИ

„БЪДАЩНОСТЬ“

на

ИЛИЯ ИЛЕВЪ

Основана въ 1907 год. Габрово

FABRIQUE DE BONETERIE

„BADASCHNOST“

„Бъдащность“ Българска плетач. фабрика
Бъдащность Габрово
ХИГИЕНИЧНИ ФЛАНЕЛИ
ЧИСТА ВЪЛНА

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

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

Търсете ги въ всички добре уредени магазини!

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

Цѣни достѫпни за всѣкиго!

10—2

„ОРЕЛЪ“

БЪЛГАРСКО ОБЩО ЗАСТРАХОВАТЕЛНО Д-ВО
ОСНОВАНО ПРЕЗЪ 1914 ГОД.
КАПИТАЛЪ И РЕЗЕРВИ НАДЪ 50.000.000 Л.

Първостепененъ застрахователенъ институтъ въ България съ широки международни презастрахователни и банкови връзки. Интереситѣ на застрахованитѣ при Д-во „Орелъ“ сѫ напълно обезпечени

Клонове: ЖИВОТЪ, ПОЖАРЪ, ЗЛОПОЛУКА, ТРАНСПОРТЪ, КРАЖБА ЧРЕЗЪ ВЗЛОМЪ.

На осигуренитѣ по клона „Животъ“ по специалнитѣ таблици съ намаление на премиитѣ, последнитѣ почватъ да се намаляватъ съ 10% следъ третата год. и достига за нѣкои до 45% отъ премията

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ ВЪ СОФИЯ ТЕЛЕФОНИ №№ 594 и 1917
Представители въ всички градове и по-голѣми села

2—1

КОНКУРСЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ЗА МОРСКИ РАЗКАЗЪ

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

2. Въ конкурса може да вземе участие всѣки българинъ.

3. Представенията разказъ трѣбва да бѫде написанъ специално за конкурса и непечатанъ по-рано.

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

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

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

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

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

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

гр. Варна 25 октомврий 1928 год.

Отъ Главното управително тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ

ВОЕНЕНЪ ШАПКАРЬ
НЕНКО СЛАВЧЕВЪ
УЛ. ПРЕСЛАВСКА, 19
ВАРНА

ГОЛѢМЪ СКЛАДЪ:
на каскети, всички видове формени и ученически фуражки.
Винаги въ депозитъ материали за сѫщитѣ.

ГОЛѢМЪ ИЗБОРЪ
отъ меки шапки отъ най-реномиранитѣ италиянски фабрики и пр. и пр.
9—1

Бр. Габровски-Русе

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

2—2

МАГАЗИНЪ
„ЖЕЛѢЗНА РЖКА“
подъ Окржжния сждъ гр. Русе, ул. Николаевска № 12

Желѣзо, ламарина на едро и дребно, тжрби галванизирани, черни и частитѣ имъ. Сита разни марки, каиши, елеватори мелничарски чукове, разни видове масла, азбестъ, клингеритъ, графитъ и всички други мелничарски и технически артикули.

3—2

Сабетай Л. Бениешъ

Русе

ФАБРИКА

ЗА ТАХАНЪ, ХАЛВИ, ЗАХАРНИ ИЗДѢЛИЯ И РАСТИТЕЛНИ МАСЛА.

Телегр. адресъ: БЕНИЕШЪ

Телефонъ:

ФАБРИКА № 373

5—2

АКЦИОНЕРНО ТЕКСТИЛНО Д-ВО

АНДОНОВЪ & МИХАИЛОВЪ

Сливенъ

КЛОНЪ — СОФИЯ — ПЛ. СВ. НИКОЛА 12

Произвежда всички видове камгарни и щраихгарни платове и разни одеала

3—2

„SITMAR"

SOCIETA ITALIANA di SERVIZI MARITTIMI

Itinéraires, Horaires et tarifs

DES SERVICES 5—2

Grand express, rapides, postaux et commerciaux

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

Agence Bourgas et Varna pour la Bulgarie



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

ВАТСОНЪ & ЮЛЪ

Параходна агенция Л-тдъ

Бургаски клонъ Телефонъ № 255

ТЕЛЕГРАМИ: **Шипингъ** — БУРГАСЪ

10—2

Бр. Маринъ & Алекси Д. Маринкьови

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

Телеграфически адресъ: МАРИНКЬОВИ **Телефонъ № 6**

Marin & Alexy D. Marinkeff Frères

Fondée en 1886

BOURGAS et SLIVEN (Bulgarie)

A BOURGAS

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

A SLIVEN

fabrique de draps et étoffes de laine;

A JAMBOLY

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

Champs labourables á Djournaly (Arrondissement de Camobat).

BIENS IMMEUBLES A SOPHIA ET VIENNE

5—2

Исковичъ & Леви

Русе

ФАБРИКА

за химически произведения и тенекени издѣлия

5—2

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА

за

ШЕСТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТОТО СПИСАНИЕ

„Морски Сговоръ“

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯТЪ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Шестата годишнина на списанието започва на 1 януари 1929 година. През течение на годината ще се дадатъ 10 книжки съ художествено изработени корици, съ отбрани морски снимки и картини и най-разнообразенъ материалъ по морскитѣ въпроси отъ наши и чужди автори. Шестата годишнина на списанието ще излиза въ **24** печатни страници всѣки брой (безъ корицитѣ и рекламитѣ листове).

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

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

На членоветѣ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, които сж издължили членскитѣ си вноски за 1929 година списанието ще се изпраща **безплатно.**

На всички останали абонати списанието ще се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

На сътрудницитѣ на списанието ще се плаща следния хонораръ

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

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

За отпечатани въ списанието реклами се плащатъ следнитѣ такси:

За еднократна публикация на цѣла страница	600 лева
За еднократна публикация на ½ страница	300 лева
За еднократна публикация на ¼ страница	200 лева
За еднократна публикация на ⅛ страница	100 лева

За художествено изработени реклами се плаща 200 лева по-вече, за изработка на рекламата и клиширането й.

За десеткратни публикации на реклами, художественото изработване и клиширане е за смѣтка на редакционния комитетъ.

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

Всичко що се отнася до списанието „Морски Сговоръ“ да се изпраща на адресъ:

Български Народенъ Морски Сговоръ Книжовно-Просвѣтенъ отдѣлъ

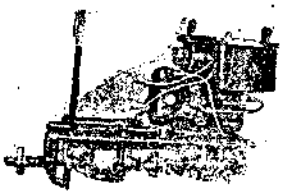
ул. Царъ Борисъ № 6 — Варна

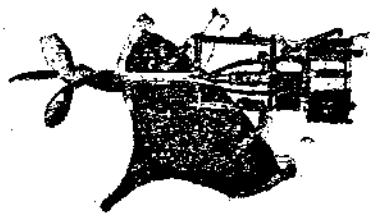
ШВЕДСКИ МОТОРИ ЗА ЛОДКИ

Петролни „PENTA“ отъ 2 и пол. до 45 к. с.

Нафтови „SKANDIA“ отъ 4 до 400 к. с.

СЪ ОСИ, ВИНТОВЕ (ВИТЛА), ДЕЙДВУДНИ ТРЪБИ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ







СЪВЕТИ И СКИЦИ ВЪ ПОСТРОЙКА НА РАЗНИ ВИДОВЕ МОТОРНИ ЛОДКИ * ТЪРСЯТЪ СЕ ДЕЯТЕЛНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ

Представитель ПОЛИТЕХНИЧЕСКО БЮРО ГАНЧЕВЪ, Бургасъ. Собственикъ зап. капитанъ втори рангъ ГАНЧЕВЪ БОГДАНЪ

10—1

Ком. Д-во „ФЕРМЕТАЛЪ“

ПАН. Х. ИВАНОВЪ и С-ие

Доставя редовно и продава отъ складъ по най-износни цени и условия разни видове: **Желѣза за бетонъ, желѣзни греди, желѣза фасонни, желѣза** обли, плоски, квадратни и **чемберлъци. Ламарини** желѣзни и поцинковани отъ 0·3 до 80 мм. дебелина **Тръби** желѣзни и поцинковани отъ 6 до 156 мм. вжтрешенъ диаметръ. **Чугунъ и коксъ. Цинкъ. Мѣдь и олово на листа и кюлчета. Калай. Антимонъ. Алуминий. Никелъ. Сребро и други метали. Белгийски джамове** на каси и най-доброкачествени **безири. Разни издѣлия отъ чугунъ, желѣзо, стомана, ламарина,** тель и други

ТЕЛЕФОНЪ 580

ТЕЛЕГРАФИЧЕСКИ АДРЕСЪ: „ФЕРМЕТАЛЪ“

С О Ф И Я

ул. Бр. Миладинови № 12 до Клементина

1—1



Телеграфич. адресъ: „ИНДУСТРИАЛБАНКЪ“

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

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

Кореспонденти въ всички градове на Царството.

Извършва всички банкови операции.

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

10—3

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА „АЛЕКСАНДЪРЪ" - ГАБРОВО

ПРОИЗВОДСТВО НА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПРЕЖДИ И ПЛАТОВЕ

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

Телеграфически адресъ:
ФАБРИКА АЛЕКСАНДЪРЪ — ГАБРОВО

Adresse télégraphique:
FABRIQUE ALEXANDRES — GABROVO (Bulgarie)

S-té laine-textile anonyme par actions

FABRIQUE ALEXANDRES

GABROVO (Bulgarie)

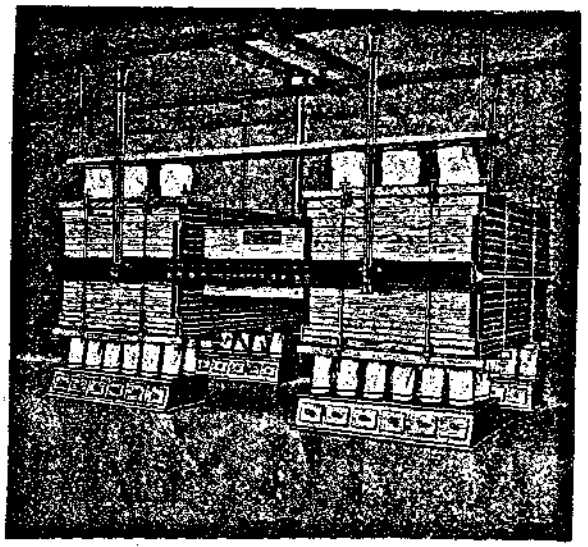
FABRICATION DES DIVERS TISSUS ET FILS EN LAINE

10—3

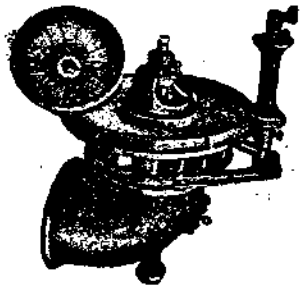
Машинна фабрика

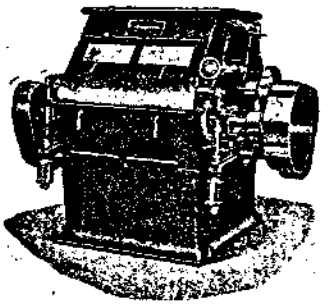
Е. Мюлхауптъ & С-ие А. Д. Русе

Телегр. адресъ:
МЮЛХАУПТЪ



Телефони:
Дирекция 331
Бюро 198





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

10—1

„БЪЛГАРИЯ“

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

ЗАСТРАХОВА И ПРЕЗАСТРАХОВА:
ПОЖАРЪ, ЖИВОТЪ, ТРАНСПОРТЪ, НЕЩАСТНИ СЛУЧАИ

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

„БЪЛГАРИЯ“

е най-старото българско застрахователно дружество въ царството

ГАРАНЦИИ НА ДРУЖЕСТВОТО:
КАПИТАЛЪ, РАЗНИ РЕЗЕРВИ И ДР.
на 31. XII. 1927 г. лева 188,835,482.57
ИЗПЛАТЕНИ ЗАГУБИ (ЩЕТИ)
до 31. XII. 1927 г. лева 608,345.238.69

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

5—1

Акционерно Дружество

„ВУЛКАНЪ“

ВАРНА

Фабрика за метални и металолѣярни издѣлия

Телеграф. адресъ: ВУЛКАНЪ. Телефонъ № 110

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

Строи и монтира всѣкакви желѣзни резервуари и ламаринени кумини.

Отлива всѣкакви чугунени и бронзови части.

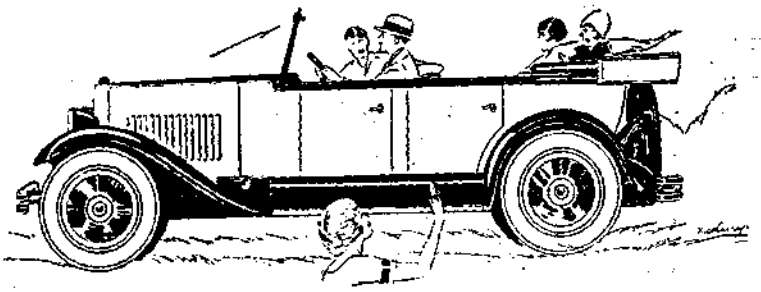
Поправя всички видове машини и инсталации.

Изработва прецизни зжбни колела на специална фрезова машина.

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

10—1

STUDEBAKER



Представитель за България:

НИКОЛА ДИМИТРОВЪ

СОФИЯ
МАРИЯ ЛУИЗА 33
Телеф. 2881

РУСЕ
ТЪРГОВСКА 15
Телеф. 257

Генераленъ представитель

ВЕРМОРСЪ най-здравитѣ лозарски пръскачки

ВОНДЕРЪ най-луксознитѣ велосипеди

ВУЛКАНЪ най-издържливитѣ ловни гилзи

РУНДЕ лозарски ножици и ножчета

Постояненъ депозитъ на

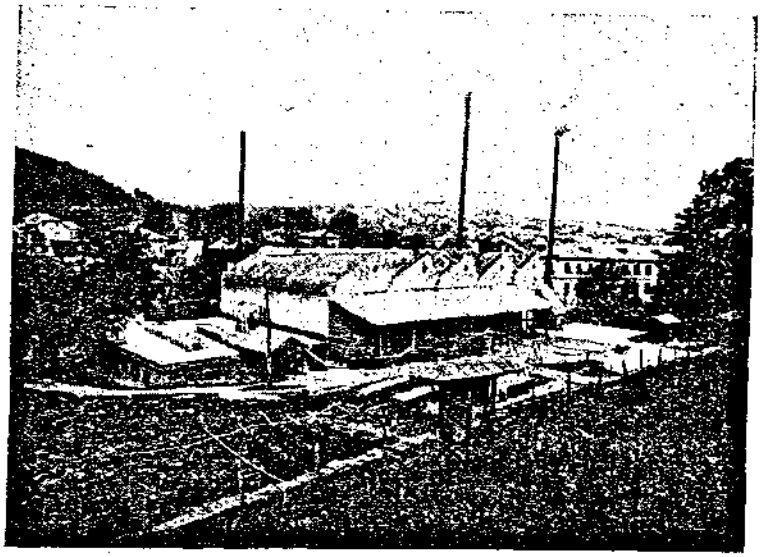
лозарскиножици **КУНДЕ** и ножчета

и всички лозарски и винарски уреди

1—1

ХРИСТО Р. БОБЧЕВЪ & СИНОВЕ-ГАБРОВО

Основана 1859 г.
Телефонъ № 4



ТЕЛЕГРАФ. АДРЕСЪ:
БОБЧЕВИ

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

10—3



Произвежда първокачествени памучни прежди

Най-голѣма издържливость, еднакво равни жици, най-износни цени — ето какво отличава българскитѣ прежди отъ чуждитѣ

Предпочитайте българското производство! ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ"!

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

10—3

БРАТЯ ТЕНЕВИ
ВАРНА

СКЛАДЪ
КОЛОНИАЛЪ • ЖЕЛѢЗАРИЯ
ДЖАМОВЕ • БЕЗИРЪ И ДР.
НА ЕДРО

Телеграф. адресъ: ТЕНЕВИ
Телефонъ № 71
10—4

БРАТЯ МАДЖУНКОВИ

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

СКЛАДЪ: всички стъкла, машини и принадлежности за содолимонадовото, винено и бирено производства, бои и есенции, тапи.
Плетачни машини **„Дубнедъ"**.
Бродерийни машини **„Корнели"**.
Ледени машини **„Линде"**.
Шевни машини **„Виктория"**.
3—1

ПОДЪ ПЕЧАТЪ Е
„ЧЕРНО МОРЕ"
ОБЩОДОСТѢПНИ СТУДИИ
отъ САВА Н. ИВАНОВЪ
КНИГА II. ЦЕНА 30 ЛВ.
за поржчки обръщайте се къмъ автора (ул, Македонска 98 Варна) или къмъ Главното Управително тѣло на Българ. Народенъ Морски Сговоръ (ул. Царь Борисъ № 6, Варна)

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) **Български Нзроденъ Морски Сговоръ и Ядранска Стража;** 2) **Кооператоръ** отъ Г. Славяновъ; 3) **Панамски каналъ** отъ Н. Найденовъ; 4) **Младость**) отъ Джозефъ Конрадъ — превела Б. Бошнакова (продължение); 5) **Спасяване** — разказъ, преводъ Н. П. Ивановъ; 6) **Морски спортъ** — екскурзии съ русалки по вода презъ 1928 год. (продължение) отъ Пампуловъ; 7) **Официаленъ отдѣлъ**; 8) **Морски новини**; 9) **Морски книгописъ**.

С. М. КИТРИНОПУЛО
А. Д. • ВАРНА
ТЕЛЕФОНЪ № 270

ПОСТОЯНЕНЪ СКЛАДЪ НА:
СТРОИТЕЛНО - ДЕКОРАТИВНИ МАТЕРИЯЛИ

безиръ, терпентинъ, лакове, растителни и индустриални масла, рибени, минерални, цилиндрови

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

Четки всѣкакъвъ видъ

Бензинъ, парафинъ, блакъ, смола, колофонъ, химикали

ВЖЖА, КАНАПИ

Главни представители на гумени царвули отъ фабрика „КАУЧУКЪ"
10—4



КОЖАРСКО АКЦИОНЕРНО Д-ВО
„ПЕНЧО К. БОНЕВЪ"
ГАБРОВО
Телеграми: ПЕНЧО БОНЕВЪ. Телефонъ 119
S-TÉ DE TANNEUR PAR ACTION
„PENTCHO K. BONEFF"
GABROVO (Bulgarie)
Pour télégrammes: PENTCHO BONEFF
10—3

МЕТАЛОЛѢЯРНА
и
СТРУГАРСКА РАБОТИЛНИЦА
„СТРУГЪ"
В. ЕНГИБАРОВЪ — ВАРНА
ул. Мария Луиза № 20

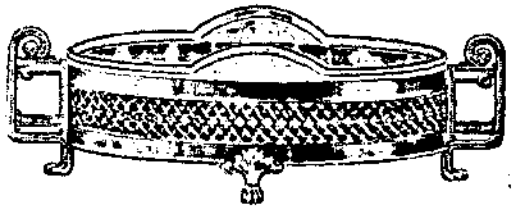
Фабрикува чугунени печки
ТИПЪ **„ПЕРНИКЪ"** МАРКА Е

отъ 1925 г. въведени въ България като най-икономични, практични и евтини, приспособени съ обратно горене.

Изработва и извършва

всѣкакви ремонти на разни индустриални и земледѣлчески машини • Всички видове лагери, шайби и трансмисии, готови и по поржчка винаги при
НАЙ-НИЗКИ ЦЕНИ
10—1

МАГАЗИНЪ „КРИСТАЛЪ"
на МОРДИ Б. СОЛОМОНОВЪ
ВАРНА, ул. Царь Борисъ № 10 — Телефонъ № 467



Голѣмъ изборъ на разни порцеланови, фаянсови, стъкларийски и емайлирани издѣлия. Сервизи за маса, чай, сладко, кафе и други Прибори отъ алпака, сжщо и посребрени, мушами за маса, лампи, полюлеи и други. Всички потребности за ресторанти, кръчми и пр.
6—4

ВАСИЛЪ ХР. ПОПОВЪ & СИНЪ
ВАРНА, УЛ. „ПРЕСЛАВСКА" № 33
СКЛАДЪ НА ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ
ДЪРЖАВНИ ДОСТАВЧИЧИ

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

ЦЕНИ КОНКУРЕНТНИ
10—4