



МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА IX
КНИЖКА 5
ВАРНА
МАЙ 1932 год.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВЕТНИЯТЪ ОТДЕЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ



ТЕЛЕФОНЪ 326

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

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

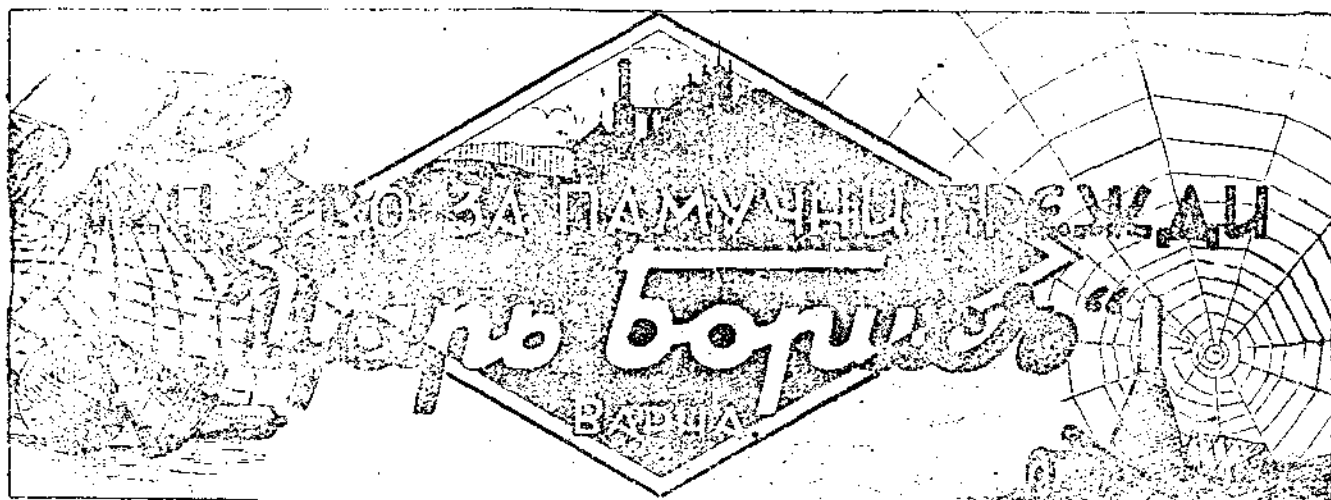
Строежъ, монтажъ и поправка на всѣкакви видове машини и инсталации.

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,

РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕНИИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана вѣща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10-6



Произвежда първокачественни памучни преди

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

Предпочтайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЪ БОРИСЪ“

Продажби чрезъ генералнитѣ представители:

СУЗИНЪ и С-ие А. Д., СОФИЯ — ВАРНА.

10-4

ИМАЛИНЪ



най-реномирания терпентиновъ кремъ за обуца

ИМАЛИНЪ: Течность за чистене и лъскане
металически издѣлия.

ИМАЛИНЪ: Смазка за подове, линолеумъ, ме-
бели и пр.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ АКЦ. Д-ВО

ФАБРИКА

за химически произведения и
тенекиени издѣлия

Русе

тел. № 101 и 283



ПРИДВОРНИ ДОСТАВЧИЦИ

София

тел. №. 22—29 и 42—34

СПЕЦИАЛНОСТЪ: ЦЕЛУЛОЗНИ ЛАКОВЕ И МАТЕРИЯЛИ ЗА
ШПРИЦАПАРАТЪ МАРКА

НИТРО и ФЛОРИДИНЪ

Всѣкакви видове лакове за вагони, трамваи, авто-
мобили, файтони, мебели и за всѣкакви желѣзни,
дървени конструкции, както и кожени издѣлия.

СКАНДИНАВСКА
Близко Източна Агенция Акц. Д-во
Бургасъ — Варна.

1—1

ЕРВАНТЪ АТАМЯНЪ
ПЛОВДИВЪ
КНИЖЕНЪ СКЛАДЪ

1—1

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА IX. БРОЙ 5.

ВАРНА, май 1932 год.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ :
За България 150 лв., за чужбина — 200 лева.
УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ.

Отдѣленъ брой 20 лв.

Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

ДЕВЕТИЯТЪ РЕДОВЕНЪ СЪБОРЪ.

На 22. май т. г. се открива въ гр. Габрово IX. редовенъ съборъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Делегати отъ всичкитѣ краища на страната ще донесатъ съ себе си схващанията за нуждитѣ на организацията и нейната дейность въ връзка съ въпроситѣ, които съ една системна постепенность привличатъ все по-вече вниманието на обществото.

Макаръ, че отъ VIII. редовенъ съборъ сж изминали едва седемъ месеца, свикването на сегашния е по-вече отъ навременно.

Изтеклата 1931 отчетна година остави голѣми следи отъ дейността на организацията и постави за разрешаване едни отъ най-голѣмитѣ въпроси на дейната програма.

Създаването на българско параходство по р. Дунавъ вече се обсъжда въ назначената комисия отъ Министерството на Земледѣлието. Деветия редовенъ съборъ не ще мине безъ надлежно внимание, този жизненъ въпросъ за нашето стопанство като подчертае още веднъжъ становището си по организирането на това дѣло.

Голѣмитѣ преобразования въ службитѣ на нашитѣ пристанища въ връзка съ новия бюджетъ на държавата заслужено ще привлкатъ вниманието на събора, който, преценявайки нуждитѣ на нашето корабплаване, ще съумѣе да изнесе своето схващане, за да подпомогне правилното разрешение на въпроса въ интереса на голѣмитѣ задачи на морска България, като го координира съ духа на точка първа отъ дейната програма.

Становището на Б. Н. М. С. по този въпросъ е отъ още по-голѣмо значение, като се знае историята на развоя му до сега и прѣчкитѣ, които заинтересовани сж му правили съ огледъ на егоистично професионални интереси и полемиката, която се води въ връзка съ него.

Думата на събора ще дойде тъкмо на време, за да се разсѣятъ напластенитѣ подозрения отъ тѣзи срѣди, чрезъ строгата обективность на преценкитѣ, които делегатитѣ на събора ще направтъ, като иматъ предъ видъ само интереситѣ на страната и народното стопанство въ връзка съ мореплаването. Гаранция за това ще бжде състава на делегатитѣ, които изхождатъ отъ всички срѣди на нашата интелигенция и въодушевени отъ голѣмитѣ идеи на Б. Н. Морски Сговоръ, ще правятъ своитѣ преценки, съ огледъ само на общественитѣ интереси.

Въпроса за държавната ни политика по риболовството ще бжде наново изтъкнатъ, като се има предъ видъ, че задължителното свикване на висшия рибарски съветъ, който трѣбва да чертае тази политика, не ще бжде свиканъ поради финансови затруднения. Независимо отъ това, обаче, нашата риболовна политика е очертана преди да се е взело мнението на този съветъ, съ което още веднъжъ се подчертава, какъ се гледа на учреденитѣ съ законъ съвѣщателни институти, назначението на които е да държатъ въ контактъ отговорнитѣ държавни фактори съ нуждитѣ на стопанскитѣ единици, чиято дейность тѣ подпомагатъ. Усилията на организацията да привлече вниманието на отговорнитѣ фактори върху периферията на царството, та чрезъ нея да допринесе за стопанския развои и на вътрешността, се сблъскватъ често пжти съ отрицателни схващания и още не сж стигнали до осезателни резултати. Ние не губимъ вѣра, че и по този въпросъ ще може да се стигне до хармония въ дейността на държавнитѣ органи и Б. Н. М. С., като съ това се даде още по-голѣмъ тласкъ на риболовството у насъ.

Предстоящото изработване на законъ за поощрение на корабплаването е сжщо така единъ фактъ отъ голѣмо значение за идеитѣ, провеждани

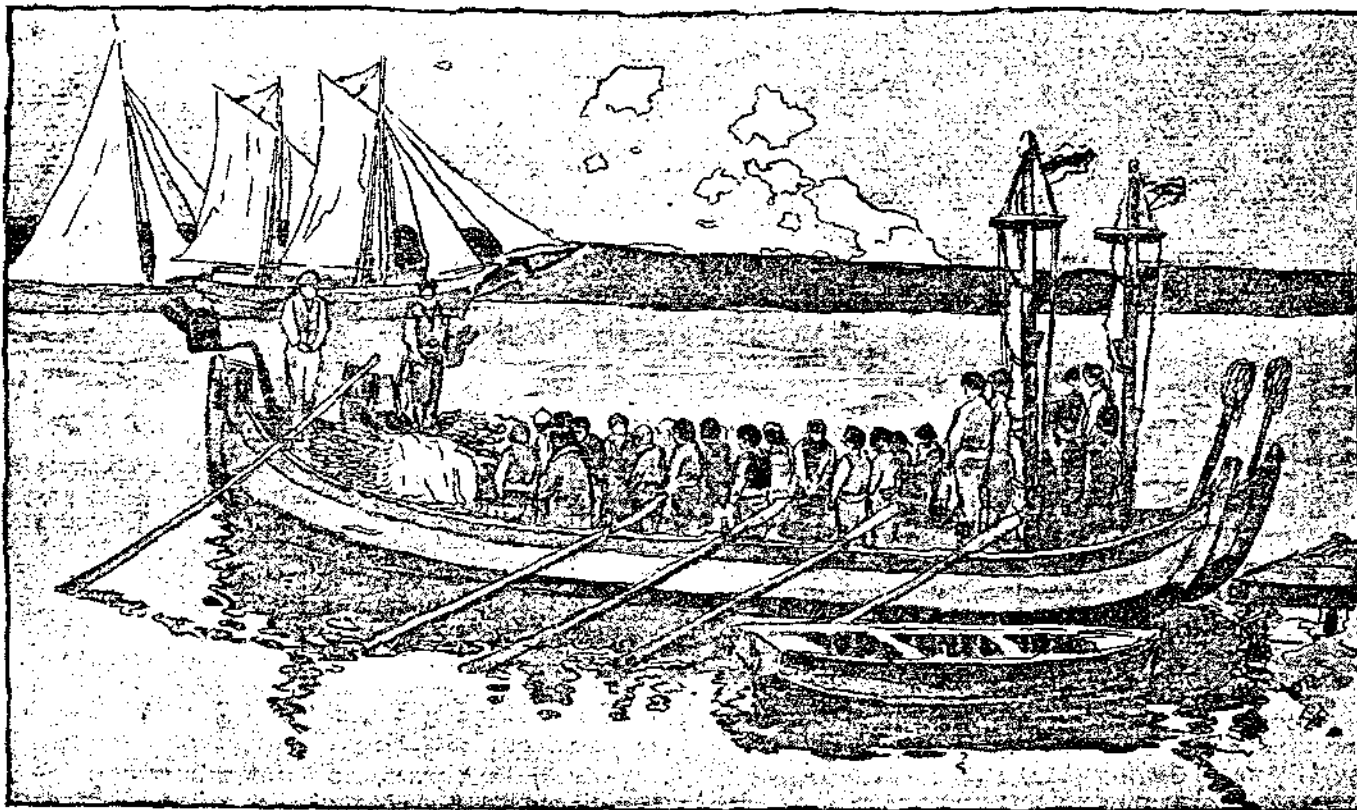
отъ Б. Н. М. С. и той ще намѣри подходяще мѣсто въ разискванията по дейността на организацията.

Тежката стопанска криза, която страната изживява, дава своето отражение и върху дейността на организацията. На IX-я редовенъ съборъ предстои да направи своитѣ преценки въ връзка съ това и да даде насоки за дейностъ, която да може по-леко да изведе организацията къмъ нормаленъ организационенъ животъ. Само тази причина е достатъчна за свикването на събора. Почеститѣ срещи на главнитѣ дейци на организацията ще дадатъ възможностъ тѣ да провѣрватъ своитѣ схващания по състоянието въ днешнитѣ моменти и окрили съ нови надежди, да отнасятъ съ себе си обновената

чрезъ общуването вѣра въ бъдещето на Б. Н. М. С.

Съ общи усилия тѣ ще съумѣятъ да намѣрятъ правилнитѣ насоки по които организацията ще може да достигне до разрешение на така поставенитѣ голѣми обществени задачи, като не пропусне и чисто организационнитѣ такива като лѣтовища, воденъ спортъ, конференции, сказки, пропаганда, курсове и пр., които я характеризиратъ като дейна и съ най-разнородни прояви, насочени къмъ една обща целъ — пробуждане любовъ къмъ морето и поддържане разумно национално морско чувство.

Ние пожелаваме ползотворна дейностъ на IX редовенъ съборъ.



Молитва преди тръгване на риболовъ

Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

В. Игнатовъ.

НАШЕТО РИБОЛОВСТВО И ИНСПЕКТОРАТА ПО РИБАРСТВОТО.

Въ отговоръ на статията отъ г. П. Росенъ въ в. „Зора“ Инспекторатътъ по рибарството при М-вото на Земледѣлието излиза съ обяснения въ в. „Време“ отъ 18. февруарий 1932 г.

Чувствително засегнатъ отъ справедливитѣ атаки, отправени по адресъ на направляваната отъ Инспектората наша риболовна политика, която така печално се отразява върху крайбрѣжнитѣ ни градове, а особно върху цвѣтуция въ миналото Созополъ, Инспектората прави отводъ, като насочва отговорноститѣ върху Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Ние се гордѣемъ съ факта, че официално се признаватъ резултатитѣ отъ дейността на Б. Н. М. С. Не ни смушава обстоятелството, че тѣ така охотно се признаватъ, защото се считатъ отрицателни. Очудва ни начина на защита, който е избранъ отъ Инспектората. Той впрочемъ не е новъ за ръководителитѣ на нашата риболовна политика.

Белетристичната статия на г. П. Росенъ или не е била правилно схваната, или умишлено се даватъ уклончиви отговори, които целятъ да измѣстятъ въпроса и снематъ отговорности, които напоследъкъ така силно започнаха да тежатъ надъ ръководителитѣ на риболовната ни политика. Защото, вмѣсто да отговори, вѣрни ли сж впечатленията на г. Росенъ по „болшевишката настървеностъ“ на бившитѣ възпитаници на Рибарското училище, Инспектората се задоволява да каже, че Рибарското училище е открито по инициативата на хора отъ Б. Н. М. С. Ние не допускаме крайността, която нашия почтенъ писателъ изтъква, защото знаемъ режима, при който младитѣ риболовци сж възпитавани. Ако, обаче, тѣ сж обладани сега отъ недоволство, това трѣбва да се обясни съ разочарованието, което тѣзи младежи преживяватъ отъ факта, че съ свършване на училището, тѣ не бѣха настанени на работа, както закона за това училище повелява. А този въп-

ростъ е изключително въ властта на Върховния разпоредител на бюджета отъ ведомството — Инспектората.

Да допуснемъ ли, че съмълчанието си по този въпросъ, Инспектората е съгласенъ съ констатацията, направена въ в. „Зора“? Сжщия инспекторатъ официално заявява, че специалиститъ на времето си излѣзли да доказватъ, че това училище е луксъ за насъ. Дали тѣзи специалисти сж били отъ Инспектората на риболовството или отъ други срѣди, това не се казва, но достатъчно е направената констатация, за да се знае, че Инспектората сподѣля това схващане. Щомъ службата по риболовството у насъ е съ така опредѣлено мнение за Рибарското училище, не е чудно, че резултатитъ отъ неговата дейностъ могатъ да стигнатъ до положението, което е констатирано отъ г. П. Росенъ. Нѣщо повече. Не ще бжде пресилено, ако се предположи, че тѣзи резултати, сж желани, за да се докаже вѣрността на изнесеното отъ специалиститъ становище!

Щомъ това училище нѣма опредѣлени директиви за дейностъ въ хармония съ една ясно установена риболовна политика на морето, то не ще даде осезателни резултати. Причината за това, обаче, помалко може да се крие въ самото училище, колкото въ върховетъ, които го ръководятъ. Въпрѣки това, то даде съ първитъ си випуски една риболовна кооперация, която устоя на всички изпитания и се създаде като здрава единица, която зае достойно мѣстото си между риболовнитъ организации по брѣга и създаде първото поколѣние просвѣтени рибари съ българско самочувствие и силно развито колективно чувство. Тѣзи риболовци и днесъ се търсятъ отъ всички риболовни организации.

Защо останалитъ випуски на това училище не се настаняха по сжщия начинъ съгласно чл. 5. отъ Закона за Практическото рибарско училище? Поневата Б. Н. М. С. не ще да е билъ виновенъ. Ние предчувствуваме отговора, който може да ни се даде. — Министерството на финансиитъ не отпуска срѣдства. Ако запитае, а къде сж фонда „Практическо рибарско училище“ и сумитъ, внасяни съгласно чл. 19. отъ Закона за рибарството въ фонда „Културни мѣроприятия по земледѣлието, горитъ, водитъ и рибарството“ — пакъ ще ни се отговори, че има причини вънъ отъ Инспектората, които сж погубили и тѣзи суми за правата имъ целъ, макаръ да сж постѣпвали отъ риболова въ България и отъ личния трудъ на ученицитъ на Рибарското училище.

За изучаванията, съ които бѣше натоваренъ холандския риболовенъ корабъ „Кникеръ“, разбира се, виновенъ е билъ пакъ Б. Н. М. С., защото спе-

циалиститъ пакъ се били изказали предварително, че това е излишно. Изглежда, че Инспектората и тукъ, за да остане вѣренъ на схващането на специалиститъ, е насочвалъ и давалъ освѣтления на холандцитъ по такъвъ начинъ, че резултата имъ да потвърди предварително изнесеното схващане отъ специалиститъ. Впрочемъ, този въпросъ е достатъчно уясненъ отъ г. Проф. Д-ръ С. Консуловъ въ брой № 1 на „Морски Сговоръ“, за да не се спираме на него.

Въ какво се е проявила тогава дейността на върховния институтъ по риболовството? Б. Н. М. С. наложилъ създаване на рибарското училище и извикване на холандцитъ за изучаване нашето море въ риболовно отношение. Други фактори пречатъ за да се приложатъ чл. 5 отъ Закона за Рибарското училище въ връзка съ чл. 19 отъ Закона за рибарството. Тѣ сж причина за изоставяне на произвола на сѣдбата свършилиитъ училището питомци, които, нека това се запомни добре, сж предимно сираци отъ войната и синове на риболовски и бѣжански семейства. Тѣзи младежи сж принудени да преживяватъ първото разочарование отъ Законъ и Държава и вмѣсто да се отдадатъ на усвоената професия, да трѣгнатъ по отжпкания пѣтъ — да търсятъ служби, за да стигнатъ единъ день до настрояния, които г. Росенъ вече констатира.

Вѣроятно сжщитъ фактори сж виновни за гдето рибарския параходъ стои неизползуванъ и още не е пристѣпилъ къмъ една системна научна работа за изучаване условията за морски риболовъ, нито пъкъ води обучение въ по-модеренъ начинъ на риболовъ съ различни видове мрежи, та да даде въ готовъ видъ най-полезни указания за цѣлото ни риболовство. Училището по сжщитъ причини продължава да обучава възпитаницитъ си въ способитъ за риболовъ, отдавна известни по крайбръжието и практикувани отъ столѣтия. Поставя се тогава въпроса: Къде е Инспектората и какви сж неговитъ задачи? Ще излѣзе ли най-после той отъ своята инертностъ и ще даде ли дългоочаквания импулсъ за работа, за търсене начинитъ чрезъ които да се повдигне морското риболовство и поминѣка на крайбръжното население. Ние още не губимъ вѣрата въ това. Бихме искали да видимъ интензивна работа, макаръ и безъ резултати и не ще обвиняваме никого за това, защото ще знаемъ, че тѣ сж били насочвани съ искрено желание за достигане на общеполезни и отдавна желани цели. Бездействието никога не дава резултати.

В. Игнатовъ.

Петъръ Ивановъ Търновски.

ОТКРИВАНЕ II. МОРСКА ИЗЛОЖБА НА Б. Н. М. С. ВЪ СОФИЯ.

(Речитъ на Министъръ Костурковъ, Проф. Бончевъ и П. Стояновъ).

На 24.IV.1932 г. въ 11 часа, въ прогимназията „Графъ Игнатиевъ“, се откри II. морска изложба на Българския Народенъ Морски Сговоръ, устроена отъ Софийския клонъ на Б. Н. М. С.

Откриването се предшества съ изпѣване народния химнъ „Шуми Марица“, „Химнъ на морето“ и други пѣсни отъ I. Народенъ български хоръ „Гусла“, подъ диригентството на младия композиторъ В. Бобчевски, диригентъ на Народната опера.

Присѣтствуваха представители отъ всички Министерства и родолюбиви организации. Салона бѣ препълненъ и частъ отъ публиката бѣ принудена да стои по коридоритъ.

Изложбата откри г. Министъръ Костурковъ. Ето резюме отъ неговата речъ:

„Падна ми се честта днесъ, по случай II-та изложба на Б. Н. М. С. да кажа нѣколко думи. Борбата за животъ между народитъ и държавитъ не само че не се отслаби, но се и засили. Въ тая областъ на домогване за материални добивки и завоевания вървятъ и завоеванията на човѣшката духовна култура. Главното орждие е билъ човѣшки разумъ. Науката и техниката сж били главнитъ постове, които сж допринесли за прогреса на човѣчеството. Човѣка и човѣчеството сж гледали да съз-

дадатъ най-благоприятни условия за своя животъ. И макаръ и днесъ физическата мощъ да претендира за надмощие надъ духовната, нѣма да бѣде далечъ времето, когато ще има обратно надмощие. Нашиятъ народъ въ борбата за своето съществуване, макаръ малтъкъ, но поставенъ отъ историческата съдба всрѣдъ природа съ всички благодатни условия, се е борилъ да превъзмогне всички ония спънки, които сж се изпечвали въ хода на неговия духовенъ животъ.

У насъ има национална черта—тя е страшната самокритика—иза тование недостатъчно сме ценили своето. И днесъ има маса свѣтъ, който твърди, че малко е направено за напредъка на страната ни.

Нашитѣ историци се сиятъ на данни на жтешественици отъ западъ къмъ изтокъ. Отъ тѣхъ черпимъ сведения за състоянието на нашата страна въ миналото.

Азъ съмъ очевидецъ на българина въ село и градъ отъ 52 години нанасамъ, когато населението живѣеше въ сѣбори, заедно съ животнитѣ. Днесъ тия села обработватъ всичко по най-модеренъ начинъ и живеятъ въ хигиенични жилища. Отъ тия наблюдения изтъквамъ общата материална и духовна култура и прогресъ, които е направилъ българскиятъ народъ въ последнитѣ три десетилѣтия. Ние днесъ имаме учени българи, които правятъ честь на мировата култура. Поети, писатели — сжщо.

У насъ техниката прави сжщо своето завоевание, и това се признава въ сравнение не само съ нашитѣ сжседи, но и съ отдавна напреднали държави. Нашитѣ учени употребиха неимоверни усилия, за да проучатъ въ миналото и настоящето напредъка въ всички области на материалната и духовна култура. Завоеванията въ областта на материалната и духовна култура сж голѣми.

Най-малки завоевания сме направили въ областта на морето и водата. Причинитѣ сж исторически. Нашиятъ народъ е билъ винаги на суша и за това е обикналъ сушата. Нашиятъ човѣкъ има душевни ламтежи къмъ владението и обработването на земята. Ние сме поставени въ крайно благоприятни условия отъ къмъ море и Дунава. Ние не използваме нито морето, нито Дунава. Къмъ морето нашиятъ народъ не е билъ притеглянъ, защото най-характерната черта на българина е неговата привързаностъ къмъ земята. А морето и въобще воднитѣ пжтища сж, по които се разнася свѣтовната култура и чрезъ морето културата е правила най-мощнитѣ си завоевания. Не напраздно е създадена максимата, че който владѣе морето, владѣе свѣта. Морето, което раздѣля народитѣ, ги и съединява. Ние не познаваме красотата на морето и неговото богатство.

Напоследъкъ, обаче, и българскиятъ народъ отправи очи къмъ морето. И литератори и учени и техници вече работятъ за сближение на народа съ морето, за използване богатствата на последното и за развитието на търговията ни чрезъ воднитѣ пжтища. И нашитѣ поети не сж забравили морето и Дунава. Убеденъ съмъ, че съ течение на десетилѣтия нашиятъ човѣкъ — българина, ще обикне морето и водата.

Преди дванадесетъ години се постави основата на народната организация „Български Народенъ Морски Сговоръ“, създаденъ отъ шепя българи, преданни на голѣмата идея за морето. Задачата на Б. Н. М. С. е и ще бѣде да приобщи българина къмъ морето. И за честь на тѣзи труженици въ тази областъ, безъ преувеличение, пропагандата се е за-

силсила и маса свѣтъ въ България обръща погледа си къмъ морето и Дунава. Б. Н. М. С. съществува отъ 12 години, издава отъ 9 години великолепно и разкошно списание и други издания въ видъ на отдѣлни книги, брошури, позиви и др. Чрезъ това той буди интересъ въ тая областъ. Използувайки земята и водата българскиятъ народъ ще върви въ пжтя на нормално развитие. Заслугитѣ на Б. Н. М. С. сж огромни. Азъ пожелавамъ още по-упорита борба на труженицитѣ на Б. Н. М. С. за тласкане България все напредъ и напредъ. Днесъ сме свидетели и на една великолепно втора морска изложба, която ще даде опознаване на всѣки любознателенъ за това, което представлява морето и водата за България и за българския народъ. Възхвалявамъ създателитѣ на Б. Н. М. С. и инициаторитѣ на втората морска изложба. Съ тия нѣколко думи обявявамъ за открита втората изложба на Б. Н. М. С.

Втори говори Проф. Д-ръ Бончевъ, председател на Софийския клонъ на Б. Н. М. С., който изрази следното:

„Следъ казаното отъ г. Министра Костурковъ, който бѣ тѣй изчерпателенъ, ще кажа само нѣколко думи. Фактъ е, че отъ толкова въкове българскиятъ народъ не се добралъ до брѣговетѣ. Не трѣбва да ни отчайва мисълта, че отъ скоро се лишихме отъ брѣговетѣ на Бѣлото море. Невъзможно е българскиятъ народъ да се развива безъ брѣговетѣ на Бѣлото море. Ние трѣбва да се доберемъ до брѣговетѣ на Черно и Бѣлото море за да станемъ морски народъ. Б. Н. М. С. се стреми съ всички срѣдства, щото българскиятъ народъ и специално софиянци да обикнатъ морето. Б. Н. М. С. не можеше да изпълни своята задача безъ помощта на М-вото на Желѣзницитѣ, Земледѣлието, Просвѣтата, Софийската община и др. Азъ считамъ за свой дългъ да изкажа благодарността на организацията на г-на Министра на желѣзницитѣ за съдействието, което ни указа и за хубавата речъ при откриването на изложбата, на г-да М-тъ на Просвѣтата, на Търговията, на Софийската община и на всички учреждения и лица които ни дадоха съдействието си за организиране на морската изложба.“

Трети говори Петръ Стояновъ, председател на Главното управително тѣло на Б. Н. М. С. Между другото той каза следното:

„Отъ името на Г. У. Т. дължа да кажа: Г-нъ Министръ Костурковъ изложи обстойно причинитѣ, поради които нашиятъ народъ, не е можалъ да обикне морето и Дунава. Б. Н. М. С. може да обрне вниманието на нашия университетъ, на литератори, на общественици—да дойдатъ на брѣговетѣ и рѣка за рѣка съ труженицитѣ на морето да работятъ всрѣдъ народа. Ние можемъ да се гордѣемъ първо за успѣхитѣ направени вече въ здравно отношение. Бавно, но сигурно, ще следваме задачитѣ, които сме предначертали. Изказвамъ благодарността на М-ра на Желѣзницитѣ, Земледѣлието, Просвѣтата и други лица, които помогнаха изнасянето добрата организация на изложбата.“

Югославия, при все, че почна по-късно отъ насъ, като проучи организацията и целитѣ на Б. Н. М. С., днесъ има 40 хиляди члена, а ние 4,000.

Нашиятъ народъ трѣбва да създаде условия за бждещитѣ поколения като си разясни значението на воднитѣ пжтища. Почнахме малцина, а трѣбва да бждемъ мнозина“.

Следъ това мило тържество, отъ голѣмо значение не само за Б. Н. М. С., но и за българския народъ и България, направи се обиколка изъ 10



Единъ нѣтъ отъ стая № 6 на морската изложба въ София.

Лѣтни морски ученически колонии.

добре уредени стаи на изложбата, кждето нагледно сж представени всички прояви на българина въ връзка съ мѣстото и напредъка ни въ сравнение съ другитѣ народи.

Ето накратко изложенитѣ предмети поотдѣлно въ всѣка стая на двата етажа. Въ първия етажъ има 6 стаи, а въ втория — 4, естетично подредени.

Въ първа стая има два отдѣла: фауна и флора.

Втора стая е съ три отдѣла: риболовентъ, рибовъденъ и спортентъ.

Въ трета стая сж представени минералнитѣ богатства на крайбрѣжието ни съ диаграми за производството на соль, отъ 1885 до 1931 г.; паркетното производство на горското стопанство „Тича“; мина Черно море; електрич. централа Адрее и пр. Тукъ е отдѣла хидрография и метеорология съ най-подробни диаграми и всички видове хидрографни инструменти.

Четвърта стая е съ два отдѣла: Корабоплаване и Другитѣ и ние на Дунава; тѣ иматъ подраздѣление: свѣтотно корабоплаване, родно корабоплаване, поощрение на корабоплаването, военни флоти на Дунава — ние и други на Дунава.

Пета стая е съ два отдѣла: брѣгова отбрана и илюзионъ атака на крѣстосвача „Хамидие“.

Шеста стая е съ шестъ отдѣла: морски плажъ, лѣтовище, морелѣчение, оздравяване на брѣговетѣ и художествена литература въ връзка съ морето. Тукъ сж представени много художествено ликоветѣ на нашитѣ писатели — маринисти заедно съ всички печатни издания на Б. Н. М. С.

Седма стая има изложени 44 морски пейзажи на наши маринисти.

Въ осма стая сж изложени 35 картини само на прочутия нашъ маринистъ Проф. Ал. Мутафовъ.

Въ девета стая — история и география: много интересни сж 33 скици, изразяващи влиянието на морето върху историята на българския народъ и презморскитѣ военни нашествия на нашитѣ прадѣди, подредени отъ зап. полк. Дървинговъ.

Въ 10. стая — пристанища: Черно море и Дунава върху географическитѣ карти отъ 13 до 19 столѣтие и въ описанията на стари книги. Сбирки, карти, атлази, гравюри на инж. Л. Божковъ, Гл. Директоръ на Б. Д. Ж. и пристанища.

Желателно е всичко тѣй великолепно подредено и изложено да бжде снето въ видъ на снимки по отдѣлно и помѣстено въ единъ специалентъ албумъ. Това ще прави честь не само на Б. Н. М. С., но и на българския народъ и на България. Наложително е при всѣка друга изложба да се напечатватъ албуми съ подробни изложения, както това правятъ въ странство за улеснение на представителитѣ на печата и на публиката.

Трѣбва даапелираме къмъ нашитѣ държавници, управници, общественици и българското просвѣтено общество да се проникнатъ отъ девиза: *Бъдещето на България е къмъ нейнитѣ морета и рѣки.*

Да поздравимъ Г. У. Т., на Б. Н. М. С., Софийския клонъ и всички отъ Б. Н. М. С., които сж допринесли зи художествената уредба на блестящата морска изложба, както и тия идеалисти, които употребяватъ свѣрхчовѣшки усилия чрезъ слово и перо за пропагандиране богатата и хубоститѣ на моретата и рѣкитѣ, и които настойчиво искатъ чрезъ български параходи да се развѣе нашето тридѣтто знаме по рѣкитѣ, моретата и океанитѣ.

Петъръ Ивановъ Търновски.

Д-ръ Димитъръ В. Георгиевъ.

ГЕОГРАФИЧЕСКОТО ПОЛОЖЕНИЕ НА ЕДНА СТРАНА И РАЗВИТИЕТО НА НЕЙНОТО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Между многото условия, които донасятъ разцѣтъ или упадѣкъ на даденъ търговски флотъ, стои и географическото положение на самата страна. По-специално тукъ се касае до положението, което заема страната по отношение на минаващиятъ покрай нея морско-търговски пътница. Е ли разположена тя на една отъ двѣтъ крайни точки на нѣкой важенъ морски път, нейниятъ търговски флотъ може да се развива за смѣтка на странитѣ, лежащи по срѣдата на морския път. Напротивъ, ако страната е разположена между крайнитѣ пунктове на пътя, преуспѣването на търговскиятъ ѝ флотъ е възпрепятствувано, и то въ полза на странитѣ приближени по-вече до крайнитѣ точки на морския път.

Не трѣбва да се преувеличава значението на това условие. За развитието на даденъ търговски флотъ влиятъ и други условия: исторически, стопански, политически, географически и пр. Едни отъ тѣхъ могатъ да омаловажатъ влиянието на географическото положение, а други могатъ да го засилватъ. Въ това отношение всѣка страна представлява конкретенъ случай, който трѣбва да се разглежда отдѣлно. Въ тази студия ще се проучи изобщо отрицателното влияние на географическото положение, какъ се проявява то, съ какви срѣдства разполагаме за коригиране послѣдствията му, и частно какъ влияе географическото положение на нашата страна върху развитието на Българския търговски флотъ.

Единъ примѣръ ще уясни по-вече гореизложенитѣ идеи. Франция е разположена къмъ срѣдата на морския път, който съединява Северна Европа съ Близкия и Далеченъ Изтокъ. Корабитѣ които трѣгватъ отъ Балтийското и Северно морета, се отбиватъ въ французскитѣ пристанища и прибиратъ голѣма частъ отъ товаритѣ, предназначени за Изтока. Защото тѣ могатъ да котиратъ несравнимо по-низки навла отъ тѣзи на французскитѣ кораби за сѣщия път.

Когато се търси обяснението, защо северно-европейскитѣ кораби успѣватъ да подбиватъ французскитѣ навла, трѣбва да се има постоянно предъ видъ следното обстоятелство: линиитѣ, поддържани отъ единъ националенъ флотъ, се разпрѣскватъ лжеобразно къмъ другитѣ страни, т. е. иматъ за началенъ пунктъ едно отъ пристанищата на самата страна. Изключенията сж рѣдки и тѣ се отнасятъ винаги до страни съ силно развито корабоплаване. Това обстоятелство се дължи не толкова на економически закони, колкото на национализъмъ и на несвършенна търговска организация въ поддържането на рейсовитѣ съобщения. По-долу ще се повърнемъ на това явление.

Северно-европейскитѣ кораби трѣгватъ отъ своитѣ пристанища натоварени съ известно количество стоки, които въ случая можемъ да наречемъ „главенъ товаръ“. Рѣдко главния товаръ запълва всичката имъ разполагаема вмѣстимостъ. Обикновено частъ отъ последната остава свободна и се попълва изъ пътя съ „допълнителенъ товаръ“. Винаги навлото, събирано отъ главния товаръ, се котирва на базата на „пълния експлоа-

ционенъ коефициентъ“ на кораба*). Това ще каже, че най-низката възможна такса на навлото трѣбва да покрива костюемата цена на транспорта и възнаграждението на транспортния предприемачъ. Не такъвъ е случая съ допълнителния товаръ: навлото, което се събира за него се котирва на базата на единъ „частиченъ експлоатационенъ коефициентъ“ т. е. обемащъ само онѣзи свѣрхразносски направени за отбиване на кораба въ попѣтното пристанище, за товарене и аримажъ на стоката и пр. Това е така, защото колкото и промѣнлива да е величината на главния товаръ, предполага се, че събраното отъ него навло е достатъчно да покрие: при добра стопанска конюнктура — пълниятъ експлоатационенъ коефициентъ и печалбата на арматоръ, а при лоша конюнктура — поне една голѣма частъ отъ пълния експлоатационенъ коефициентъ. Въ противенъ случай поддържането на линията би компрометирало стопанското съществуване на корабоплавателното предприятие. Безспорно, при добра стопанска конюнктура цифрата на частичния експлоатационенъ коефициентъ ще бжде чувствително по-низка отъ тази, получена при лоша конюнктура.

Французскитѣ кораби, трѣгвайки отъ собствениѣ си пристанища за Изтока, трѣбва да взематъ главенъ товаръ. Именно тукъ проличава тѣхната конкурентна способностъ, понижена отъ географическото положение на страната имъ. Предлагайки транспортнитѣ си услуги на стокитѣ предназначени за Изтока — които ще образуватъ главния имъ товаръ — тѣ трѣбва да имъ котиратъ навла на базата на пълненъ експлоатационенъ коефициентъ. Срещу това пъкъ, северно-европейскитѣ кораби ще могатъ да котирватъ сѣщитѣ навла на базата на частиченъ експлоатационенъ коефициентъ. Необходимо е да се подчертае тукъ, че костюемата цена на морския транспортъ не варира пропорционално съ разстоянието. Непромѣнливата частъ разносски отъ костюемата цена е почти еднаква, а въ нѣкои случаи даже надвишава промѣнливата такава. Отъ тамъ и обстоятелството, че французскитѣ пристанища отстоятъ по-близо до Изтока, отколкото северно-европейскитѣ, нѣма да намали въ никой случай французскитѣ пълненъ експлоатационенъ коефициентъ на северно-европейскитѣ кораби, действащи въ французскитѣ пристанища. Така че стопански възможната минимална такса на навлото за разгледания транспортъ ще бжде винаги по-висока за французскитѣ кораби, отколкото за нѣкои чужди такива.

Отъ това следва, че французскитѣ корабоплавателни предприятия, които поддържатъ линии къмъ Близкия и Далеченъ Изтокъ, сж изложени на една непоносима конкуренция отъ страна на северно-европейскитѣ арматори. Въ обратната посока на сѣщия пътъ французскитѣ кораби, отиващи къмъ северно-европейскитѣ пристанища, понасятъ една подобна конкуренция. По сѣщия начинъ географическото положение на Франция влияе за пони-

*) Експлоатационенъ коефициентъ е припадающата се на всѣки „фрагтовъ тонъ“ (40 кубически стѣпки или 1016 килограма) стока, частъ отъ дневната костюема цена на експлоатацията на кораба.

жение конкурентната способност на нейните кораби, плаващи въ останалите важни морско-търговски пътища, които минават покрай самата страна: напр. отъ Северна Европа къмъ Западна и Южна Африка, къмъ Сръдния и Южна Америка и пр. А всичко, казано до тукъ за Франция, се отнася еднакво и до другите страни, имащи междинно положение на главни морски пътища: напр. за Европа — Испания, Португалия, Италия, Гърция и пр. Въ това отношение Русия съ своите пристанища Ленинградъ и Одеса, е като че ли предопредѣлена да играе единъ день капитална роля въ европейското корабоплаване; разбира се ако редица обстоятелства останатъ непроменени.

Тукъ може да се постави въпроса дали не съществуватъ нѣкои начини за коригиране това отрицателно влияние на географическото положение. Така се слага проблемата за разрешение въ гореизброените страни и другаде, където географическото положение на страната спъва развитието на местния търговски флотъ.

Най-радикалната мѣрка, която може да се препоръча, засѣга трансформацията на националните морски линии. Тѣхните „глави“ т. е. начални пунктове, да се премѣстятъ отъ националните пристанища въ пристанищата на оная страна, отъ която идва самата конкуренция. Напоследъкъ се работи у Франция, щото компаниите да поддържатъ известни линии, тръгващи не отъ французските пристанища, а отъ Анверс, Ротердамъ и даже Хамбургъ. На пръвъ погледъ това премѣстване на рейсовите глави не изглежда да представлява сериозни трудности. Въ сжщностъ, обаче, тукъ се касае не толкова до откриването на добре уредени агенции въ чужбина, колкото до фактическото настаняване на свѣтовни навлови тържища. Понеже съ премѣстването на линейните глави се цели щото събираното навло отъ получаващия въ чужбина главенъ товаръ да позволява на националните кораби да опериратъ въ собствените си пристанища съ частиченъ коефициентъ, ако не по-низъкъ, поне равенъ на онзи, съ който работятъ чуждите конкуренти. Усилията за това „завладяване на чужди пазари“ трѣбва да се насочатъ, освенъ къмъ възможното намаление на навловите такси, още и къмъ качествено подобрене на транспорта. Последното се постига съ: 1. Уреждане на собствена агенция въ самото навлово тържище и представителства въ хинтерланда му; 2. редъ технически подобрения въ експлоатирания материалъ и въ организацията на рейсите. Въ това отношение не бива да се пренебрѣва рекламата, изричните клаузи въ транспортните документи и най-вече качеството и националността на земния задморски персоналъ. Ако следъ всичко това се устроятъ отъ чуждата страна нѣкои изкуствени прѣчки, тѣхното превъзможване ще легне изцѣло върху плещите на външно-политическите фактори.

Друга една мѣрка — отъ палиативенъ характеръ — е била употребявана въ миналото и сега се прилага редовно: отпускане субсидии на търговския флотъ. Най-ефикасна и най-лесно реализируема мѣрка, стига да разполага държавното съкровище съ необходимите сръдства. Тукъ, обаче, само една частъ отъ субсидията е предназначена да покрие разликата между експлоатационните коефициенти на подпомагания и конкурента му, а останалата частъ отива за други цели: поощрение

изобщо, специаленъ строежъ на корабите, компенсация за нѣкои тяжести, наложени въ субвенционния контрактъ или произтичащи отъ социалното законодателство на страната, повишение намалената конкурентна способностъ отъ стопански или исторически условия и пр. и пр. Къмъ прѣкото парично субсидиране могатъ да се прибавятъ и многото начини за непрѣко подпомагане на търговския флотъ. Подходящи за случая сж: каботажния монополъ, данъчните облекчения, рамбурсирането на пристанищни и канални такси, комбинираните тарифи за транспорта по суша и по море и пр.

Третата мѣрка за препоръчване е ограничаване конкуренцията между националните и чужди предприятия, посредствомъ картелни спогодби, сложени на международна база. Между многото познати форми най-сполучливо прилагаеми сж така наречените „agreements“ и „conferences“. Съ тѣхъ компании отъ различни националности си опредѣлятъ взаимно сфери на влияние, като всѣка една се задължава да ограничи дейността си само въ даденъ пѣтъ или само въ дадена категория стоки. Срещу конкуренцията на некартелираните арматори борбата се води посредствомъ контракти и „последлатими работи“.

Отъ горе посочените три корективи всѣка показва преимущества и недостатъци. Теоретически предпочитанието отива като че ли къмъ премѣстването на рейсовите глави.

Поощрението съ прѣки или косвени сръдства е дейностъ отъ областта на държавната стопанска политика. Не така лесно се склонява законодателя да даде облаги въ полза на една сравнително малка обществено-стопанска категория. Незагодитѣ на географическото положение сж недостатъченъ самостоятеленъ аргументъ за това. И наистина, търговските флоти, които получаватъ подкрепа, изтъкватъ и други аргументи отъ социаленъ, стопански и политически характеръ. И други недостатъци има тази коректива: тя действува върху последствията безъ да премахва самото зло.

Корективата премахване на конкуренцията е още по-недостатъчна за много конкретни случаи. Познатъ е всѣкому ефемерния характеръ на международните картелни спогодби изобщо. Работите вървятъ добре докато трае спогодбата, но прекратятъ ли се тя, всичко се връща на старото положение. Освенъ това не винаги компаниите сж разположени да се картелиратъ. За това е необходимъ „афинитетъ“, въ случая могатъ да го породятъ само общите интереси на контрагентите. Въ нормално време тъкмо противното е на лице: интересите на визираните компании ги подтикватъ не къмъ спогодби, а къмъ най-ожесточена конкуренция. Следователно, тази коректива се явява възможна само презъ годините на морско-транспортни депресии, когато общия повикъ за спасение задущава желанието за трупане печалби. Най-после тя остава за винаги палиативна мѣрка.

Като най-реална коректива се явява премѣстването на линейните глави. Видѣхме по-горе съ какви трудности е свързана тази реализация. Но пъкъ тя единствена действува върху самата причина на злото. Независимо отъ това, премѣстването на рейсовите глави може да донесе и непрѣки ползи за цѣлото народно стопанство: увеличаване района на действие за националното знаме, количествено и качествено подобрене на националния плавателенъ паркъ, повдигане сръдната подготов-

ка на персонала, откриване нови перспективи и методи за стопанската и политическа експанзивност на нацията и пр. и пр. Още по ценни резултати биха се получили, ако тази коректива се прилага едновременно съвместно с непрякото поощрение на търговския флот посредством комбинираните тарифи. Последните спомагат за монополизиране превоза по море на някои стоки въ полза на една или повече национални компании. Освен това комбинираните тарифи засилват националния и транзитен стокосъв трафикъ и го концентрират въ едно или две пристанища, най-удобните от гледище на географическо положение и съобщителни средства съ вътрешността на страната.

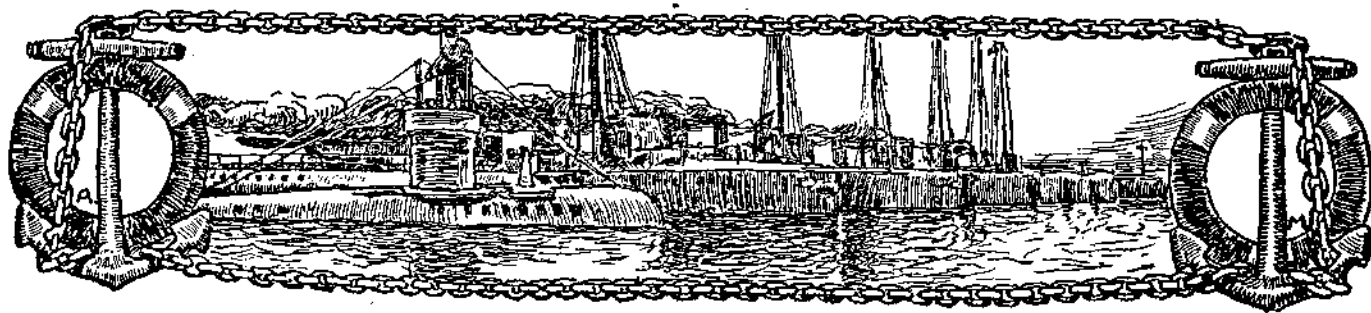
Сега да пренесемъ проучванията си на Българска народно-стопанска почва.

Преди всичко географическото положение на България — отъ наше гледище — не е едно отъ лошите такива. Нашите пристанища сж близо до началната точка на всички важни пътища, тръгващи отъ Черно море. Само корабите, обслужващи руските и ромънски линии могат, да се отбиватъ въ Варна и въ Бургасъ. За щастие, нито единъ, нито другитъ ни съседни по море иматъ корабоплаване развито до такава степенъ, че да застрашава преуспяването на нашия търговски флотъ. По-точно, линиите на тѣзи страни нѣматъ нито желаната гъстота, нито необходимата търговска организация, за да ни конкуриратъ така, както гер-

манските, холандските, белгийските и английски линии конкуриратъ французските. Но нищо на свѣта не ни гарантира, че това положение ще остане непроменено. Затова умѣстно е още преждевременно да вземемъ мѣрки, като премѣстимъ главитѣ на някои наши линии отначалото отъ Варна въ Кюстенджа и Галацъ, а по-късно — при уредени дипломатически отношения съ Русия — и въ самата Одеса. Съ това не само ще се заячатъ позициите на нашето корабоплаване срещу евентуалната конкуренция на ромънското и руско корабоплаване, но и нашия вносъ — износъ ще извлече голѣми ползи. При всички други условия непроменени, нашите кораби ще иматъ възможностъ да котиратъ, отъ Варна и Бургасъ, навла по-низки отъ сегашните. Защото тѣ ще могатъ да опериратъ въ нашите пристанища съ частиченъ експлоатационенъ коефициентъ, въ всички случаи значително по-низъкъ отъ сегашния имъ пълненъ експлоатационенъ коефициентъ. Това подбиване на навлото ще играе ролята на една скрита премия за износа ни.

За всичко това сж необходими: сериозни проучвания на условията, при които работятъ ромънските и руски арматори, количествено и качествено повдигане на плавателния ни паркъ, а преди всичко по-широкъ замахъ и по-малко „комерчество“ въ срѣдите на нашето паракодно дружество.

Д-ръ Димитъръ В. Георгиевъ.



Рисунокъ отъ Ал. Мутафовъ.

Г. С.

РАЗВИТИЕ НА ГРЪЦКИЯТЪ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ

То се осигурява сега съ приетиятъ отъ гръцкия Камара и Сенатъ законъ за флота, който се състои отъ две части: първата предвижда кредитъ, които ще се даватъ за флота презъ бюджетните години 1931—1932 до 1936—37 год. включително, като всѣка година ще се отпускатъ по 355 милиона драхми за нови постройки. Втората частъ съставя плана за строежитѣ, а именно: 1. Постройка на два дивизиона изтрѣбителъ, всѣки отъ които ще се състои отъ по 1 изтрѣбителъ — водачъ и по 8 изтрѣбителъ (4 отъ тѣхъ вече се строятъ въ Италия, а двата сж даже почти напълно готови). 2. Постройка на 8 подводника, 2 отъ които ще бждатъ минни заградители. Тоя планъ се подраздѣля на три отдѣла.

Отдѣлъ А: Постройка на 4 изтрѣбителъ по 1,500 тона водоизмѣстване, а заедно съ това построяване на всички, необходими за флота стѣкмявания и удобства и постепенно организиране на брѣговата охрана.

Отдѣлъ В: Постройка на 1 изтрѣбителъ — водачъ отъ 2000 тона водоизмѣстване и 1 подводенъ заградителъ, а заедно съ това, продължаване на предвиденитѣ въ отдѣла А работи.

Отдѣлъ С: Постойка на 1 изтрѣбителъ — водачъ и на 8 изтрѣбителъ, 1 подводникъ (възможно пакъ заградителъ,) продължаване на другитѣ строежи по А и В и замѣна на престарѣлитѣ и поради това извадени отъ строя кораби. Закона постановява: „Отдѣлитѣ А и В на строителния планъ ще бждатъ непремѣнно изпълнени въ продължение на 6 години, т. е. между бюджетните години 1931—32 и 1936—37 включително. Отдѣла С ще бжде изпълненъ веднага следъ привършване на строежитѣ по А и В. Тия последнитѣ ще се извършватъ споредъ указанията на единъ специаленъ законъ“. Понататъкъ се говори върху източниците, отъ кждето ще се взематъ необходимитѣ суми. Отъ предвиденитѣ за изразходване презъ първитѣ 6 години средства за отдѣлитѣ А и В, 62 % се опредѣлятъ за постройка на нови кораби, а останалата частъ за другитѣ стѣкмявания и запаси за флота. Тукъ се включва и постройката или доставката на единъ петроленъ корабъ (корабъ-щерна) отъ около 6000 тона вмѣстимостъ. Съ единъ особенъ членъ министра на флота се опълномощава „да извърши по установения законенъ редъ продажбата на линейнитѣ кораби „Килкисъ“ и „Лемносъ“. За тая цель

тѣ трѣбва да бждатъ разоржжени до месецъ януарий 1932 година. Двата споменати кораба могатъ, преди да е извършена продажбата имъ, обаче следъ като бждатъ разоржжени, наново да се използватъ като военни кораби, съ каквото и да било друго предназначение, но само ако това бжде определено пакъ по законодателенъ редъ“.

За надзора върху целесъобразното приложение на закона и отпускането на несбходимитѣ бюджетни срѣдства се учредява при Адмиралния щабъ, особень съветъ.

Трѣбва да се отбележи, че строителниятъ планъ на флота отдавна съществува и систематически се прилага, закона идва само да го оформи и да осигури завършека му. Както е известно, 6 отъ подводницитѣ сж построени въ Франция още въ 1926 до 1929 год. и всички сж въ строя. Отъ поржчанитѣ въ Италия 4 изтрѣбителя, първитѣ 2 („Миаулисъ“ и „Канарисъ“) сж вече напълно готови; постройката на другитѣ 2 („Адмиралъ Кондуриотисъ“ и „Хидра“) е почти на привършване. Интересно е решението за двамата старци „Килкисъ“ и „Лемносъ“. Тѣ сж построени въ 1905 г. за американскитѣ флотъ, а сж купени отъ гърцитѣ презъ 1914 год., следователно, тѣхната служба наброява вече 27 години. Като несъвременни, съ слаба артилерия и

нищоженъ ходъ, презъ Голѣмата война тѣ не взеха почти никакво участие, а следъ нея, подъ влиянието на английскитѣ мисии, които ръководятъ гърцитѣ флотъ, а и подъ влиянието на здравиятъ разумъ, многократно биваше вземано решение за тѣхното разоржжаване и продаване, но гърцитѣ, както и ние (може би защото сме бедни), иматъ своеобразна психология, тѣ не могатъ да се откажатъ тъй лесно отъ една устарѣла дрипа и да я захвърлятъ на боклука, макаръ въ сжщностъ това да е по полезно за дѣлото и да спестява много излишни разходи. Особено следъ решението на турцитѣ да ремонтиратъ своятъ „Султанъ Явузъ Селимъ“ (бившиятъ „Гьобенъ“), гърцкото морско министерство, въпрѣки твърдото становище на английската мисия, се бѣ поддало на странични внушения и замисли тѣхното модернизиране и връщане въ строя, но разбира се, това не можеше да стане. По-късно, решението за разоржжаването и продажбата имъ нѣколко пжти бѣ потвърждавано, но никога не бѣ привеждано въ изпълнение. До скоро тия кораби служеха като плаващи школи или плаващи казарми (единъ бѣше разоржженъ) на флотъ. Сега за лишень пжтъ се подновява решението — флота да се освободи отъ тѣхъ, но все пакъ въ закона се оставя една вратичка за тѣхното връщане.

Г. С.

Ст. Цаневъ.

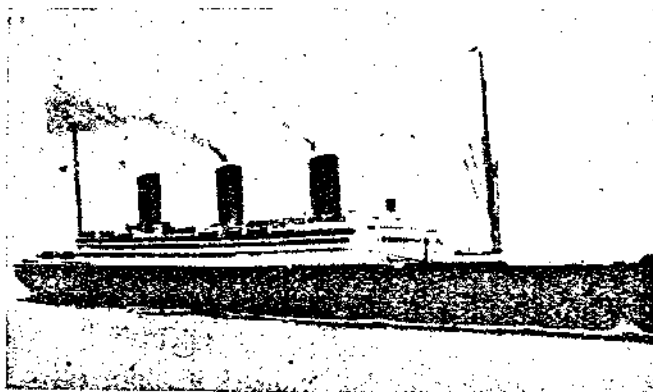
ГИГАНТИТЪ НА ОКЕАНА.

Въ настоящата статия ще направимъ единъ бѣгълъ прегледъ на най-голѣмитѣ кораби, които браздятъ днесъ океанитѣ.

Нѣкои отъ тѣхъ сж спуснати на вода преди Свѣтовната война и безъ съмнение, германското знаме имаше честта да притежава най-голѣмитѣ. Така, на Германия принадлежаха „Vaterland“ съ 59956 регистрови тона, „Bismarck“ съ 56551 р. т. и „Imperator“ съ 52226 р. т. Военниятъ погромъ унищожилъ нѣмския флотъ и го лишилъ почти отъ всичкитѣ му голѣми кораби, които бѣха дадени на побѣдителитѣ. Така „Vaterland“ бѣ даденъ на английската компания United States Lines, която го постави да поддържа линията Ню-Йоркъ — Шербургъ — Суутхамптонъ, като го кръсти съ библейското име „Leviatan“. Той е най-голѣмия свѣтовенъ трансатлантикъ, както се каза погоре, 59956 р. т. и съ водоизмѣстване 66,000 тона, дългъ е 285 метра, широкъ 30 м., високъ отъ грѣбнака до най-горния мостъ 43 метра; има 4 винта съ диаметъръ 4.80 м., движими отъ 8 турбини съ общо 100,000 конски сили, 46 котли. Има 70 лодки, отъ които две сж моторни и снабдени съ радиотелеграфни станции; има 1141 души обслуга; въ неговитѣ елегантни кабини се побиратъ 3296 пжтници, отъ които 967 — I класа. За пръвъ пжтъ на корабъ се откри на „Leviatan“ на 8.XII. 29 г. една мощна станция на радиотелефонни разговори. Спуснатъ е на вода въ 1914 г. отъ корабостроителницата Blohm & Voss, „Leviatan“ има скоростъ отъ 25 мили въ часъ.

„Bismarck“, съ 56551 р. т., съ скоростъ 25 мили въ часъ, спуснатъ сжщо отъ Blohm & Voss въ Хамбургъ въ 1921 г., бѣ даденъ на White-Star Line и прекръстенъ „Majestic“; „Imperator“, съ 52226 р. тона, спуснатъ въ 1912 г. отъ корабостроителницата Vulkan, съ скоростъ 23 мили въ часъ, бѣ преименованъ на „Berengaria“ отъ Cunard Line, който въ 1922 г. бѣ приспособенъ за горене на нафта, вмѣсто въглища.

„Berengaria“ е билъ два пжти жертва на инциденти и благодарение на извънредната здравина на корпуса е билъ спасенъ. Презъ априлъ 1931 г., пристигайки отъ Ню-Йоркъ близо до английския брѣгъ, поради много гжста мъгла, е засѣдналъ на една плитковина срещу островъ Wight. Веднага комендата дава заденъ ходъ на машината съ пълна сила; но, макаръ че маневрата бѣ повтаряна въ продължение на два часа, кораба не се мръдна. Поискана биде помощъ отъ Суутхамптонъ, отъ кждето трѣгнаха деветъ влѣкачи, но мъглата бѣ тъй гжста, че трѣбваше нѣколко часа за да могатъ да намѣрятъ кораба. Въ послѣствие пристигнаха корабчета, съ които се разтовариха пжтницитѣ и се отведоха въ Суутхамптонъ.



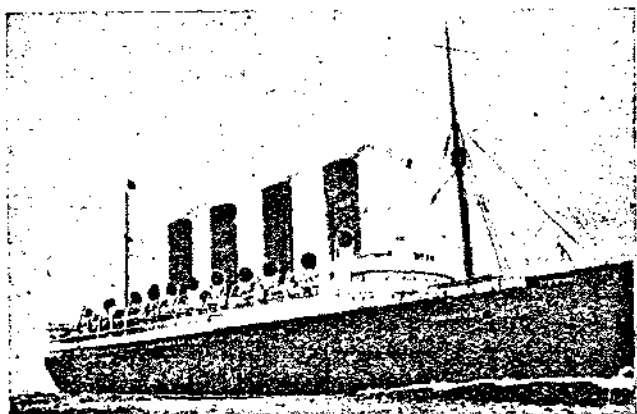
Английския корабъ „Berengaria“ — отъ Кунардъ Лайнъ.

Презъ нощта високия приливъ даде възможность да се освободи голѣмия корабъ; но поради все още гжсто стоящата мъгла работата по влаченето се започна чакъ при изгрѣвъ на слънце. Следъ 14 часа престой „Berengaria“ бѣ вкаранъ въ Суутхамптонъ. Точно следъ единъ месецъ засѣдна отново въ залива Gravesend на около 15 км.

отъ Ню-Йоркъ. Причината на закъснението бѣ пакъ гъстата мъгла съ силенъ дъждъ, който затрудняваше твърде много видимостта. Следъ дълга работа колоса бѣ изтегленъ и вкаранъ въ пристанището.

На Съединенитѣ Щати принадлежи „Pennsylvania“ съ 33375 р. тона отъ Panama Pacific Line, най-големия трансатлантикъ построенъ до сега въ Съединенитѣ Щати. Спуснатъ е на вода въ Newport News (Virginia) на 10. юлий 1929 г., започналъ своитѣ пътувания на 19. октомврий сжщата година отъ Ню-Йоркъ директно за Санъ-Франциско презъ Панама. Той е най-големия трансатлантикъ, който се движи съ електрически мотори; дългъ е 184 метра, широкъ 24 м., високъ 30; има 2 винта, които се движатъ отъ два мотора съ общо 18000 конски сили, съ 18 мили скоростъ, изминава разстоянието Ню-Йоркъ — Санъ-Франциско (5000 мили) за 13 дни, побира 800 пътници.

Англия притежава колоситѣ: „Mauretania“, „Aquitania“, „Olympic“, „Homeric“, и „Empress of Britain“, освенъ горекананитѣ.



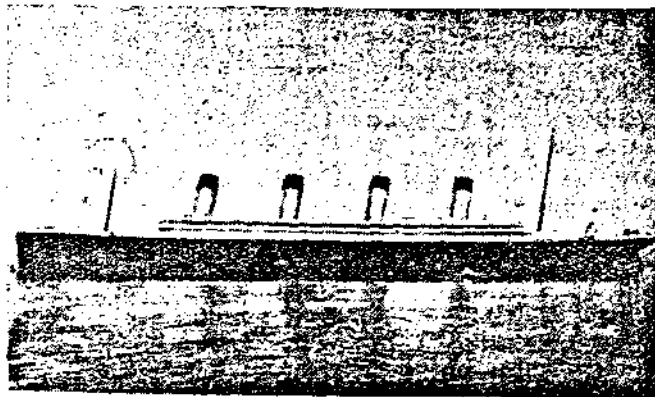
Английския корабъ „Mauretania“ — отъ Кунардъ Лайнъ.

„Mauretania“ и еднотипниятъ му „Lusitania“ имаха свѣтовната слава поради комфорта си и тѣхната скоростъ. На времето тѣхнитѣ парни турбини, които даваха възможностъ на тия колоси да пътуватъ съ скоростъ 25 мили въ часъ, възбудиха голѣмъ интересъ. Спуснати на вода въ 1907 год., тѣ имаха по 30,696 р. тона съ водоизмѣстване 45,000 тона. Бѣха дълги 237 метра, широки 27, високи 24 съ 68,000 конски сили; при пробитѣ дадоха скоростъ 26 мили вмѣсто 24.5 споредъ договора. Имаха подслонъ за 500 пътника I класа, 500 — II и 1,300 емигранти. „Lusitania“, както е известно, бѣ потопенъ отъ едно торпедо на 7. май 1915 год. срещу Ливерпулъ отъ нѣмския подводникъ U-20, командванъ отъ лейтенантъ Schwieger, защото имаше 11 тона черъ барутъ, разпредѣленъ въ 5,000 муниционни каси, който експлозивъ допринесе за бързата катастрофа на кораба. „Mauretania“ съ своята скоростъ държа въ продължение на 23 години „Синята лента“. Въпрѣки своитѣ години хубавия корабъ се класира всѣкога между най-бързитѣ и по своя тонажъ между най-големитѣ въ свѣта. Презъ януарий и февруарий 1927 год. бѣ въ ба-сеина за ремонтъ на корпуса и кабинитѣ, които бѣха модернизирани споредъ съвременнитѣ изисквания и прогреса на декоративното изкуство. Двата винта отъ по 18 тона бѣха замѣнени съ нови. Въ единъ опитъ да бие първенството по скоростъ,

държано тогава отъ германския корабъ „Bremen“, „Mauritania“ премина презъ 1929 г. разстоянието Ню-Йоркъ — Плимутъ, съ срѣдна скоростъ 27,22 мили въ часъ, за 4 дена 17 часа и 49 минути.

„Aquitania“ принадлежи както и предшествующитѣ на Cunard Line. Спуснатъ е на вода на 21. априлъ 1913 год. Единъ отъ най-хубавитѣ трансатлантици поради хубавия вънкашенъ видъ и лукса на неговитѣ кабинни; има скоростъ 23 мили въ часъ, съ тонажъ 45,647 р. тона, водоизмѣстване 55,000 тона. Дългъ е 270 м., широкъ 29 м. съ обслуга 1,000 души, побира 3,500 души пътници. Той бѣ между първитѣ трансатлантици, които се снабдиха съ специални моторни спасителни лодки, имащи радиотелеграфни станции.

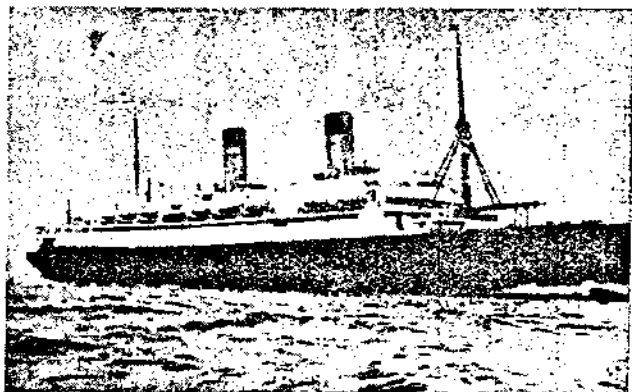
„Olympic“, вече споменатъ по-горе, е съ 46,439 р. тона. Спуснатъ е на вода на 20. октомврий 1910 година, паметна дата за английския флотъ, тъй като въ тоя моментъ той притежаваше най-големия корабъ въ свѣта. Дългъ е 268 м., широкъ 28, раздѣленъ е съ 15 водонепропускаеми прегради съ специална здравина, има 11 палуби, 46,000 конски сили, 860 души обслуга. Може да побере въ луксознитѣ помѣщения 2,500 пътника. На 20. септемврий 1911 год. на излизане отъ Соут-хауптънъ бѣ ударенъ отъ английския кръстосвачъ „Hawche“, който получи тежки повреждения докато „Olympic“ остана леко повреденъ. Близакъ на „Olympic“ бѣ нещастниятъ „Titanic“, спуснатъ на вода на 31. май 1911 год., който потъна при своето първо пътуване за Америка, развивайки една скоростъ отъ 27.91 мили въ часъ. Следъ 19 години върху плажа на Gravesend при Ню-Йоркъ морето изхвърли единъ спасителенъ поясъ смачканъ, обезцвѣтенъ, съ надписъ „Titanic“ още забележимъ, — нѣмъ свидетелъ на една голѣма трагедия. За спасяването на пътниците спомогна много корабъ „Carnegie“ подъ командата на капитанъ Arthur Roston, днесъ командиръ на флота на Cunard. Благодарение на неговото бързо действие се спасиха 705 души. Шестъ души отъ спасилитѣ се решиха да направятъ единъ подаръкъ на команданта, но понеже правилницитѣ на всичкитѣ флоти забраняватъ на офицеритѣ да получаватъ парични премии, то дарителитѣ трѣбваше и пожелала да чакатъ излизането на команданта Roston въ оставка. Тази премия заедно съ лихвитѣ презъ тѣзи 19 години надминава 20,000 стерлинги.



Английския корабъ „Olympic“ — White Star Line.

„Homeric“ съ 34,251 р. тона бѣ спуснатъ на вода въ Данцигъ презъ 1922 год., има скоростъ 20 мили въ часъ и принадлежи на английското

д-во White Star Line; дълъгъ е 133 метра, съ водоизмѣстване 42,000 тона; побира 2300 пътника. Снабденъ съ най-нови радиотелефонни апарати, влѣзе на 2. юний 1930 г. въ разговоръ отъ Антлантика съ Мелбурнъ въ Австралия на разстояние 10,770 мили, най-голѣмото до сега разстояние, на което е воденъ разговоръ между корабъ и брѣга.



Английския корабъ „Homer“ — отъ White Star Line.

„Empress of Britain“ е най-новиятъ трансатлантикъ на английския флотъ. Спуснатъ е на вода на 13. юний 1930 г. за Canadian Pacific Line, съ 42,000 р. тона, на пробитъ разви скоростъ 25.5 мили въ часъ. Въ продължение на шестъ дена, въ които се развиха пробитъ, би свѣтовниятъ рекордъ за най-ниска консумация на нафта: 0.57 либри за конска сила въ часъ. На 27. май презъ миналата година тръгна отъ Соутхамптонъ за Северна Америка въ първото си пътуване. На тръгването е присъствувалъ Галскиятъ Принцъ.

„Empress of Britain“ напоследъкъ е получилъ „Синята лента“, отнемайки я отъ нѣмския параходъ „Еугора“. Най-новиятъ английски трансатлантикъ е преминалъ Атлантика за 4 дена и 12 часа.

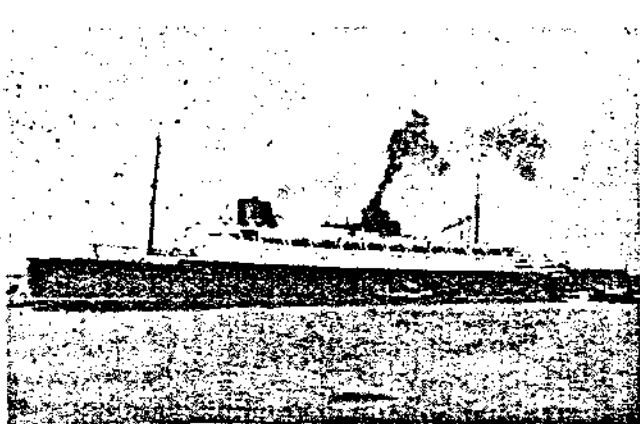
Той притежава пълна болница за хирургически операции, една изолирана болница, зъболъкарско отдѣление съ специална операторска зала, зала за ултра-виолетови лъчи и друга за рентгенови. Тѣзи отдѣления сж разположени около една чакалня за пациентитъ. Едно специално отдѣление отъ сжществуващитъ на кораба бани е предназначено за хидротерапия. За пръвъ пътъ на този корабъ се използватъ такива широки и съвършени санитарни устройства на море.

Честта на нѣмския флотъ сж гордитъ „Bremen“ и „Еугора“ — много бързи и най-модерни кораби. Забележителни не само по вътрешния си луксъ, но и по отличния си вънкашенъ изгледъ.

„Bremen“ (въ честь на първия „Bremen“, спуснатъ въ 1857 г. и бившъ носителъ на първата нѣмска „Синя лента“) и „Еугора“ принадлежатъ на Nord Deutscher Lloyd въ Бременъ. Тѣ сж заложени презъ декемврий 1926 год., спуснати сж на вода на 16. и 17. августъ 1928 г. отъ респективнитъ корабостроителници Weser Bremen Werft и Blohm & Foss въ Хамбургъ, въ присъствието на Маршалъ Хинденбургъ. Тѣ иматъ 51,656 и 49,746 р. тона, притежаватъ спални помѣщения за 800 пътника за I класа, 500 — II, 300 туриста и 600 — III. Притежаватъ 975 души обслуга. Положени сж специални грижи за артистическото украсяване на салонитъ. Иматъ покрити мѣста за разходка и та-

кива на откритъ въздухъ, зали за гимнастика, рибовѣдникъ и множество магазини. По подобие на нѣкои други трансатлантици е откритъ ресторантъ за ония, които предпочитатъ а la carte и които, естествено, купуватъ само билетъ за пътуване. Иматъ и 23 асансьора за пътниците; двата кораба иматъ по 26 голѣми лодки, всѣка отъ които може да побере 145 души, отъ тѣхъ 22 лодки сж съ мотори и радиотелеграфни станции. Двигателя на тѣзи трансатлантици е турбина съ около 100,000 конски сили. Корабитъ иматъ едно водно хвърчило, което се изстрелва надъ морето посрѣдствомъ единъ катапултъ. Това хвърчило нормално напуска кораба на 5—600 мили до пристанището, където ще пристигне кораба; то пристига около 20 часа преди кораба и носи бърза поща и евентуално пътници.

„Bremen“ тръгна за своето първо пътуване въ 18 часа на 16. юлий 1929 г. всрѣдъ аklamациитъ на празнуващиятъ народъ, натрупанъ по пристанитъ въ устието на Везеръ, придружаванъ отъ кортежъ отъ моторни лодки, влѣкачи, и други лодки отъ всѣкакъвъ видъ. Насочи се къмъ Шербургъ и отъ тамъ направо за Ню-Йоркъ, като употреби за преминаването на океана 4 дена, 17 часа и 40 минути. На връщане употреби 4 дена, 14 часа и 30 минути за преминаването на разстоянието Ню-Йоркъ — Плимутъ, съ срѣдна скоростъ 27.9 мили въ часъ, по-висока отъ срѣдната скоростъ на отиване, която бѣ 27.7. Единъ день даже достигна скоростъ 29.6 мили. Така той би всички рекорди и взе „Синята лента“ на океана, която, както се каза, бѣ носена 23 години отъ „Mauretania“, коменданта на който кавалерски изпрати на коменданта на „Bremen“, капитанъ Ziegenbein, следната телеграма: „Коменданта Mac Neill и Щаба на „Mauritania“ изпращатъ сърдечни поздравления за Вашия рекордъ, пожелавайки Ви успѣхъ“. Презъ първата година „Bremen“ кръстоса 35 пъти океана като пренесе 54,153 пътници и премина 128,000 морски мили.

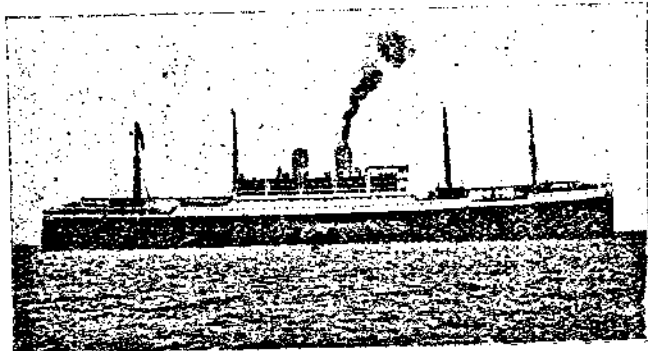


Германския корабъ „Bremen“ — отъ Norddeutscher Lloyd.

„Еугора“, който бѣ въ напреднала постройка бѣ тежко повреденъ на 26. мартъ 1929 год. отъ единъ буенъ пожаръ, който трая 2 дена. Работитъ по поправката му бѣха ръководени съ удивителна бързина и презъ мартъ 1930 г. трансатлантика бѣ готовъ за проби на скоростъ, които дадохъ 27.3 мили въ часъ. На 19. мартъ 1930 г. подъ командата на капитанъ Johnson тръгна въ своето първо пътуване за Северна Америка, развивайки една

скоростъ срѣдно 27·91 мили въ часъ, и премина разстоянието Шербургъ — Ню-Йоркъ за 4 дена, 17 часа и 6 минути, като би съ 34 минути близка си „Bremen“ и взе „Синята лента“.

Стойността и заслугата отъ побѣдата бѣха увеличени отъ факта че „Еуропа“ срещна презъ време на прехода действително много лошо време и мъгла. На 4-ия день отъ прехода, като се оправи времето, скоростта бѣ срѣдно 28·16 мили въ часъ. По такъвъ начинъ „Синята лента“ се пада за пети пътъ на Германия, и за четвърти пътъ на Nord Deutscher Lloyd.



Германския корабъ „Kolumbus“ — отъ Norddeutscher Lloyd.

На това дружество принадлежи другъ трансатлантикъ — великолѣпния „Kolumbus“ съ 32,565 р. тона, спуснатъ на вода презъ 1922 г. въ Данцигъ отъ корабостроителницата Schichau, който е придаденъ къмъ линията за Северна Америка и често за туристически пътувания. Въ края на 1928 год. неговитѣ турбини и котли бѣха замѣнени съ нови, по-мощни и съ по-голямъ добивъ. Освенъ тѣзи важни работи кораба претърпѣ коренни нововъведения въ помѣщенията. Въ края на 1929 г. така подновенъ направи своето първо пътуване

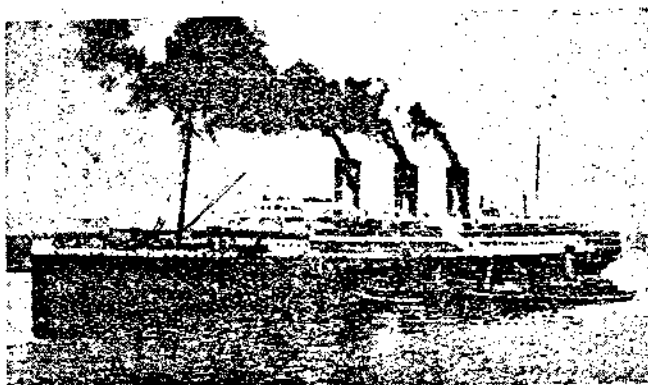


Една отъ столовитѣ зали въ кораба „Kolumbus“

отъ Соутхаampton до Ню-Йоркъ, отъ кждето започна едно около свѣтско пътуване, което завърши презъ май 1930 година, следъ което влѣзе въ линията за Северна Америка заедно съ „Bremen“ и „Еуропа“.

Френското знаме също притежава нѣколко голѣми и най-модерни трансатлантици: „Paris“, „Ile de France“ и „Atlantic“. „Paris“, внушителенъ по видъ, много елегантенъ въ помѣщенията, бѣ спуснатъ на вода презъ 1921 г. отъ корабостроител-

ницитѣ „Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire“, съ 34569 р. тона и 4 турбинни двигателя съ общо 46,000 конски сили, които движатъ 4 винта и му даватъ скоростъ 22 мили въ часъ. Може да победитъ 545 пътника I класа, 530 — II, 1092 — III.



Французкия корабъ „Paris“ — отъ Compagnie Generale Transatlantique.

На 6. априлъ 1926 г. той застъдна при Бруклинъ; на 19. юний 29 година отъ единъ голѣмъ пожаръ бѣ разрушена една голѣма частъ отъ коритото му съ вреди за по-вече отъ 20 милиона франка. Поправенъ съвършенно, на 14 януарий 1930 г., той подписа океанската си служба.



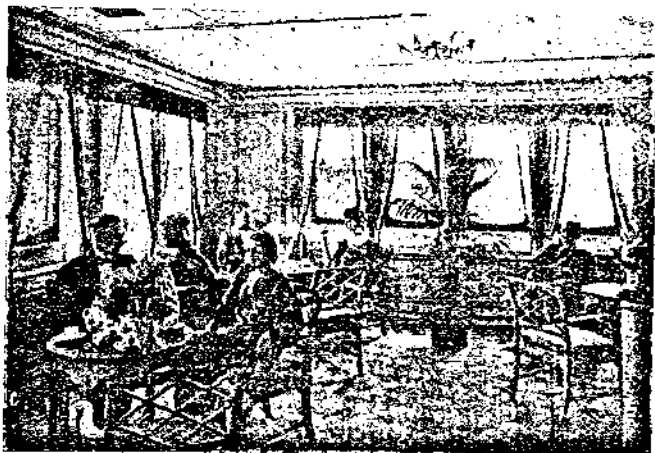
Една отъ кабинитѣ отъ германския корабъ — Kolumbus.

„Ile de France“ е най-големия трансатлантикъ на французския флотъ. Той е спуснатъ на вода презъ 1926 г. въ Saint Nazaire. Има 43,142 р. тона съ мощностъ на двигателитѣ 55,000 конски сили, 23 мили въ часъ и течно гориво. Има едно водно хвърчило, което се изхвърля съ катапултъ обикновено на разстояние отъ 200 клм. до пристанището на пристигането. Има борсова служба въ прѣка радиотелеграфна връзка съ борсата въ Ню-Йоркъ на разположение на пътницитѣ.

„Atlantic“ спуснатъ на вода на 15. априлъ 1930 г. въ Saint Nazaire отъ корабостроителницата Penhoet за сметка на Compagnie Sud Atlantique съ 39,000 р. тона, е дълъгъ 227 метра, широкъ 30, съ 3 димови трѣби, 4 винта, 4 групи турбини, 60,000 конски сили, 670 души обслуга и помѣщения за 1217 пътници.

Обѣдната му зала е дълга 35 метра, широка 20, висока 9·5. Голѣмиятъ танцувалень салонъ е 22 на 19 метра. Тѣй наречениятъ овалень салонъ е 17·5 м.

широкъ и 20 м. дълъгъ. Характерната Rue Centrale, т. е. дълъгъ коридоръ отъ гдето се влиза въ всички първокласни кабинни, е дълга 140 м., широка 5 и висока 9'5. Голѣмитъ Парижки кжщи сж открили тамъ много луксозни магазини.



Една отъ верандитъ на германския корабъ — „Kolumbus“.

Този корабъ по тонажъ се класира втори въ французския търговски флотъ. Той е предначенъ, съ другъ единъ близнакъ въ постройка, за осигуряване на французското първенство върху линията Европа — Южна Америка. Първото му пжтуване е станало на 29. септемврий 1931 г.

Въ Италия колоситъ, които надминаватъ 30,000 р. тона сж „Rom“ съ 32,573 р. тона, двигатели отъ 38,500 конски сили, спуснатъ презъ 1926 и „Augustus“ съ 32,650 тона и 35,000 конски сили, спуснатъ на вода сждо презъ 1926 г. Последниятъ е най-голѣмиятъ моторенъ корабъ въ свѣта.

Епохата на голѣмитъ постройки не е свършена. Въ Франция въ корабостроителницитъ Penitot и Saint Nazaire е въ постройка единъ голѣмъ трансатлантикъ съ около 60,000 р. тона и скоростъ 28 мили въ часъ. Постройката ще бжде завършена въ продължение на 3 години. Колоса е предначенъ за линията Шербургъ — Ню-Йоркъ. Разстоянието между тия две пристанища ще се изминава въ 5 дни. Вѣроятно, кораба ще бжде кръстенъ „La Paix“.

Ст. Андреевъ.

КРАЙ БРЪГОВЕТА НА ЧЕРНО МОРЕ ПРЕЗЪ 1792 ГОД.

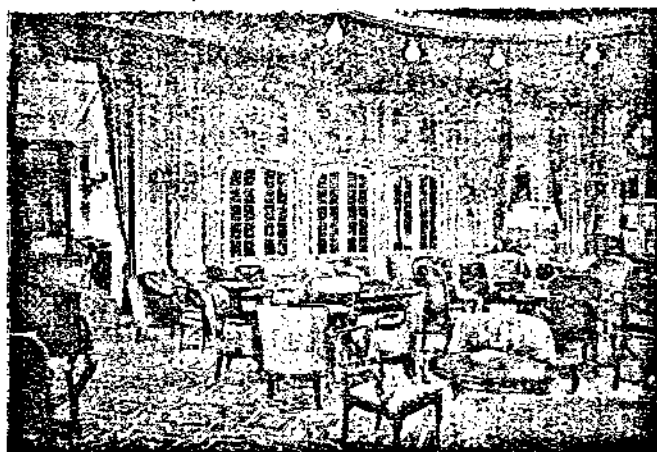
Колкото отдалечено и незначително да е останало нашето крайбрѣжие следъ голѣмитъ морски открития презъ 15, 16. и 17. вѣкъ, край него отъ време на време все се е мѣркалъ по нѣкой любознателенъ чужденецъ, който искалъ да надзърне въ тайнитъ по брѣговетъ на Евксина, за който тъй често му сж разправяли старитъ автори на ученическата скамейка, или преданията за голѣмата търговия и за венецианци и генуезци по тия мѣста. Въ началото на 19. вѣкъ такива пжтувания се предприематъ и съ чисто търговска целъ. Благодарение на описанията на тия пжтешественици, ние имаме, ако не цѣлостна представа, то твърде ценни сведения за корабоплаването, търговията и географскитъ познания за Черно море въ онова време, въ зависимостъ отъ ерудицията и интереса на автора.

Единъ отъ тия стари пжтувачи по Черно море е англичанинътъ Уилямъ Хжнтеръ, който минава

Въ Англия „Cunard“ строи единъ суперъ гигантъ отъ 73,000 р. тона, който вѣроятно, ще бжде нареченъ „Campania“ въ честъ на единъ предшествующъ много бързъ корабъ, съ сждото име. Скоростта на новиятъ корабъ на „Cunard“ трѣбва да бжде 30 мили въ часъ. Той ще има 4 винта, турбини „Parsonss“ за около 200,000 конски сили.

И White Star Line приготвя своя суперъ гигантъ, който ще се нарича „Oceanic“.

Въ Италия кораба „Rex“ е заложенъ на 27. априль 1930 г. и е спуснатъ отъ корабостроителницата „Ansaldo“ на 1. августъ 1931 год. Другъ италиански корабъ „Conte di Savoia“, е заложенъ на 4. октомврий 1930 г. и е спуснатъ въ Триестъ на 28. октомврий 31 год. И двата тия кораби сж гиганти единия съ 51,000, а другия съ 48000, тона.



Една отъ пушалнитъ въ германския корабъ — „Kolumbus“.

„Rex“ и „Conte di Savoia“ ще иматъ скоростъ 28 мили въ часъ, ще бждатъ въ скоро време най-бързитъ кораби, които ще конкуриратъ за „Синята лента“ на океана. „Conte di Savoia“ има жироскопиченъ стабилизаторъ отъ около 500 тона, приложенъ за пръвъ пжтъ на търговски корабъ. Той ще му осигури даже и при голѣмо вълнение най-голѣмо наклонение до 1°.

Изъ „L' Italia Marinara“ № 36. отъ 1932 год.

Превель: Ст. Ц.

край българския брѣгъ презъ 1792 г. Той е пропжтувалъ Франция, Турция и Унгария и своитъ впечатления е изложилъ въ единъ томъ. Годината на първото издание на съчинението ни остана неизвестна, но то трѣбва да се е появило наскоро следъ 1792 г., защото въ 1803 г. книгата има вече трето издание, което сочи и голѣмия интересъ на публиката къмъ това описание. Самата книга носи заглавие William Hunter—Travels through France, Turkey and Hungary to Vienna in 1792. London, 1803, third edition. Въ това издание пжтуването край българския брѣгъ е описано на стр. 340—345.

Хжнтеръ дава интересни сведения за водитъ на Черно море, за голѣмитъ неудобства на тогавашнитъ черноморски кораби и т. н., но отъ особено значение е неговото мнение за мореплавателното изкуство на гърци и турци, които сж имали по онова време въ ржцетъ си почти всички кораби по Черно море. За голѣма изненада, Хжнтеръ

отрича тогавашнитъ гърци като мореплаватели и ги намира крайно неподготвени и недисциплинирани за това занятие. На пръвъ погледъ това ни се струва твърде странно. Защото у насъ се е съставило убеждението, че гърцитъ сж много добри моряци. Дълго време тѣ единствено се занимавали съ риболовство край морето и сж подържали съобщенията съ кораби, и затова ние безъ колебания сме присъждали, че тѣ сж смѣли моряци. Когато се оформявало това мнение (презъ време на турското робство), българитъ не знаели за страшнитъ рискове на които били изложени западнитъ народи при пътуването имъ презъ незнайни морета и земи. И всѣки който се е качвалъ на „дърво безъ коренъ“, е билъ приетъ за герой. Така и гърцитъ си спечелили у насъ име на добри моряци. Безъ да отричаме по-големата любовъ на гърка къмъ морето, което се дължи на безплодието на неговата земя, все не бива да изпускатъ изъ предъ видъ и мнението на добри познавачи на морския животъ, какъвто е случаятъ съ Хжнтеръ. Тогава ще имаме едно правилно отношение къмъ известни качества на гърцитъ, които се преувеличаватъ често безъ особна причина, и ще разберемъ, че старата българска легенда за тѣхнитъ моряшки добродетели се дължи на по-големата ни отчужденостъ отъ морето и непознаването на моряци отъ други народности.

Разказътъ и сведенията на Хжнтеръ за онай отдалечена епоха представятъ известенъ интересъ и за единъ по-широкъ кръгъ читатели, и поради това считаме за нужно да ги предадемъ въ преводъ, като за начало вземемъ описанието на Черно море отъ пътешественика, както следва по долу.

„Евксинското, или Черно море — има около двеста левги въ окръжностъ и може да се сравни съ едно голѣмо езеро. Въ него се вливатъ нѣколко отъ най-големитъ рѣки въ Европа. Понеже въ Цариградския каналъ, който е една твърде тѣсна ивица, се вижда течение, нѣкои естественици сж наклонни да признаятъ, че то е постоянно явление, докато други сж на мнение, (и това мнение изглежда твърде вѣроятно), че излишнитъ води на Черно море се изтичатъ чрезъ подземни канали. Макаръ и да не намираме това да отговаря точно на описанието, което даватъ старитъ писатели, при все това, като се съгласимъ донѣкъде съ страховетъ на аргонавитъ и незадоволствата на Овидия, ние не ще бждемъ далечъ отъ истината. И най-после, когато ние бѣхме въ Черно море, то бѣ извънредно бурно, небето мрачно и времето студено. До напоследъкъ, то е било изцѣло подъ властта на великия султанъ и никой корабъ не е могълъ да плава безъ негово разрешение, което се давало твърде скъпо; обаче завладяването на Кримъ отъ северната империя*) е лишила султана отъ тия изключителни права и това ще има вѣроятно значителни последици.

До два часа следъ обѣдъ азъ не почувствавахъ неприятностъ отъ клатушканията на кораба, и тъй като напоследъкъ направихъ дълго морско пътешествие, азъ почнахъ да се лаская, че ще остана незасегнатъ.

Наскоро следъ този часъ обаче, нѣкои неблагоприятни симптоми се появиха и въ течение на

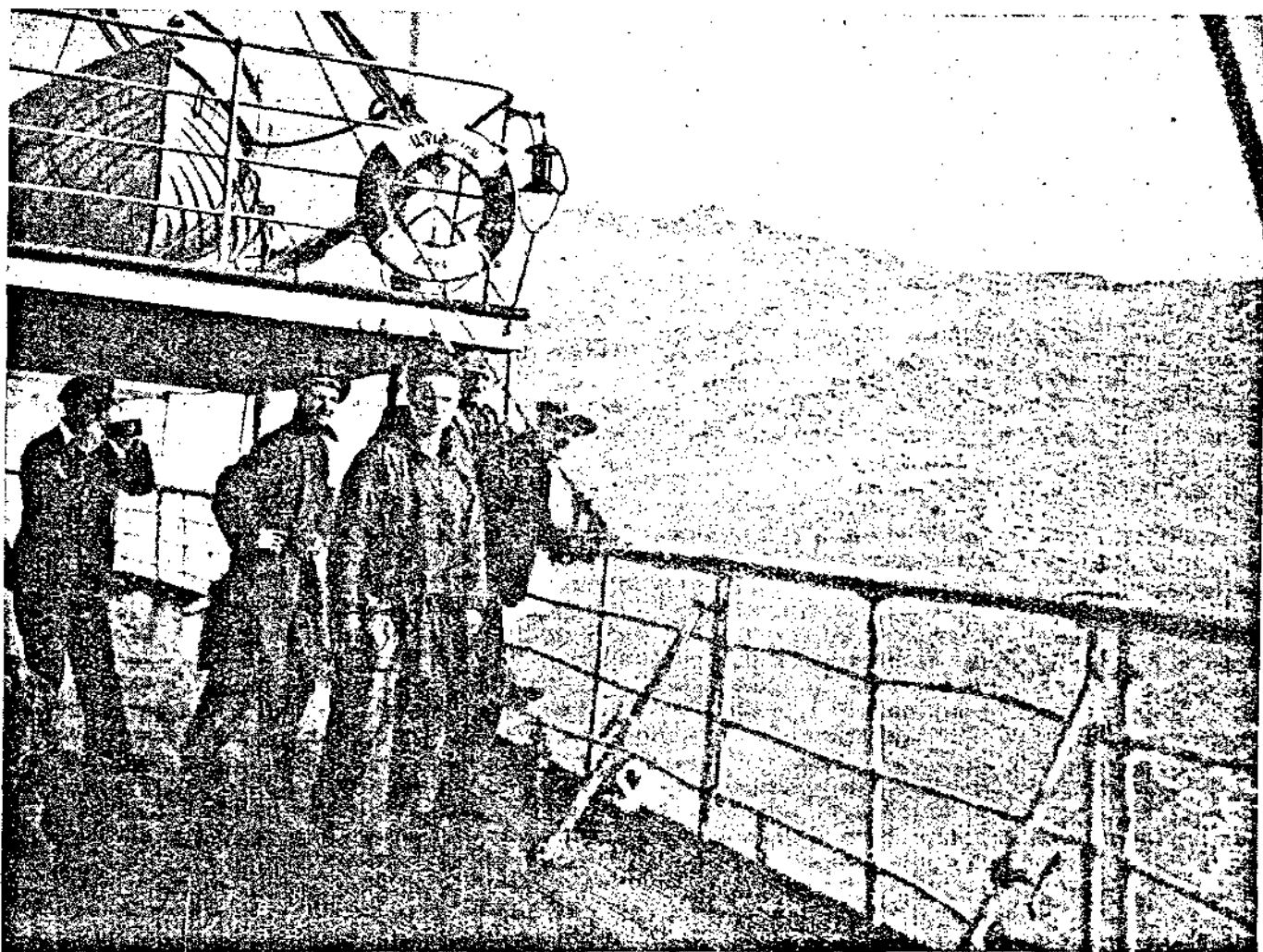
нѣколко минути азъ бѣхъ обзетъ отъ смъртна болестъ, която продължи съ неизказана сила до три часа на следната сутринъ. Никога не искамъ да си спомнямъ, че прекарахъ тъй ужасно една нощъ. Общата кабина бѣ малка, пътницитъ много, и за насъ нѣмаше мѣсто въ нея. Трѣбваше да си търсимъ подслонъ другаде. При запитване, ние узнахме, че нѣма изборъ и че единичко праздно мѣсто за насъ има при носа на кораба, кждето имаше една дупка, (едва пригодна за кучешко лѣговище), половината отъ която бѣ определено като мѣсто за прибѣжище на моя братъ и мене самия. Когато лѣгахме ние бѣхме тъй стѣснени въ кабината, че можахме да се обърнемъ съ голѣмо усилие; тавана бѣше толкова низкъ, че не можахме да стоимъ прави. Свѣтлина и въздухъ получаваше само презъ отвора презъ който влѣзохме и който бѣше толкова тѣсенъ, че преди болестта да ни изтощи и практиката да ни научи, ние избѣгвахме ударитъ случайно. Нашето влизане и излизане тази нощъ бѣ непрекъснато. Когато се завръщахъ забелѣзвахъ моя братъ съ издадена навънъ глава да пита загриженъ дали времето се оправя, като ми казваше съ уморенъ видъ, че той се приготвя за нова буря. Тѣзи нещастия бѣха не малко увеличени и отъ страшната вѣтва, която моряцитъ непрекъснато вдигаха съ своитъ гласове и цигулки. Азъ бѣхъ напълно убеденъ, че тѣ искаха да продължаватъ да ме забавляватъ, и често желяхъ, една малка английска дисциплина да напомни на тѣзи служащи тѣхнитъ задължения, поради тѣхната невъобразима лѣнностъ и не особенната имъ любезностъ при подчинение. Ние желяхме да прекараме нощта на палубата, но морето (което по тѣзи мѣста е въобще винаги развълнувано) бѣше тъй бурно, че ние щѣхме да се измокримъ по всѣка вѣроятностъ тамъ. И утешението съ надеждата, Вие знаете, ни разполага да гледаме на живота като ценно богатство, и като най-големъ тежестъ. Нашето положение би доставило нѣколко смѣшни сцени за перото на Бънбери; обаче ние бѣхме трѣрде безсилни и изнудени, за да се радваме ние самитъ на него.

И турци, и гърци сж непрокопсани моряци. Тѣ едва знаятъ да се справятъ съ корабнитъ вѣжа и платна и сж толкова невежи въ другитъ морски работи, че съвсемъ непознаватъ употребата на компаса. Частъ отъ корабитъ, които плаватъ по Евскина иматъ по едно платно и четири весла; но и тѣ плаватъ само лѣтнитъ месеци и при рѣдка предприемчивостъ отъ края на септемврий до началото на май. Но тѣ сж толкова предпазливи тогава, че хвърлятъ котва всѣка вечеръ и каратъ покрай самия брѣгъ. Първитъ опити за мореплаване въ това море сж направени отъ предприемчивия гений на една раса отъ герои и изглежда, че турцитъ едва сж прибавили нѣщо къмъ морското изкуство и къмъ умението на тѣзи предприемчиви авантюристи.

На 12-ий рано сутринта преминахме Варна и оттогава азъ често съжалявамъ, че не слѣзохъ тамъ. Той е значителенъ градъ и едно отъ най-добритъ пристанища въ Черно море, прочутъ въ историята съ знаменитата битка въ неговата околностъ презъ 1444 между Амуратъ и Владиславъ унгарски кралъ, който загуби побѣдата и своя животъ. (Следва подробно описание на сражението по английския историкъ Гибонъ)*.

Ст. Андреевъ.

*) Русия, Б. Р.



Парахода „Царь Фердинандъ“ отъ Бѣлг. Търгов. Параходно Д-во на пътъ отъ Кайфа за Александрия на 7. II. 1932 г. при много бурно море. Фот. Н. Панаиотовъ.

А. Шишкинъ.

ТАЙФУНЪ. (Разказъ.)

Намирахме се въ Тихия океанъ, на северо-изтокъ отъ Филипинскитъ острови. Нѣколко дни вече откакъ бѣхме загубили брѣга и имаше още много дни докато го видимъ. Парахода представляваше за насъ цѣлия свѣтъ, а тамъ задъ него навсѣкжде на около се разстилаше необятниятъ океанъ. Морето бѣ тихо и спокойно, времето горещо. Синьо море, синьо небе, никаква точка на хоризонта, нито облаче по небето. Отъ време на време спасявайки се отъ врагове, изплаватъ хвъркати рибки изъ огледалната повърхность на морето и после пакъ става пусто и тихо.

Татъкъ далече отъ насъ, задъ чертата на южния хоризонтъ, оставихме за винаги свѣтлия тропически свѣтъ съ неговитъ палми, банани, лиани и орхидеи, съ неговитъ папагали и необикновено красиви и голѣми пеперуди, съ тъмнокожитъ стройни малайци; съ неговия ослѣпителенъ слънчевъ блѣсъкъ, съ неговитъ топли задушни нощи, пълни съ остри изпарения, когато въ дълбоката тъмнина между клонетъ на дърветата прехвъркватъ свѣтящи насѣкоми; когато изъ тъмнитъ тежки морски води при всѣки ударъ на веслата излитатъ и се разпръскватъ като разноцвѣтни камъни снопове искрящи водни капки, а задъ лодката блести следата.

Но всичко това остана далече тамъ... Завинаги. Сега ни очакваше мраченъ, обвитъ съ хладни мъгли, безжизнениятъ брѣгъ на Аляска съ мъждиво низко надъ хоризонта слънце, съ влаженъ тежъкъ въздухъ, студена слана, лапавица, съ жалко измжчено население, обречено да прекара своето бедно съществуване въ този загубенъ край на земята.

Наближава пладне. Настъпва нетърпима жегъ. Всички, на които предстоеше дежурство, се бѣха подслонили на сѣнка. Бѣха обхванати отъ нѣкаква странна сънливостъ. Пълна тишина. Само машината равномерно удря въ тактъ. На палубата излѣзе помощника на нашия готвачъ, старъ, много видѣлъ презъ живота си китаецъ, когото всички наричаха „леля“. Сжщинското му име никой не знаеше, пъкъ и не бѣше нужно да се знае. Моряцитъ го бѣха нарекли „леля“ навѣрно заради дългата му черна и остра като конска опашка коса, понеже нѣмаше брада и мустаци, а и поради нечистата му камизола и престилка, които носѣше и които наистина му придаваха видъ на жена. Та ето тази „леля“ отиваше презъ палубата за провизии, спрѣ на половината пътъ и съ тѣснитъ си като цѣпки очички загледа упорно къмъ небето.

— Ти какво забеляза на небето, леля?

Но вмѣсто да отговори, „лелята“ само вдигна ржка и неопредѣлено завъртѣ прѣститѣ си надъ главата, наведе се и продължи пжтя си.

— Нашата „леля“ все нѣкакси особено поглежда къмъ небето, каза единъ отъ моряцитѣ.

— Подушва нѣщо, измежду тѣхъ има опитни моряци, — каза другъ морякъ.

— Какао ще ти устѣца, освенъ горещина нищо нѣма. Той тѣй само!..

Но къмъ небето поглеждаше не само „лелята“. Разхождайки се по мостчето си, капитанътъ сжщо отъ време на време отправяше погледъ нагоре. Стариятъ морски вълкъ, корабникътъ Феодоръ Максимичъ, и той току се вглеждаше съ едно око въ небето. Обърне се къмъ капитана, а този като че не го вижда, тогава и корабника — сжщо.

Презъ нощта китаецътъ като никога излѣзе на палубата и дълго, дълго време се визира въ небето.

— Вижте братя, вижте нашата „леля“ много взе да се безпокои. По месечината се мжчи да отгатне нѣщо!

На другия день осмнахме при чудесно време. Небето бѣше ясно и на изтокъ високо на небето едва се забелязваха тънки перести облаци. Морето бѣше застанало въ неподвижностъ. Тоя день като погледна въ небето, лелята каза натъртено: „Тайфунъ!“ — и слѣзе долу. Нѣколко моряка се събраха на носа, при тѣхъ се приближи и корабникътъ.

— Кажете, Феодоръ Максимичъ, какво става съ нашата „леля“, обрѣна се единъ къмъ него. Нощъ все на луната гледа, а сегичка излѣзе горе, погледна къмъ небето, изрече „Тайфунъ!“ и се спусна пакъ долу.

— Ще видишъ слѣдъ три дни. Такъвъ ужасъ ще настѣпи, дяволъ го взелъ!

Това що видѣха днесъ капитанътъ на кораба и корабникътъ, „лелята“ отдавна го бѣше забелязала съ своитѣ остри монголски очи. И переститѣ облаци на изтокъ, и свѣтлиятъ кржгъ около луната и цвѣтоветѣ на небесната джга отсрани на слънцето — всичко това сочеше приближаването на тайфуна. А между това морето бѣше тѣй спокойно, приветливо... както и по рано отъ него излитаха хвърчащи риби и нищо обезпокоително не се забелязваше наоколо. Само веднѣжъ на хоризонта се показа и скоро изчезна димътъ на корабъ, идящъ навѣрно отъ Япония къмъ Санъ-Франциско или Хонолулу на Сандвичевитѣ острови. Изгрѣвътъ на слънцето бѣше необикновено ясенъ и красивъ, а залѣзътъ преливаше въ всички тонове на джгата и сияеше като бенгалски огньове. Яркитѣ блестящи лжчи падаха отъ хоризонта къмъ югъ ту скжсени, ту удължени. Едни се губѣха, други пламваха, и пожарътъ дълго не угасваше. Това сжщо предвещаваше настѣпването на урагана.

— Тайфунъ! Тайфунъ! — повтаряше „лелята“.

Рано сутринта на следния день, макаръ и да нѣмаше вѣтъръ, морето слабо се вълнуваше, безъ да губисвоята огледалностъ. Изгрѣвътъ огнено трептѣше въ разноцвѣтни огньове и въ цѣлия свой блѣсъкъ се отражаваше, вълнуваше и свѣтѣше въ морето. Не можеше човѣкъ да се налюбува на това зрелище. Къмъ обѣдъ горещината се много усили. Вѣтъръ още нѣмаше, но се бѣше вече появило мъртво вълнение. Низки, но широки мощни вълни минаваха подъ кораба и го туповдигаха, ту спуща-

ха безъ да го разлюлѣватъ. Отдѣсно се показа грамадна акула.

— Вижъ я проклетата — забележи корабникътъ, плячка чака. Знае че тайфунътъ скоро ще настѣпи!

— Нима може да потънемъ, Феодоръ Максимичъ?, запита единъ младъ морякъ.

Корабникътъ не бѣше разположенъ да отговаря.

— Защо ще потънешъ, ще дойде време и за това. Ето и вълната може да те отнесе. Все нѣкой ще попадне между жбитѣ ѝ. Тя е подла и чака.

— А не можемъ ли да я убиемъ? — питатъ моряцитѣ.

— Ще видите предъ самата буря колко много ще се появятъ. Невъзможно е да се отрепѣтъ всичкитѣ, каза корабникътъ навѣсно и се отдалечи, вглеждайки се въ водата.

— Е, какво ще кажишъ, Мартинъ Кузмичъ, посреща го капитанътъ.

— Нищо. Всичко хубаво, — отвѣща този съ удоволствие и потрива ржце.

— Всичко отива добре, както му е реда. Тайфунътъ приближава. Той съобщаваше за приближаването на тайфуна, като за пристигането на скжпъ гостъ, или както се поздравява за празникъ.

— Ами барометърътъ?

— Барометърътъ още се качва, но скоро ще почне да пада — това е въ реда на нѣщата.

Изглежда, че за Мартинъ Кузмичъ приближаването на грозното природно явление бѣше на заденъ планъ, главното за него бѣше да има редъ въ нѣщата. Мартинъ Кузмичъ като че се радваше на тайфуна и бѣше много доволенъ, че той настѣпва по всички правила.

Следъ вълшебния залѣзъ настѣпи още по-вълшебна нощъ. Луната още не се бѣ показала. Звездитѣ изглеждаха нѣкакъ особено голѣми и свѣтѣха естествено ярко като бриланти съ сини, зелени и червени огньове.

Витлото на кораба изкарваше отъ водата скжкашъ скжпоценни блестящи камъни. Дирята искрѣше и се очертаваше като дълга права ивица, която най-сетне изчезваше като сребристо сияние въ тъмната далечина. Наредъ съ насъ се движеше напредъ нѣкаква голѣма риба, навѣрно акула, която сжщо разпрѣсваше струи свѣтлина по своя пжтя. Далечно на изтокъ облацитѣ скжкашъ тъмнѣха и се свѣткаше. Бѣше задушно и влажно, въздуха наситенъ съ електричество. Около върховетѣ на стожеритѣ и знаменния пржтъ се появиха огънчета на св. Елма. Моряцитѣ се събраха на палубата и съ мжка наблюдаваха това явление.

— Още сме живи, а пѣкъ вече свещи ни палятъ. Охъ, Боже!

— То се вижда, края ни се приближава, чуваше се шепотътъ имъ.

Нѣкои се кръстеха. „Господи, прости грѣшната ми душа!“ Сега безъ друго ще потънемъ, братя. Не е на добре това.

Корабникътъ сжщо бѣше въ лошо настроение.

— Е, какво сте провиснали носоветѣ си, изкрещя той тѣй силно, че се чу по цѣлата палуба. — Какво сте видѣли! Маршъ, по мѣстата си! Бива ли отъ всѣка дребулия да се трепери? Жени, а не моряци!

Феодоръ Максимичъ, капитанътъ Ви вика, доложи ординарецътъ.

— На цѣлата команда да раздадатъ по чашка ракия, разпореди капитанътъ. — А на тебе, храбрецъ, давамъ три рубли на чай!

— Слушамъ, господинъ капитанъ,... весело отговори корабникътъ и бързо изтича отъ капитанското мостче надолу.

* * *

Сутринта на изтокъ наистина се тълпеше гъста маса облаци, а надъ тѣхъ, като покривка, се виеха перести облаци. Скоро тия облаци заеха една трета отъ небето на изтокъ. Огромни тъмни сиви маси отъ тѣхъ надвиснаха ниско надъ морето. А подъ тѣхъ въ тъмнината се движеха тежки безъ гребени тъмни масилени вълни. Атмосферата бѣ препълнена съ горещи и влажни изпарения. Бѣше много задушно, едва се дишаше.

— Цѣла баня, братя, — говорѣха моряцитѣ. Малко вѣтрецъ поне да имаше, все по-леко щѣше да е. Пъкъ то никакъвъ — като че ли всичко е замръло.

На бързай толкова. Скоро тѣй ще те надуха, че много доволенъ ще останешъ. И по-вече не ще искашъ вѣтеръ! — каза корабникътъ.

Между това масата облаци все разтеше и потъмняваше. Сега предъ насъ стоеше черна плътна стена, висока едва ли не до небето. И цѣлия този мракъ се движеше и бавно клатѣше. Въ него се въртѣха гигантски вихрушки и се отваряха грамадни черни бездни. Отъ време на време се запалваше въ зловеща кървава свѣтлина, и полека, неизбежно като орисъ връхлиташе върху насъ. Имаше нѣщо мистическо, таинствено страшно въ това приближаване на тайфуна.

Младото красиво моряче Иванъ Калининъ, стоеше на палубата съ нѣкаква смутена замръзнала усмивка и не смѣваше погледъ отъ тази страшна картина.

Нима тамъ ще попаднемъ Петровичъ, се обърна той къмъ стария морякъ Лункинъ, който сжщо бѣше вперилъ очи въ зловещата черна стена.

Всички, всички тамъ ще бждемъ! — отговори Лункинъ навъсенъ и се обърна на другата страна.

— Както и да е, но това вече почва да нервира, — каза Мартинъ Кузмичъ, — картината е вече ужасно мрачна. И не може да се диша.

Даа, процеди презъ зѣби капитанътъ. — Повикайте корабника, заповѣда той. — Да се затворятъ всички прозорчета и отверстия! — И тѣкмо на време бѣ заповѣдта.

Изведнажъ всички вихри, които се виеха въ недрата на движашата се къмъ насъ тъмна маса, се съединиха и образуваха единъ гигантски хоризонталенъ ваякъ. Облацитѣ започнаха да се въртятъ и движатъ ту нагоре, ту надолу и цѣлата тази стена падаше, връхлиташе върху насъ.

— Е, края на крайщата настѣпи! извика Мартинъ Кузмичъ. Морякътъ Лункинъ се прекръсти.

Внезапно вѣтерътъ изви силно и така тласна кораба, че той сѣкашъ получи по челото си ударъ, разтърси се и спрѣ на мѣсто, макаръ машината му да бѣ въ пълненъ ходъ.

Черната маса се стовари върху ни и ни откъсна отъ свѣтлия свѣтъ и радостта на живота.

Сега се намирахме въ гъстъ червеникавъ прахъ. Корабътъ съ мѣка се изкачваше по страшнитѣ вълни и се стареше да се държи срещу вѣтъра. При най-малкото отклонение, бурята връхлиташе грозно върху кораба и го наклоняваше. За щастие вѣтерътъ духаше на прекъсване и корабътъ успѣваше да се повдигне, но следъ минута пакъ лѣгаше на другата си страна, ставаше, лѣгаше, изкачваше се

по вълнитѣ, слизаше, прехвърляше се отъ вълна на вълна... и така въ продължение на много мжчителни часове.

Настѣпи вече нощта, наоколо непрогледна тъмнина. Ревътъ на бурята стана още по-страшенъ, по-страшно стана и на душата. Всички бѣха измжчени, а корабътъ все по-силно се наклоняваше ту на една, ту на друга страна. Това бѣше изпитание, на което не се виждаше края. Всѣки мигъ очаквахме да загинемъ, гинѣхме но не загивахме.

Мжчително, до болка мжчително, всички ние чакахме нѣкаква промѣна. Ако ще потъваме, да потъваме! Само да се тури край на тази безкрайна агония!

Но ето че горе просвѣтна и луната се показа изъ подъ облацитѣ. Господи, какъ радостно трепнаха сърцата ни. Като че ли живи сме били погребани и сега изведнажъ се намѣрихме на Божия свѣтъ! Хоризонтътъ предъ насъ бѣ чистъ, безоблаченъ, и луната заливаше въ свѣтлина бушуващото море, а отзадъ се отдалечаваха чернитѣ като сажди купове облаци.

Всички се зарадваха. Моряцитѣ почнаха да се кръстятъ.

— Слава Тебе, Господи! Премина. Богъ се смили надъ насъ!

Но, още бѣ рано да се радваме. Нѣщо странно ставаше. Вѣтерътъ стихна съвсемъ, но морето бурно кипѣше. Вълнитѣ не се движеха, както преди една следъ друга, но се подемаха отдолу на горе безъ всѣкакъвъ редъ. Получавахме се една страшна блѣсканица и въ този хаосъ отъ вълни корабътъ безпомощно се люшкеше на всички страни. Блѣскаше го ту въ носа, ту подъ кърмата, ту въ кълбока, позаляше го ту на една, ту на друга страна, подхвърляше го нагоре. Невъзможно бѣ да се задържи човѣкъ на палубата! Даже и опитнитѣ моряци губѣха равновесие и падаха. Този кипезъ на морето безъ вѣтеръ произлизаше отъ намаленото налѣгане въ центъра на тайфуна, но моряцитѣ не можеха да си обяснятъ това и въ безпомощно недоумение преживѣваха ужасния танцъ на смъртта.

На изтокъ изъ бушуващитѣ вълни се показва и почна да се издига все по-високо и по-високо ужасната черна мрачна стена. Но сега тя често се разкъсваше и прорѣзваше отъ мълнии. Неочаквано се чу едно особено свирене и въздухътъ подъ силното налягане на урагана плътно и тѣй силно наблѣгна върху кораба, че последния цѣлъ подскочи надъ водата! Заскърца и се издигна на предната си частъ, застана жално и страшно тежко се отпусна върху вълнитѣ. После отново го подхвана, завъртѣ го на едно мѣсто и го подхвърли на страна; мѣташе го ту напредъ, ту назадъ. Корабътъ изведнажъ се хвърляше напредъ и забиваше носъ въ вълнитѣ. Огромни маси вода го заливаха и прехвърляха палубата. Едва се изправилъ, ураганътъ отново го подхваше, подхвърляше го, тресеше го, късаше го... Стожеритѣ му отдавна липсваха. Откъснати бѣха и две лодки. Сжщо и капитанскиятъ мостикъ бѣ откъснатъ и отвлеченъ по части.

Живъ ли е капитанътъ?

Корабътъ прѣщѣше, скърцаше, стенѣше, а наоколо се силѣха мълнии и грѣмотевицата сливаше своя грохотъ съ рева на морето. И въ този стихийенъ хаосъ безпомощно се носѣше изтерзаниятъ корабъ, а на него треперѣха за живота си и се борѣха съ смъртта жалка купчинка хора.

Всички се хващаха за каквото можеха и всички

мислѣха само за едно — какъ да се държатъ, за да ги не огнесе водата, а вълнитѣ неуморно заливахъ палубата и се прехвърляха отъ носа къмъ кърмилото.

Хората съ нѣкакво тѣпо вцепенение гледаха въ черния мракъ. Изведнажъ, при блѣсъка на свѣтканицата изъ тази тъмнина се показа огроменъ черенъ корабъ, който стремглаво летѣше къмъ насъ. Сблѣскването изглеждаше неизбежно. А въ това време отново ни сграбчи тъмнината. И въ тази тъмнина съ ужасъ очаквахме страшния ударъ. Още мигъ — и всичко ще е свършено! Пакъ свѣтканица... Отстрани се пронесе огроменъ вѣтроходъ, но вече безъ съжери и вѣтрила.

Мѣрнаха се само човѣшки фигури. Още една свѣтканица... Корабътъ се преобърна отъ дното си, мина край нашето кърмилото и черната бездна го погълна.

Студъ проникна въ душитѣ ни. — Сжщото очакваше и насъ! Никой вече не управляваше кораба, хората изгубиха съзнание за действителността, настѣпваше края. А тайфунътъ все реве, извиватъ се свѣтканицы, а отъ свиренето и воя на вѣтъра рева на морето не се чуваше.

Азъ почнахъ да се забравямъ. Помня, че ме залѣ вода, отпуснахъ скобата, о която се държахъ, и се понесохъ на нѣкъде, нѣщо ме удари.

Когато отворихъ очи, видѣхъ, че на колене предъ менъ стои Мартинъ Кузмичъ и се мъчи да ми налѣе въ устата ромъ. Следъ минута се свързахъ.

Бѣше ясно утро, времето тихо, слабъ вѣтрецъ галѣше лицето. Въздухътъ, както винаги следъ буря, бѣше мекъ и чистъ и леко, леко се дишаше. Свѣтло и радостно стана на душата ми! И чакъ сега се опомнихъ напълно. Господи, какъвъ ужасъ

прекарахме! Стожеритѣ ги нѣмаше, капитанскиятъ мостикъ го нѣмаше, лодкитѣ — сжщо. На палубата пълненъ хаосъ!...

Всички ли сж живи?

При кърмилото стоеше капитанътъ съ превързана глава, мраченъ... Корабникътъ нѣщо му доклаждаше.

Тѣй че нигде го нѣма, — дочухъ азъ.

— Да се претърсятъ всички жгли! — заповѣда капитанътъ.

— Може би е падналъ и лежи нѣкъде въ долната палуба...

Мартинъ Кузмичъ сжщо отиде да дири.

— Кого нѣма, — го попитахъ азъ.

— Иванъ Калининъ.

Дълго го дириха и най после се върнаха навъсени, безъ да го намѣрятъ.

— Е, какво, обърна се капитанътъ къмъ Мартинъ Кузмича.

— Нигде го нѣма! — отговори той.

— Значи, отнесла го е водата! Вѣчна му память! Капитанатъ сне фуражката си и се прекръсти. Прекръстихме се и ние.

— Ето какъвъ е нашия моряшки животъ! — въздъхна нѣкой отъ моряцитѣ.

Корабникътъ го изгледа злобно, нервно задърпа мустацитѣ си, поиска да каже нѣщо, но размисли и се отправи къмъ помпитѣ. Помпитѣ усилено работѣха и едва успѣваха да изчерпватъ водата отъ долния катъ на кораба. Скелетътъ на кораба бѣ много разслабенъ и да отидемъ въ Ситха или Аляска не бѣхме въ състояние, затова обърнахме на западъ, къмъ Япония, гдето да заздравимъ своитѣ рани.

Преведе отъ руски: Е.

К. М. Станюковичъ.

ЧОВѢКЪ ВЪ МОРЕТО.

I.

Атлантически океанъ. Звънеца туку що удари. Великолепна тропическа утрин. Часа е шестъ.

Огненото кълбо на слънцето, парливо и ослѣпително, съ радостенъ блѣсъкъ залива водната хълмиста повърхностъ на океана; то бързо се издига по златно-синия небосклонъ, безкрайно високъ и прозрачно неженъ, на мѣста покритъ съ малки перести облаци, подобни на бѣлоснѣжни дантели. Синитѣ рамки на далечния хоризонтъ ограничаватъ неговата безпредѣлна ширъ.

Наоколо е нѣкакъ тържествено безмълвно.

Само мощнитѣ свѣтло-сини вълни, чийто сребристи връхчета блѣщатъ на слънце и се гонятъ едно друго, плавно се проливатъ съ она гальовенъ почти неженъ ропотъ, който сѣкашъ нашепва, че въ тия широчини, подъ тропицитѣ, вѣковѣчниятъ старецъ-скеанъ винаги се намира въ добро настроение.

Подобно на нѣкакъвъ грижливъ и неженъ закрильникъ той внимателно носи върху исполинската си грѣдь плуващитѣ кораби, безъ да заплашва моряцитѣ съ бури и урагани.

Пусто е наоколо!

Днесъ не се вижда нито едно бѣлѣещо се вѣтрило, не се съзира никакъвъ димъ на хоризонта. Голѣмиятъ океански пътъ е широкъ.

Нарѣдко блѣската сребриститѣ луспи на летяща риба, палавъ китъ показва чернитѣ си грѣбъ

и шумно изхвърля струя вода; високо прорѣзва въздуха тъменъ фрегатъ или бѣлоснѣженъ албатросъ; пролита надъ водата малка пепелява птичка и лети къмъ далечнитѣ брѣгове на Африка или Америка. И отново пустота. Отново само тъмнещъ океанъ, слънце и небе — свѣтли, гальовни, нежни.

Рускиятъ воененъ паренъ клиперъ*) „Забияка“ бързо върви на югъ, като леко се клати върху океанскитѣ бразди, и все по-вече се отдалечава отъ северъ — мрачниятъ, навжсениятъ, но все пакъ близкиятъ и скжпиятъ, северъ.

„Забияка“ е малъкъ, цѣлъ черенъ, строенъ и хубавъ, съ три едва-едва издадени назадъ високи стожери, той е покритъ отъ горе до долу съ вѣтрила; попжтниятъ и равномеренъ, вѣчно духащъ въ една и сжща посока северо-източенъ пасатъ, го гони съ 7—8 мили въ часъ.

Леко и грациозно се издига „Забияка“ отъ вълна на вълна, съ тихъ шумъ ги разсича съ остриятъ си вѣлнорѣзъ, около който водата се пѣни и се разсипва на елмазенъ прахъ.

На палубата и вжтре започва обикновеното сутринно чистене и разтрѣбване на клипера. Наближава да се вдигне знамето, т. е. къмъ осемъ часа сутринята, когато на военния корабъ почва деня.

*) Бързоходенъ лекъ воененъ корабъ отъ вѣтроходната епоха

Въ бѣли работни ризи, съ широки обърнати яки, които откриватъ жилести загорѣли вратове, моряцитѣ, боси, съ запретнати крачоли, миятъ, стържатъ и чистятъ палубата, стенитѣ, орждията и меднитѣ части; съ една дума тѣ тъкмятъ „Забияка“ съ оная тънка внимателностъ, която отличава моряцитѣ при нареждане на своя корабъ, дето навсѣкжде, отъ върховетѣ на стожеритѣ до усойника, трѣбва да има замайваща чистота и кждето всичко трѣбва да свѣти и да блещи.

Моряцитѣ усърдно работѣха и весело се усмихваха, когато „гърлестиятъ“ корабникъ Матвейчъ, старъ морякъ, съ типично моряшко лице отъ старо време, червенъ отъ слънцето и отъгуляи по брѣговетѣ, съ изпъкнали сиви очи, въ време на чистенето „чумясваше“, както казваха моряцитѣ, и изтърсваше нѣкаква твърде ругателна импровизация, поразяваща дори свикналото ухо на руския морякъ. Матвейчъ правѣше това не толкова за насърчение, колкото „за реда“, както се изразяваше той.

И никой не му се сърдѣше. Всички знаятъ, че той е добъръ и правдивъ човѣкъ, интриги не прави и не злоупотрѣбва съ положението си. Отдавна всички бѣха свикнали съ това, че той три думи не може да каже безъ ругатни, и понѣкога се възхищаваха отъ тѣхното безкрайно разнообразие. Въ това отношение той бѣ виртуозъ.

Отъ време на време моряцитѣ припкаха до носовиятъ навесъ на кораба при качето съ вода и при ведрото, въ което тлѣеше фитилъ, за да изпуснатъ набързо по една лула люта мохорка и си поприкажатъ. После отново се заемаха да чистятъ и да изтъркватъ медята, да излѣкватъ орждията и да миятъ стенитѣ; това тѣ особено старателно вършеха, когато виждаха високата суха фигура на старшия офицеръ, който още отъ зори се мѣрка на всѣкжде и наднича ту тукъ, ту тамъ.

Офицера, младъ блондинъ, който постъпи на стража отъ четири часа, още първия полчасъ почна да разгонва своята дрѣмка. Цѣлъ въ бѣло, съ разкопчана нощна риза, той се разхожда по мостчето и дълбоко поема свежиятъ утриненъ въздухъ, който още не е нажеженъ отъ парливото слънце. Неженъ вѣтрецъ приятно милва тила на младиятъ лейтенантъ, когато се спира при компаса да види правилно ли кърмчиитѣ насочватъ кораба, поглежда вѣтрилата дали стоятъ добре, поглежда и хоризонта дали не се съзира нейде буреносно облаче.

Но всичко е добре и лейтенанта почти нѣма какво да върши на стража въ благодатнитѣ тропици.

И той отново се разхожда и твърде отрано си мисли кога ще се свърши стражата му и ще пие чаша — две чай съ прѣсни топли кифли, които офицерския готвачъ така майсторски пече, ако само той не изпие ракията, която иска за бухване на тѣстото.

II.

Неочаквано по палубата се разнесе неестествено високия и тревоженъ викъ на часовая, който стои на носа и гледа напредъ.

— Човѣкъ въ морето!

Моряцитѣ въ мигъ захвърлиха работата и очудени и развълнувани, се хвърлиха къмъ носа и насочиха погледъ къмъ водата.

— Кжде е, кжде е? — отъ всички страни питаха часовая — младъ морякъ, съ бѣли клепки и вежди, лицето на когото изведнажъ побѣлѣ като платно.

— Ето, показваше той съ ржка. Сега се скри. Ей сега го видѣхъ братя... Държеше се на стожеръ... вързанъ е, шо ли, възбудено говорѣше той, като напразно съ погледъ се мжчеше да намѣри човѣка, когото току що бѣ видѣлъ.

Стражния лейтенантъ трепна отъ вика на часовая и впи очи въ далекогледа, който насочи въ ширината предъ клепера.

Сигналистѣтъ сжщо гледаше натамъ презъ далекогледа.

— Виждашъ ли?, попита младиятъ лейтенантъ...

— Виждамъ, Ваше благородие... по налѣво гледайте...

Но въ тоя мигъ и офицерѣтъ видѣ срѣдъ вълнитѣ кжсъ отъ стожеръ и върху него човѣшка фигура.

И съ пискливъ, треперящъ гласъ, бързо и нервно, той извика съ все сила:

— Свирете — Всички горе! Преднитѣ и срѣдни вѣтрила прибери! Голѣмата лодка да се спусне!

И като се обърна къмъ сигналиста възбудено добави:

— Следи човѣка!

— Всички горе! гръмна съ сипкавъ басъ корабника, следъ като свирна.

Моряцитѣ, сѣкашъ бѣсни, се хвърлиха по мѣстата си. Капитанѣтъ и старшиятъ офицеръ вече тичаха къмъ мостчето. Полусъннитѣ, дрѣмещи офицери, вървятъ по стълбата и обличатъ свонѣ кители на палубата.

Старшиятъ офицеръ пое командата, както винаги бива при заповѣдъ „Всички горе!“ и щомъ се разнесе неговата грѣмлива, отсѣчена команда, моряцитѣ почнаха да я изпълняватъ съ нѣкаква трѣскава припрѣностъ. Всичко въ ржцетѣ имъ сѣкашъ горѣше, като че всѣки разбираше колко е скжпъ всѣки мигъ.

Не минаха седемъ минути и почти всички вѣтрила, съ изключение на две — три бѣха прибранни; „Забияка“ спрѣ и неподвижно се залюля срѣдъ океана, а лодката съ шестнадесетъ гребци и единъ офицеръ, бѣ спусната въ водата.

— Съ Бога напредъ!, извика имъ капитанѣтъ отъ мостчето.

Гребцитѣ наблѣгаха съ все сила, бързайки да спасятъ човѣка.

Но презъ тия седемъ минути, докато спрѣ, клиперѣтъ бѣ успѣлъ да измине по-вече отъ една миля и стожерѣтъ съ човѣка не се виждаше вече.

Все пакъ, по компаса, забелязаха посоката въ която се намираше стожерѣтъ и лодката плуваше натамъ.

Всички погледи бѣха насочени къмъ лодката. Каква нищожна черупка изглеждаше тя, когато ту се показваше върху гребенитѣ на голѣмитѣ морски вълни, ту се скриваше задъ тѣхъ.

Скоро тя почна да се вижда като малка черна точка.

III.

На палубата царѣше тишина.

Само отъ време на време, моряцитѣ, трупащи се на кърмовия навесъ и къмъ срѣдата на кораба, си шепнѣха:

— Трѣбва да е нѣкое моряче отъ потъналъ корабъ.

— Трудно е да потъне корабъ тукъ. Освенъ ако е съвсемъ негоденъ.

— Не, навѣрно се е сблѣскалъ нощесъ съ нѣкой другъ...

— Може би е изгорѣлъ.

— И само единъ човѣкъ останалъ, братя!

— Може би други да се спасяватъ съ лодки, а тогава сж забравили...

— Дали е живъ?

— Водата е топла. Може и да е живъ.

— Чудно, братчета, какъ не го е изѣла нѣкоя акула. Тия акули тждѣва ги има чудо!

— Да, милички! Опасна е тая морска служба. Ахъ, какъ е опасна! каза, подавайки въздишката си, едно съвсемъ младо възчерно моряче, съ обича, новобранецъ, попадналъ направо отъ ралото въ околосвѣтско плаване.

И съ натъжжено лице той свали шапка и бавно се прекръсти, сѣкашъ безмълвно молѣше Бога да го запази отъ ужасна смъртъ нейде въ океана.

Най-после сигналиста, който не откъсваше погледъ отъ далекогледа, весело извика:

— Лодката се връща!

Когато тя приближи, старшиятъ офицеръ го попита:

— Тамъ ли е спасениятъ?

— Не се вижда, Ваше благородие!, вече не така весело отговори той.

— Вѣроятно, не сж го намѣрили!, каза старшиятъ офицеръ, приближавайки капитана.

Командирътъ на „Забияка“ е възникъкъ, набитъ издравъ, чернооку човѣкъ; той е доста старъ, обрасълъ съ буйни коси, които покриватъ месести бузи и гуша, съ гъсти и черни, побѣлѣли вече влакна, съ малки валчести като на ястребъ очи, остри и силни, той недоволено вдигна рамене и съдържайки своето раздражение продума:

— Не ми се вѣрва! Съ лодката е добъръ офицеръ, който не би се върналъ тѣй скоро, ако не е намѣрилъ човѣка.

— Но той не се вижда въ лодката.

— Може би лежи на дѣното, та не се вижда... въпрочемъ скоро ще узнаемъ...

И капитанътъ закричи по мостчето, като се стараеше да наблюдава приближаващата се лодка. Най-после той наблюдава въ далекогледа и макаръ да не видѣ спасения, но по спокойното и веселото лице на офицера при кърмилото, заключи, че спасениятъ е въ лодката.

И сърдитото лице на капитана се озари отъ доволна усмивка.

Следъ малко лодката приближи до стената и заедно съ хората бѣ издигната на клипера.

Следъ офицера, отъ лодката почнаха да излизатъ гребитѣ, червени, изпотени, които отъ умора съ мжка поемаха дѣха си. Поддържанъ отъ единъ гребецъ на палубата се изкачи и спасениятъ — малко, десетъ-единадесетъ годишно негрѣче, цѣло измокрено, съ скъсана риза, покриваща само отчасти слабото му изтощено, черно, лѣскаво тѣло.

То едва се държеше на нозе и трепваше съ цѣлото си тѣло, гледайки съ потъналитѣ си голѣми очи съ нѣкаква безумна радостъ и сжщевременно съ нѣкакво недоумение, сѣкашъ не вѣрваше, че е спасенъ.

— Свалихме го отъ стожера съвсемъ полумъртавъ, докладваше на капитана офицерътъ.

— Заведете го по-скоро въ лѣчебницата!, заповѣда капитанътъ.

Веднага отнесоха момчето въ лѣчебницата, избърсаха го, туриха го да легне въ люлка, и докто-

рътъ почна да го свестява като му наливаше въ устата по нѣколко капки конякъ.

То жадно гълташе и умолително гледаше доктора, сочейки устата си.

Въ сжщото време горе поставѣха вѣтрилата и следъ петъ минути „Забияка“ отново заплава, а моряцитѣ подновиха прекъснатата работа.

— Арапче спасихме! отъ вси страни се чуваха веселитѣ моряшки гласове.

Нѣкои припкаха до лѣчебницата да научатъ какъ е арапчето.

— Докторътъ му прислужва. Навѣрно ще го спаси.

Следъ единъ часъ кърмчията Коршуновъ съобща, че арапчето заспало здравата, следъ като докторътъ му далъ нѣколко лъжички гореща супа...

— Нарочно за него, братчета, готвачътъ свари супа, разбира се, съвсемъ проста работа, сѣкашъ чорба нѣкаква, оживено продължаваше Коршуновъ, доволенъ отъ това, че нему, известенъ лъжецъ, му вѣрватъ сега, поради туй, че поне тоя пътъ не лъже, и поради това, че му внимаватъ.

И сѣкашъ желаейки да се възползува отъ такова изключително положение, той бързо продължи:

— Фершела, братчета, казваше, че туй арапче по своему си бърборило, когато го хранили, значи молило: „та дайте ми по-вечко отъ тая супа“... И дори искало да грабне чашката отъ доктора... Обаче не му позволили: значи приятелю не може изединъ пътъ... Може да умрешъ.

— Ами арапчето?

— Нищо, подчинило се...

Въ това време при качето съ вода си приближи капитанскиятъ ординарецъ Сойкинъ и запуши угарка отъ капитанската пура. Всички се обърнаха къмъ него и нѣкой го запита:

— Сойкинъ, не знаешъ ли кжде ще дѣнатъ това арапче?

Жълтокосиятъ, съ лунички, нагизденъ въ своята тънка моряшка риза и въ платнени обуца Сойкинъ съ достоинство изпусна дима отъ пурата и съ авторитетенъ тонъ на човѣкъ, който има известни сведения, отговори:

— Че кжде ще го дѣнатъ? Ще го оставятъ на Надеждниятъ носъ, когато значи ще стигнемъ тамъ.

„Надеждниятъ носъ“ той наричаше носъ Добра Надежда.

И важно, като помълча, съ известно пренебрежение прибави:

— Пъкъ и какво ще го правятъ тоя черенъ поганецъ? Съвсемъ дори диви хора.

— Диви не диви, ама все пакъ сж Божие създание... Трѣбва да се съжелява! промълви стариятъ дърводѣлецъ Захаричъ.

Тия думи очевидно предизвикаха общо съчувствие срѣдъ купчината пушачи.

— Ами отъ тамъ какъ ще си отиде у дома? Та и то си има майка и баща! забеляза нѣкой.

— На Надеждниятъ носъ има много всѣкакви арапи. То се знае, тѣ ще се научатъ отъ кжде е, отговори Сойкинъ и като допуши угарката напусна купчината.

— Ординарческа работа. И той си въобразява че знае нѣщо!, сърдито изрѣмжа подире му стариятъ дърводѣлецъ.

Преведе отъ руски: Ив. Кепова.



Д-ръ Г. В. Паспалевъ.

МЛЪКОПИТАЮЩИ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

(По поводъ запитаване отъ нашъ абонатъ).

1. Делфинъ (морска свиня, домусъ-балж = риба — свиня).

Когато корабътъ запови водитъ на откритото море, екипажътъ и пътниците често иматъ случай да се любуватъ на бързото плуване, грациозното подскочане надъ водата и играта на малки и го-голѣми стада отъ делфини. Съ особена любовъ тѣ придружаватъ кораба, надпреварватъ се съ него, обикалятъ го, лудуватъ весело. А често тия обитатели на морския просторъ, гонейки храната си, идватъ и съвсемъ близо до брѣга. Тогава взорътъ на загледалиятъ се въ водната ширъ мечтателъ внезапно бива привлеченъ отъ редица бързо появяващи се и изчезващи черни гърбове и перки.

Съ своята силно източена глава, съ рибоподобното си тѣло, съ перките и опашката, които му служатъ за плаване, делфинътъ дотолкова прилича на риба, че мнозина непознаващи неговото анатомично устройство и животъ го приематъ за такава. Въ сжщностъ делфинътъ е едно млѣкопитающе животно, приспособило се къмъ живѣене въ водата.

Млѣкопитающитѣ изобщо сж сухоземни животни. Но трѣбва да сж сжществували въ далечното минало на нашата земя особенни, различни отъ сегашнитѣ, условия, които сж принудили нѣкои отъ обитавашитѣ крайбрѣжията млѣкопитающи да се приспособятъ къмъ живота въ водата. Тѣй като главниятъ мотивъ при локализирането на организмитѣ е храната, а преселилитѣ се отъ сушата въ водата млѣкопитающи сж месоядни, допуска се, че липсата на достатъчно месна храна на крайбрѣжната суша е станало причина известни видове млѣкопитающи, населяващи тия мѣста, да минатъ къмъ воденъ животъ. При това; постепенното приспособяване къмъ особеноститѣ, които водата, като срѣда за животъ предлага на своитѣ обитатели, е траело много хилядолѣтия и е отишло до тамъ, че е промѣнена основно не само формата на тѣлото, но сж изгубени нѣкои излишни органи, а други — нуждни за живота въ водата — сж новоразвити или сжществувашитѣ сж съобразно измѣнени. Така тѣлото на делфина, приспособявайки се къмъ механичнитѣ условия въ водата и новия начинъ на движение, който тия условия обуславятъ, е приело най-подходящата при плаването форма — вретеновидната. Главата е силно удължена и съединена съ тѣлото безъ вратъ; удължена е и задната частъ, която се източва посте-

пенно като опашка на риба. Преднитѣ крайници сж превърнати въ плавници; тѣ сж изгубили латетното съчленение като ненуждно, сжжени сж, прѣститѣ имъ сж увеличени по число и покрити съ кожа за да образуватъ широката частъ на плавника. Въ това си състояние преднитѣ крайници движатъ тѣлото, действайки като еднорамни лостове, т. е. като гребла. А заднитѣ крайници, като даващи съпротивление, сж изчезнали отъ повърхността на тѣлото; останки отъ тѣхъ намираме въ самото тѣло — това сж коститѣ на поясетата, които сж още запазени. За да се избѣгне голѣмото триене при плаването, изчезнали сж постепенно всички придатъци отъ повърхността на тѣлото:



Делфини.

делфинътъ е лишенъ отъ външната частъ на ушитѣ (ушната мида) и кожата му е безъ косми. Въ замѣна на това новитѣ условия за животъ сж причинили обособяването на опашката и гърбна перка, служащи като кърмилеи органъ. Тѣ представляватъ кожни нараствания и нѣматъ костенъ скелетъ, какъвто има при рибнитѣ перки. За да се улесни плаването, тѣлото е направено по-възмож-

ностъ по-леко, като — отъ една страна коститѣ сж тънки и леки, а отъ друга — подъ кожата се развива дебелъ слой отъ тлъстии, който намалява специфичното тегло и запазва температурата на тѣлото (делфинътъ, както всички млѣкопитающи е топлокрѣвно животно).

Приспособяването на делфинитѣ къмъ живота въ водата е отишло толкова далечъ, че е за-сѣгнало и най-консервативнитѣ, най-малко подаващи се на промѣни функции, каквито сж дишането и размножението. И при водния си животъ делфинътъ диша съ атмосференъ въздухъ, но за да не влиза вода презъ ноздритѣ, тѣ сж съединени въ една и тя е снабдена съ външно капаче. Освенъ това самата ноздра се отваря много повисоко къмъ челото, отколкото е у сухоземнитѣ млѣкопитающи (това за да може животното да диша безъ да се издава много надъ водната повърхностъ). А за да не влиза вода въ дробовѣтѣ, когато делфинътъ поема храната си подъ водата евстакневитѣ тръби и ларинкса сж срастнали въ обща тръба и по този начинъ дихателниятъ пътъ е напълно изолиранъ отъ хранопровода. При нужда делфинътъ може да остане подъ водата $\frac{1}{2}$ до 1 часъ. Това е възможно, защото както самитѣ дробове, така и тръбитѣ, които водятъ въздухътъ

въ тях, сж силно увеличени и разширени. При тихо море и липса на опасност рибари сж имали случай да наблюдават какъ делфини, изтегнати върху водната повърхност, се отдават на спокойна почивка и сънъ.

Размножението на делфинитъ въ водата става както при млѣкопитающитѣ на сушата. И тукъ женскитѣ носятъ малкитѣ си 10 месеца, раждатъ ги живи, кърмятъ ги и проявяватъ къмъ тяхъ нежности и грижи, не по-малки отъ другитѣ топлокрѣвни майки. Но кърменето при тяхъ далечъ не става по онзи начинъ, който е обикновенъ за сухоzemнитѣ бозайници. Тукъ майката е лишена отъ открити пѣпки и малкото не бозае, защото акта за бозаене е свързанъ съ дишането, а подъ водата дишане съ атмосферанъ въздухъ е невъзможно. Млѣчнитѣ жлѣзи при женскитѣ делфини сж измѣстени назадъ, скрити сж въ кожни джобчета откриващи се отъ дветѣ страни на ануса и сж снабдени съ силна мускулатура така, че майката може да изцѣрква млѣкото отъ тяхъ. А самото млѣко е много по-гъсто и по-хранително отколкото при сухоzemнитѣ. Когато малкото, плаващо около майка си, огладише то пѣха устата си въ кожното джобче и майката за единъ мигъ впрѣска въ устата му гъстото млѣко въ достатъчно количество за да направи кърменето, колкото се може по-рѣдко. — Малкитѣ делфинчета при раждането си сж голѣми само 50—60 см. Следъ недълго кърмене тѣ започватъ самостоятелно хранене и едва следъ 10 годишно съществуване стигатъ пълното си развитие. Възрастнитѣ делфини стигатъ 1½ до 2 метра дължина.

Храната на делфинитѣ — това сж преди всичко всички видове риби, а следъ тяхъ — раци, мѣкотѣли и др., населяващи морето. Но тѣ не оставятъ да се развали и трупътъ на убитъ или умрѣлъ тѣхенъ събратъ. Делфинитѣ сдѣкватъ храната си, както всички млѣкопитающи. Удълженитѣ имъ челюсти сж снабдени съ достатъчно жѣби, нуждни за това (долната челюсть носи 47—50, а горната — 46—51 дълги, остри и здрави жѣби, поставени въ дълбоки гнѣзда). Делфинитѣ се считатъ за едни отъ най-лакомитѣ и грабливи морски обитатели. Въ връзка съ многото храна която приематъ, смилателната имъ система е значително удължена.

Делфинитѣ живеятъ по много заедно. Тѣ плаватъ твърде бързо и обичатъ да слушатъ силни шумове (свиране, виковете, брѣмчене и пр.); може би това е причината да следватъ корабитѣ. Ловцитѣ използватъ тази имъ слабостъ за да ги привличатъ около своитѣ лодки и за да улеснятъ убиването имъ.

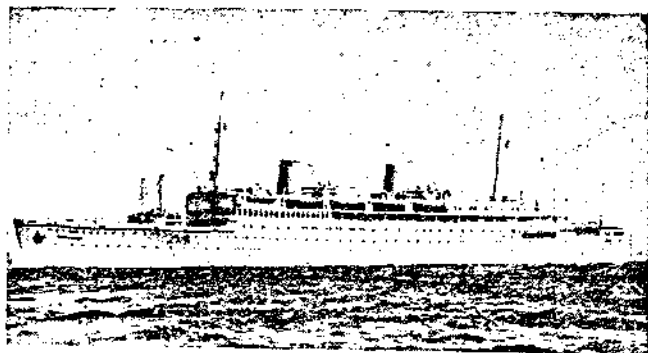
Неприятели на делфинитѣ сж само голѣмитѣ отъ тяхъ акули, болеститѣ и човѣкъ. Не рѣдко пострадватъ и отъ голѣми бури, които ги изхвърлятъ на брѣга, кждето сж безпомощни и следъ дълго удряне въ сушата умираатъ. По-рано, когато делфинътъ се е считалъ за риба, крайбрѣжнитѣ жители на католишкитѣ страни сж употребявали месото

му за храна, особено презъ поститѣ. А англичани и французи сж приготвяли и специални делфинови консерви. Днесъ месото му не се използва за ядене.

Въ Черно море сж констатирани до сега съ положителностъ три вида делфини (1. *Delfinus phocaena*, L; 2. *D. delphis*, L. и 3. *D. Tursio*, Fabr.), а единъ четвърти видъ *Tursiops brevimanus*, Lütken е поставенъ подъ съмнение. Тѣ намиратъ тукъ достатъчно храна и други благоприятни условия за животъ, та сж се размножили доста. Особено благоприятно за тяхъ обстоятелство е това, че въ Черно море липсватъ тяхнитѣ главни неприятели — голѣмитѣ акули. А вториятъ имъ неприятелъ — хората, населяващи крайбрѣжията на Черно море, не сж проявили още голѣмъ интересъ къмъ тяхъ за да използватъ богатата, които биха могли да имъ донесатъ. А такива блага тѣ предлагатъ чрезъ своитѣ обилни подкожни тлъстини; маслата, които се получаватъ при стопяването на последнитѣ се употребяватъ въ индустрията и се ценятъ доста. По данни отъ руски автори въ Севастополъ и Керчь имало нѣколко постоянни команди, които се занимаватъ съ биене на делфини заради тлъстинитѣ имъ. У насъ българи не се занимаватъ съ това. А понеже делфина край нашитѣ брѣгове има доста много — идватъ за тяхъ турци отъ Мала Азия. Снабдени съ лекъ плавателенъ сѣдъ (моторна лодка) тѣ отсѣдатъ нейде по крайбрѣжието, кждето устройватъ импровизирана топилна, а следъ това излизатъ на ловъ въ откритото море. Ловцитѣ биятъ делфинитѣ съ пушки, събиратъ ги и ги изнасятъ на брѣга и тукъ — въ топилната — животнитѣ биватъ одрани, настѣчени и стопени. Полученото масло наливатъ въ газени теникии и продаватъ у насъ или занасятъ съ себе си въ Турция. Ималъ съмъ случая да видя такава турска „тайфа“ за делфини и богатиятъ имъ ловъ, както и да усетя ужасно силната миризма на делфиновото месо при устието на Царската рѣка. А напоследъкъ друга тайфа редовно се настанява край Варна. Очевидецъ ми разказа, че турцитѣ продали делфиновото масло на нѣкакъвъ търговецъ по 30 лева кгр.

Съ огледъ на това, че делфинитѣ преследватъ и унищожаватъ голѣми количества особено отъ пасажнитѣ риби тѣ се считатъ за едни отъ най-голѣмитѣ пакостници и неприятели на риболовцитѣ. Тѣ не само изядатъ рибата, но и често изпокъсватъ поставенитѣ въ морето неподвижни мрежи (таляни), въ които се заплигатъ. Когато силитѣ имъ не стигнатъ да скѣсатъ мрѣжитѣ достатъчно бързо, не можейки да излѣзатъ на по повърхността за въздухъ — тѣ се задушаватъ и умираатъ. Но, въпрѣки пакоститѣ, които нанасятъ и ценнитѣ продукти, които даватъ, нашитѣ рибари, не сж се пригодили и не ходятъ на ловъ за делфини. Нѣкои стари рибари, обаче, ги използватъ като указатели за пѣтя на пасажнитѣ риби.

Д-ръ Г. В. Паспалевъ.



Голѣмиятъ английски моторенъ корабъ „Виктория“ за бърза връзка съ Индия.



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЪТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕН МОРСКИ СГОВОРЪ.

— На 6. април т. г. делегация отъ Б. Н. М. С. въ съставъ почетния председател на Софийския клонъ Професоръ Д-ръ Ст. Консуловъ, председателя на сѣщия клонъ професоръ Д-ръ Ст. Бончевъ и членове Полковникъ Ив. Михайловъ и Капитанъ II р. Славяновъ се е явила предъ министра на железницитѣ за да му предаде становището на организацията по предстоящитѣ промѣни въ службата по корабоплаването и пристанищата.

Г. Министра е приелъ много любезно делегацията и я освѣтилъ най-подробно по собственитѣ си схващания върху повдигнатитѣ отъ делегацията въпроси.

Делегацията е поклонила Министра като представител на учреждението, което има най-широкъ контактъ съ Б. Н. М. С., да открие морската изложба на организацията въ София. Министра отъ своя страна е обещалъ пълното си съдействие за организирането на изложбата.

— Софийския клонъ урежда въ столицата втората морска изложба. Клона е намѣрилъ пълно съдействие въ всички лица и учреждения, къмъ които се е обърналъ. Г. У. Т. отъ своя страна направи всичко възможно за да може изложбата да бѣде пълно отражение на днешното състояние на организацията и въпроситѣ, които тя засѣга.

— Съ окръжно № X—40—530 отъ 30.III. т. г. Главната Дирекция на железницитѣ и пристанищата нарежда до всички ж. п. станции и превозния контроленъ персоналъ, да се издаватъ билети по такситѣ на намалената тарифа на членоветѣ на Б. Н. М. С. въ групи най-малко по 8 човѣка съгласно чл. 6 § 33 отъ Наредбата за безплатни такси и превози по Б. Д. Ж.

Клоноветѣ, които ще се ползватъ отъ тази наредба трѣба да сѣ снабдени съ лични карти за членоветѣ по установения отъ наредбата образецъ и съ увѣрения.

— На 26. мартъ т. г. Пловдивския клонъ даде своята традиционна морска вечеръ въ салонитѣ на военния клубъ. Разкошно декориранитѣ салони въ морски стилъ и многото оркестри въ тѣхъ създадоха истинско веселие и сърдечностъ между гоститѣ. Морската вечеръ, както винаги, бѣше добре посетена.

— Тази годишния зименъ сезонъ е билъ използванъ отъ Пловдивския клонъ, като е било устроено пързаяне съ кѣнки по езерото. Макаръ че времето за използване на леда е било малко, резултатитѣ сѣ били задоволителни.

— Сѣщиятъ клонъ тази година за пръвъ пѣтъ използва и рибното богатство на езерото, като изнесълъ на пазаря въ града частъ отъ изкуствено развъдената риба. Опитъ е показалъ, че е необходимо да се разреши сѣществуващата въ езерото риба, а останалата да се храни за да може да се разчита на по-добри резултати.

Презъ месецъ януарий сѣ починали членоветѣ на Пловдивския клонъ: Хр. Станчевъ, Емилъ Черешаровъ и Д-ръ Т. Томасянъ.

— Клона въ Василико, на 12. мартъ е далъ карнавална вечеръ приходитѣ отъ която сѣ били предназначени за фонда „Учебенъ корабъ Отецъ Паисий“. Забавата е била много добре посетена и дала добри резултати.

— На 27. февруарий т. г. Плѣвенскиятъ клонъ на организацията ни даде своя традиционенъ морски балъ много добре посетенъ, което свидетелствува за престижа съ който се ползува организацията въ този градъ.

— На 19. мартъ т. г. Видинскиятъ клонъ е далъ вечеринка, която е била изнесена съ небивалъ успѣхъ. Клона развива дейностъ по записване на членове и организира водния спортъ.

— На 12. април т. г. замина съ парахода „Царъ Фердинандъ“ организираната отъ Г. У. Т. екскурзия до Палестина. Заминали сѣ 34 души екскурзиянти.

— Г. У. Т. въ заседанията си на 4. и 18. април т. г. утвърди избранитѣ нови управителни тѣла на клоноветѣ както следва:

с. Бѣла — председателъ: лейтенантъ Куюджу-клиевъ; секретаръ-касиеръ: Димитъръ Д. Грозевъ и членове: Петъръ Николовъ, Петко Владовъ и Трандафилъ Димовъ. Подгласници: Никола Килиманевъ, Коста Янковъ и Борисъ Костовъ. Контролна комисија: Ал. Топузовъ, Димитъръ Атанасовъ и Юрданъ Йосифовъ. Подгласници: Алекси Янковъ и С. Димчевъ.

Варна. Председателъ: Д-ръ Г. В. Паспалевъ, уредникъ на Аквариума; I подпредседателъ: лейтенантъ Недѣлчевъ и II подпредседателъ: зап. полков. В. Тодоровъ; секретаръ лейтенантъ Цицелковъ; касиеръ Т. Горановъ; съветници: Р. Вълчевъ учителъ, Белберовъ учителъ, Сакжзовъ, инж. Куртевъ и Капитановъ. Ржководител на спорта: мичманъ I р. Вангеловъ; ржководител на мъжкитѣ чети и домакинъ—мичманъ II р. Кутевски; главатари на групи: Д. Павловъ, Диканска учителка въ Дев. Гимназия и мичманъ I р. Поповъ. Контролна комисија: инженеръ химикъ Н. Пеневъ, инженеръ Родевъ и учителя Параскевовъ.

Видинъ. Председателъ: полковникъ Йоновъ, подпредседателъ: Кузма Йосифовъ, учителъ въ мъжката гимназия; секретаръ: поручикъ Хаджиевъ; касиеръ-домакинъ: Б. Димитровъ и съветници: Хр. Стояновъ и Йор. Велевъ; контролна комисија: Н. Николаевъ, Натанъ Алшихъ, Д-ръ Симовъ и запасни Димитъръ Стояновъ и Л. Савовъ.

Василико. Председателъ: лейтенантъ Веселинъ Дремджиевъ; секретаръ-касиеръ: Слави Андроновъ и членове: Митко Лиловъ и Георги Калояновъ. Провѣрителенъ съветъ—председателъ: Иванъ Стояновъ и членове: Павелъ Станиловъ и Панайотъ Трифоновъ, търговецъ.

Габрово. Председателъ: Стефанъ Минковъ,

представител; подпредседател: Христо Ценчев, учител въ техническото училище; секретар: Георги Стомоняков, търговец и касиер: Василь Р. Минков, учител въ Априловската гимназия. Съветници: Коста Тепавичаров, представител; Д-ръ Христо П. Вуцов—общински лѣкаръ и Иванъ Калпазанов, индустриалецъ. Контролна комисия — председател: инженеръ Любенъ Ангеловъ и членове Лудвигъ Валекъ, представител и Илия Пецовъ, търговецъ.

Ловечъ. Председател: Д-ръ Н. Сжевъ, зжболѣкаръ; подпредседатели: инженеръ Петъръ Иванчевъ и подполковникъ С. Векиловъ; членове Стефанъ Радиновъ, Василь Каравасилевъ и Цано Маричовъ. Контролна комисия: Христо Генковъ, Симеонъ Д. Нановъ и Тома Бешковъ. Запасни членове: Иосифъ Радиновъ и Борисъ Факировъ. Ржководител на спорта: Михаилъ Золотовъ, учител въ гимназията.

Павликени. Председател: Василь Пановъ, пенсионеръ; подпредседатели: Сава Папазовъ, прозбописецъ; секретар-касиер: Симеонъ Маринчевъ, Началникъ гарата и членове: Тоторъ Бойчевъ, директоръ на прогимназията и Ст. Колчевъ, търговецъ. Контролна комисия: Петко А. Стояновъ—книгководител Б. Н. Б., Д-ръ Л. Николовъ—м. лѣкаръ и Никола Атанасовъ—търговецъ.

Пловдивъ. Председател: Лазаръ Т. Лазаровъ; подпредседатели: инженеръ П. Праховъ и Кирилъ Петровъ; секретар: Емилъ Николаевъ; касиер: Н. Касжровъ; домакинъ: Ст. Л. Обрейковъ и членове: майоръ Райчевъ, Д-ръ Ч. Черневъ. Конст. Пейчевъ и Ив. Абаджиевъ.

София. Почетенъ председател: професоръ Д-ръ Ст. Консуловъ; председател: професоръ Д-ръ Ст. Бончевъ; подпредседатели: зап. ген. Кратунковъ и Владимиръ Николовъ—инсп. по история М-то на

Просвѣтата, секретар: Кирилъ Друмевъ; подсекретари: Л. Димитровъ и Ив. Лазарова; касиер: Славчо Пирчевъ; подкасиери: капитанъ Кършиковъ и Никола Корчевъ; заведующъ водния спорт: Стойковъ и членове: Проф. Ал. Мутафовъ, Д. Тодоровъ, Ас. Язаджиевъ, Г. Славяновъ, капитанъ II р., М. Димитровъ—адвокатъ, Б. Кеповъ, К. Скутуновъ, Д-ръ Т. Калиновъ, Г. Сърбовъ—гимн. учител, Ц. Стояновъ, Д-ръ Д. Георгиевъ, В. Донева, Ив. Николова, Д. Конова и А. Друмевъ—пом. гл. инспекторъ по физ. възпитание. Контроленъ съветъ: Александъръ Танковъ, Марко Димитровъ, Станика Кюркчиева, Петъръ Ивановъ, и Борисъ Стоиловъ.

Ямболъ. Председател: Никола Т. Бояджиевъ, н-къ Т. П. Станция; секретар — Иванъ Д. Ивановъ, книжаръ; касиер: Иванъ Драгневъ, чиновникъ Популярната банка и членове: Василь Бончевъ, зжболѣкаръ, Благоевъ Бочковъ, инженеръ, Д-ръ Ж. Ковачевъ, Коста Панайотовъ. Контролна комисия: Антонъ Ковачевъ, Иванъ Богдановъ и Стефанъ Коковъ.

В. И.

МОРСКИЯ МУЗЕЙ

при Българския Народенъ Морски Сговоръ
се помѣщава въ девическата гимназия

„МАРИЯ ЛУИЗА“ — ВАРНА.

Музея е отворенъ ежедневно отъ
8 до 12 и отъ 14 - 18 часа.

ПОСЕТЕТЕ МУЗЕЯ!



ИЗЪ ЧУЖДИТЪ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. Досегашниятъ флагмански корабъ въ Западно-Индската станция—крѣстосвача „Despatch“—е замѣненъ съ крѣстосвача „Delhi“.

Северо-Американски Съединени Щати. Въ навечерието на Международната Женевска Конференция по разоржаването (презъ м. януарий т. г.) председателя на военно-морската комисия отъ палатата на депутатитъ Винсонъ е внесълъ въ председателствуваната отъ него комисия една обширна корабостроителна програма, която включва въ себе си построяването на 120 нови военни кораби отъ различни типове съ обща вмѣстимостъ 303,190 тона и обща стойностъ 616,000,000 долара.

Споредъ тази корабостроителна програма се дава право на президента на С. А. Съед. Щати до 1 юлий 1942 г. да нареди да се построятъ следнитъ кораби:

3 хвърчилоносача, отъ които два по 20,000 т. водоизмѣстване и единъ отъ 15,200 тона водоизмѣстване. Обща стойностъ — 71,408,000 долара.

9 крѣстосвача съ водоизмѣстване всѣки не по-големо отъ 10,000 тона и съ 15 см. артилерия. Обща стойностъ 137,131,000 долара.

13 кораба водачи на флотилии торпедоносци съ предѣлно водоизмѣстване 1850 тона всѣки. Единична стойностъ — 4,391,000 долара или общо на стойностъ—57,083,000 долара.

72 торпедоносца всѣки съ водоизмѣстване 1,500 тона на стойностъ 3,785,000 долара или общо на стойностъ 275,520,000 долара.

23 подводника всѣки съ водоизмѣстване по 1,130 тона на стойностъ 3,396,000 долара или общо на стойностъ 78,108,000 долара.

Сумираниятъ тонажъ на отдѣлнитъ типове кораби ще бжде следниятъ: хвърчилоносачи—55,200 т., крѣстосвачи — 90,000 тона, кораби водачи на флотилии торпедоносци — 24,000 тона, торпедоносци 108,000 тона, подводници—25,990 тона или всичко—303,190 тона.

Цѣлата корабостроителна програма е разработена въ предѣлитъ на Лондонскитъ норми. Тя е получила пълната поддръжка както отъ морския министъръ на Американскитъ Съединени Щати — Адамсъ, така и отъ Началника на Морския генераленъ щабъ—адмиралъ Траттъ.

Франция. Планомѣрното и настойчиво изпъл-

нение „Закона за флота“ показва доколко Франция е далеч от мисълта да се разоръжава или даже да съкращава морските си въоръжения. Стремения към усиление на военно-морската ѝ мощь ни за моментъ не е отслабналъ и не е направено никакво отстъпление отъ първоначалните планове. Изпълнението на новите корабостроителни програми се започна въ 1922 г., а настоящата 1931 г. се явява като критическа, тъй като презъ тази година ще влѣзе въ строя основната частъ отъ новопостроените кораби. Въ този периодъ (1922—1932 год.) въ строя на действующите корабни съединения сж влѣзли: 8 кръстосвача (освенъ това още единъ въ периодъ на изпитание), 16 кораба водачи на торпедоносни флотилии (освенъ това още други 8, които сж привършени и други 6, които сега се строятъ), 26 торпедоносца, 17 голѣми подводника (освенъ това още 23 голѣми подводника, които сж въ периодъ на изпитание или сега се строятъ), 16 подводника за брѣгова отбрана (освенъ това още 15 подводника за брѣгова отбрана, сжщо въ периодъ на изпитание или въ строежъ), 3 подводни заградителя (и още 3 въ периодъ на изпитание или строежъ), 1 корабъ хвърчилоносачъ, 1 корабъ транспортъ за хвърчила, 1 кръстосвачъ—заградителъ (и още единъ въ строежъ).

— Новата корабостроителна програма на Франция отъ 1932 година включва въ себе си постройката на: 4 кръстосвача отъ типа на „Jean de Vienne“, всѣки съ по 7,600 тона водоизмѣстване, („Gloire“, „Montcalm“, „Chateau d'Enault“, „Marcellaise“), 1 корабъ водачъ на флотилии, 1 торпедоносецъ, 1 рѣчна канонерска лодка, 1 гидрографически корабъ и 4 стражеви кораби. За изпълнението на тази корабостроителна програма се предвиждатъ 1,250,000,000 франка.

— Новото правителство подъ председателството на Тардъ, което пое управлението на 20 февруари т. г., е обединило военното, морското и въздушното министерства въ едно министерство на националната отбрана. Министъръ на националната отбрана е Петри.

Германия. Линейниятъ корабъ „Дойчландъ“, за който се предполагаше, че ще бѣде окончателно готовъ презъ есента 1932 година, ще влѣзе въ строя презъ пролѣтътъ 1933 г. Постройката на втория еднотипенъ нему новъ линейенъ корабъ „Ersatz Lothringen“ отива бързо напредъ. Въ близко време ще влѣзе въ строя учебно-артилерийския корабъ „Bremse“. Освенъ тия новостроящи се 2 линейни кораби и 1 учебно-артилерийски корабъ се строятъ още два учебни минни заградителя „R₁“ и „R₂“ (елементите имъ още не сж известни, обаче се знае, че за двигатели ще иматъ дизелъ-мотори).

— Презъ 1931 г. сж изключени отъ списъците на флота и продадени като старо желѣзо следните кораби: линейните кораби „Lothringen“, „Braunschweig“, и „Elsass“; кръстосвачите „Amazon“, „Nymphen“ и „Hamburg“; торпедоносците „S—18“, „S—19“ и „T—152“; гидрографическия корабъ „Panther“; 4 стражеви кораба и 7 учебни минни заградителя.

— Разглеждайки бойната подготовка на германския флотъ презъ 1931 год. списанието „Marine Rundschau“ (№ 2, 1932 год.) отбелязва, че презъ месецъ януарий 1931 г. едновременно е имало въ флота 33 различни курса, а въ месецъ октомврий сжщата година тия курсове били увеличени до число то 45. Съпоставяйки тѣзи цифри, автора на ста-

тията въ посоченото по-горе списание подчертава, че ограничителните норми въ всички военни флоти налагатъ да се замѣни „количеството“ съ „качество“, както по отношение на материалната частъ на бойните сръдства, така и по отношение на използването имъ, което пъкъ отъ своя страна изисква една по-тѣсна и разнообразна специализация.

Полша. Въ връзка съ съобщението за разширяването на полското пристанище Гдини и завършването на преговорите на полското правителство за постройка на една корабостроителница въ това пристанище, се съобщава, че новата корабостроителница ще бѣде претрупана съ работа по постройка на нови военни полски кораби. Полската корабостроителна програма отъ 1924 г. предвиждаше да се построятъ 6 торпедоносца и 9 подводника. Друга полска корабостроителна програма отъ 1930 г. предвижда построяването на 2 линейни кораба по 20,000 тона всѣки, 3 кръстосвача по 10,000 тона всѣки, 1 кръстосвачъ—миненъ заградителъ съ 5,500 тона водоизмѣстване, 4 торпедоносца отъ типа „Wicher“, 3 торпедоносца отъ италианския типъ „Turbine“, 3 торпедоносца отъ ромънския типъ „Regele Ferdinand I“ и 18 подводника. Въ връзка съ тия съобщения се съобщава и факта, че морскиятъ бюджетъ на Полша расте отъ година на година съ бързи крачки. Така напримеръ въ 1924 г. морскиятъ бюджетъ на Полша е билъ 9,372,000 злоти, презъ финансовата 1928—29 година той е билъ 29,529,000 злоти, а презъ настоящата финансова година (1932—1933) той възлиза на 49,000,000 злоти.

— На 20 февруарий т. г. е влѣзълъ въ строя третиятъ новъ подводникъ—„Zbik“, построенъ (както и по-първите два „Rys“ и „Wilk“), въ Франция.

— Споредъ германското военно-морско списание „Marine Rundschau“ (№ 1, 1932 год.) полското правителство е пристъпило къмъ постройка на база за подводници въ Хеле (въ източната частъ на Пултуската коса). Работите по постройката на базата отивали съ много бързъ темпъ. Едновременно съ това се строели и необходимите укрепления.

Финландия. Къмъ края на 1931 г. е влѣзълъ въ строя на финландския воененъ флотъ четвъртиятъ новопостроенъ подводникъ—„Iki Turso“, изработенъ въ корабостроителницата въ Або (Турку).

— Новопреправениятъ учебенъ вътреходенъ корабъ „Suomen Jontsen“ намирайки се въ задгранично плаване въ началото на м. януарий т. г., при една буря, е засѣдналъ на подводни камъни при островъ Скагенъ (Балтийско море). Кораба повредилъ сериозно кормилото си. На влѣкало той билъ отведенъ въ сухия докъ на пристанището Трангеввагенъ за да поправи повредата си. (Изъ „Морской Сборникъ“, № 2, Ленинградъ 1932 г.; С. Н. И.)

Въ С. А. Съединени Щати се обсъжда въпроса за превръщането на двата хвърчилоносача „Saratoga“ и „Lexington“, въ пѣтнишки параходи за служба между Бостонъ и Англия. Тѣ иматъ водоизмѣщение по 33,000 тона и скоростъ 33 мили. Съ тази скоростъ ще преминаватъ океана за четири дена и ще бждатъ най-бързите пѣтнически, океански параходи въ свѣта.

(Изъ „Naut. magaz“; Н. И.)

ЗАПЛАТИТЕ НА МОРЕЦИТЕ ОТЪ ГЕРМАНСКИЯ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Споредъ новата таблица за заплатите на моряците отъ германския търговски флотъ, тѣ сж

сведени изобщо къмъ заплатитѣ отъ 1927 г. Това е станало съ едно ново намаление отъ 8.2 и 9.8 процента отъ съществуващитѣ заплати. Заплатитѣ на четвъртитѣ помощници, младитѣ моряци и на младичитѣ не сж намалени; сжщо така заплатитѣ на офицеритѣ, пжтуващи по пристанищата на Англия и Ирландия сж намалени по малко.

Новата таблица е влѣзла въ сила отъ 1. януарий 1932 год. и съдържа месечнитѣ заплати въ марки както следва:

категория	далечно плаване	каботажъ въ прист. на	
		Англия и Ирландия	Северно море и Балтийско море
I механикъ	450	425	330
II механикъ и I помощ. отъ палубата	300	290	240
III механикъ и II помощ. отъ палубата	245	230	180
IV механ. и III помощ.	185	175	142
IV помощникъ	140	135	—

Нисшъ персоналъ въ всички видове плавания.

I корабникъ и дърводѣлецъ	124
II корабникъ	110
кърмчия	110
морякъ специалистъ	103
морякъ не специалистъ	50
младъ морякъ	35
младикъ	25
машиненъ корабникъ, помощникъ механикъ и старши огнярь	119
огнярь	113
вжглищаръ	96
готвачъ	124
домакинъ (гл. камериеръ)	97 до 124
камериеръ	50
бой	25

Изъ „Information Sociale“

В. И.

СТРОЕЖЪ НА ВОЕННИ КОРАБИ ЗА ТУРЦИЯ.

Всички нови турски военни кораби се строятъ въ италиански корабостроителници. Общо въ строежъ се намиратъ 4 изтрѣбителя, 2 подводника, 4 торпедни лодки. Изтрѣбителитѣ сж започнати на 15. януарий по-миналата 1930 година отъ корабостроителницата Ансалдо въ Сестри, а сж спуснати на вода — първиятъ отъ тѣхъ, „Кока-Тепе“ на 8. февруарий т. г. и вториятъ, „Ада-Тепе“ на 19 мартъ т. г. Даннитѣ на тия кораби сж: водоизмѣстване 1350 тона (при пълненъ товаръ 1650 тона), дължина 98 метра, ширина 9.5 м., потъване 2.9 м., мощностъ на машинитѣ 45,000 конски сили, скоростъ 38 мили въ часъ, районъ на действие 3,500 мили при 15 мили скоростъ; въоръжение: 4—12 см. орждия Д/50, 4 картечници (2—4 см. и 2—2.8 см.), 2 тройни торпедни тржби 53.3 см. Обслугата 149 офицери и моряци.

По сравнение съ новитѣ ромънски (два, вече въ строя) и гръцки (сжщо два, чийто строежъ трѣбва вече да е привършенъ) изтрѣбители, които сж строени сжщо въ Италия, турскитѣ, по водоизмѣстване и по въоръжение малко отстъпватъ на първитѣ (Реджеле Фердинандъ — 1,850 тона, 35 м. скоростъ, районъ 3000 мили, въоръжение 5—12 см., 1—7.6 противовъздушно, 2—4.2 см. картечници и 6—53.3 см. торпедни тржби), но по скоростъ и районъ на действие ги превъзхождатъ; сведенията за гръц-

китѣ изтрѣбители сж противоречиви, но изглежда, че тѣ сж почти равностойни, по сила, на турскитѣ.

Новитѣ 2 подводника (турцитѣ иматъ вече въ строя други два, построени въ 1927 год. въ Холандия), наименования „Сакария“ и „Думлупинаръ“ и строени въ корабостроителницата Монфалконе, сж спуснати на вода презъ мартъ и априлъ 1931 година. Тѣ иматъ водоизмѣстване ^{надводно 715} _{подводно 990} тона,

дължина 61.56 м., ширина 6.8 м., височина 5.6 м., другитѣ имъ елементи сж още неизвестни, но понеже сж малко по-голѣми отъ тия въ строя („Икинджи-инъ-Юну“ и „Биринджи-инъ-Юну“, то трѣбва да се предполага, че сж и малко по-силно въоръжени или пъкъ сж по-бързоходни отъ тѣхъ; отъ друга страна, тѣхнитѣ размѣри почти напълно сжкождатъ съ тия на гръцкитѣ подводници (4 отъ типа „Нереусъ“) и може да се допусне, че иматъ сжщото въоръжение (1—10.2 см. дългобойно и 1—4 см. противовъздушно орджие, 8—53 см. торпедни тржби) и скоростъ ^{(надводна 14} _{(подводна 9.5} мили, като тѣхъ, т. е. само по въоръжение превъзхождатъ типътъ „Инъ-Юну“ (1—7.5 см. противовъздушно орджие и 1 картечница), а по скоростъ сж равни. По сравнение съ ромънскитѣ 2 подводника, които сега взизатъ въ строя (типъ „Делфинъ“ ⁶⁵⁰ ₉₀₀ тона, ¹⁴ ₉ мили, 1—10.2 см. орджие, 8—53.3 см. торпедни тржби), изглежда, че сжщо така сж еднакво въоръжени и еднакво бързоходни.

Четиритѣ нови торпедни лодки се строятъ въ Венеция, тѣ иматъ водоизмѣстване 30 тона, 3 мотора Изота-Фраскини по 500 конски сили, скоростъ 44 мили, въоръжение 1—6.6 см. орджие Д/40, 1—2 см. картечница и 2 торпедни тржби. Навѣрно тѣ сж предназначени да действатъ само въ проливитѣ и между островитѣ на Бѣло-море. Г. С.

ОБЕЗЩЕТИЕ НА СЛУЖАЩИТѢ НА ПАРАХОДИТѢ ВЪ СЛУЧАЙ НА УНИЩОЖАВАНЕ НА СТАРИТѢ ПЖТНИЧЕСКИ ПАРАХОДИ ВЪ ГЪРЦИЯ.

Предѣлния срокъ за експлоатацията на пжтническитѣ параходи въ Гърция се опредѣля съ закона отъ 8. януарий 1932 год.

Всички пжтнически параходи съ водоизмѣстване по-вече отъ 100 тона не могатъ да плаватъ за напредъ по-вече отъ петдесетъ и петъ години. Отъ 15 октомварий 1932 год. този срокъ е само петдесетъ години като правителството може още да го намали. Параходитѣ построени следъ влизането на закона въ сила, не могатъ да служатъ по-вече отъ 45 години. Арматоритѣ се обезщетяватъ съгласно решенията на една комисия, която се назначава отъ Министра на мореплаването. Специална ликвидационна каса за пжтнически кораби, която притежава права на юридическа личностъ, е натоварена съ изплащане на обезщетенията. Тази каса събира срѣдствата си отъ продажбата на старитѣ кораби и отъ такса отъ 3 процента върху всички пжтнически билети и коносаменти за стоки.

Ако обслугата на такива параходи остане безъ работа, тя се обезщетява по следния начинъ: който е служилъ повече отъ години получава сума, равна на дванадесетъ месечната му заплата; шестъ месечно обезщетение се получава следъ едногодишна служба; ако нѣкой е служилъ отъ шестъ месеца до 1 година, той получава сума равна на половината заплата, която е получилъ презъ тази си служба;

ако службата не е траяла повече отъ 3 месеца, то се получава обезщетение отъ едномесечна заплата. Обезщетенията се даватъ чрезъ месечни вноски. Тѣ могатъ да бъдатъ увеличени съ 20 процента, когато моряка поддържа по-големо отъ тричленно семейство.

Проброяване на търговския флотъ. На 30. декемврий 1930 г., когато е преброенъ търговския флотъ въ Гърция, той се е състоялъ отъ 555 парахода съ водоизмѣстване 1,384,369 тона включително 223,151 тона, разоржжени на тази дата и отъ 1,840 вѣтрохода съ 34,873 тона.

Между параходитѣ 429 (1,248,705 тона) сж товарни, 105 (72,044 тона) пѣтнически, 3 (26,321 тона), трансатлантически и 13 (1,289 тона) принадлежатъ на разни категории.

Числото на морскитѣ лица на служба по корабитѣ е било въ деня на преброяването 15,211, отъ които 14,810 гърци и 341 чужденци. Приблизително една трета отъ тази obsлуга, около 4,784, сж били по вѣтроходитѣ, макаръ че тонажа на вѣтроходитѣ е 2.5 процента отъ цѣлия преброенъ тонажъ.

Изъ „Information Sociale“ В. И.



(Приключенъ на 1.V.1932 год.).

- Яврамовъ, Инж. Г. Д.** — „По преустройството на Дирекцията на пристанищата и корабоплаването“ (в. Слово, год. X, бройове 2935 и 2936 отъ 31.III и 1.IV София 1932 год., стр. 2).
- Барбаръ, Отонъ** — „Варна и българскиятъ морски брѣгъ, описвани отъ поляци“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 г., стр. 7—10).
- Бояджиевъ, Ив.** — „Къмъ Египетъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 год. стр. 15—21).
- Бланшъ, Л.** — „Историята на рибеното масло“ (Сп. Рибарски прегледъ, година II, брой 8, София 1932 година, стр. 123—125).
- Валентинеръ, Кап. лейт. М.** — „Съ подводникъ Ц — 3“ — Разказъ — Превелъ Сава Н. Ивановъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 година, стр. 21—23).
- Гр. Ив. Грозевъ** — „Пакъ за нашата политика по рибарството“ (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 8, София 1932 год., стр. 130).
- Гр. Ив. Грозевъ** — „Горитѣ и рибарството“ (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 8, София 1932 г., стр. 118).
- Грозевъ, Гр. Ив.** — „Проблеми въ рибарството ни“ (Известия на Бургазката Търговско-Индустриална Камара, г. XVI, брой 4, Бургазъ 23.IV.1932 г., стр. 1 и 2).
- Геновъ, Проф. Г. П.** — „Дунавскиятъ стопански съюзъ“ (Сп. Отецъ Паисий, год. V, брой 3, София 31.III.1932 год., стр. 29—31).
- Г. С.** — „Развитие на грѣцкия воененъ флотъ“ (в. Народна Отбрана, год. XIV, брой 1589, София 8.IV.1932 г., стр. 3).
- Г. С.** — „Развитие на руския търговски флотъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV. 1932 година, стр. 13 и 14).
- Дунавскиятъ блокъ** — (Сп. „Звено“, год. V, брой 14, София 10.IV.1932 г. стр. 209).
- Добревъ, Кирилъ** — „Нашитѣ параходи“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IX, брой 1811, София 27.IV. 1932 год. стр. 1).
- Желязкова-Паспалева, Я.** — „За морския дървождъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 год., стр. 14 и 15).
- Зашевъ, Г.** — „Меченосъ“ — Рибя — мечъ — (Сп. Рибарски прегледъ, година II, брой 8, София 1932 година, стр. 121—123).
- И. В.** — „Законопроектъ, който буди недоумение“ (в. Слово, год. X, брой 2936, София 26.IV.1932 г., стр. 4).
- Използване на въздушнитѣ сили за откриване на минни заграждения** — Превелъ Сава Н. Ивановъ — (Сп. Подофицерски Журналъ, № 10, м. мартъ, София 1932 г. стр. 33—37).
- Изъ отчета за лѣтната морска колония на Ямболския клонъ отъ Б. Н. М. С. презъ 1931 г. въ гр. Созополъ** — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 год., стр. 25 и 26).
- Игнатовъ, В.** — „Пенсията на моряцитѣ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 г., стр. 5).

- Comment se pose le Problème danubien** — La Conférence de la chambre de Commerce Internationale à Innsbruck — (La Bulgarie, IX-ème année, № 2614, Sofia 27.IV.1932, p. 4).
- Касжрова, Люба** — „Девета вълна. — Копнежъ. — Море отъ плътъ и кръвъ.“ — Стихове — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 г., стр. 3 и 4).
- Куповъ, Г.** — „Съкращенята въ Министерството на желѣзницитѣ и пристанищата“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 г., стр. 5—7).
- Кжневъ, Б.** — „Управлението на пристанищата“ (в. Слово, год. X, брой 2956, София 26.IV.1932 год., стр. 2).
- Краевъ, Ст.** — „Отгледване на малкитѣ пѣстърви“ (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 8, София 1932 год., стр. 119 и 120).
- Какъ да готвимъ рибя** — Печене на рибя — (Сп. Рибарски прегледъ, г. II, брой 8, София 1932 г. стр. 131).
- Морската изложба** — Какво може да се види — (в. Изгравъ, год. I, брой 95, София 29.IV.1932 г., стр. 2).
- Морска изложба** — (в. Търговско-промишленъ гласъ, г. IX, брой 1809, София 25.IV.1932 г. стр. 2).
- Мишевъ, Н. Д.** — „Ролята на морето въ народното стопанство“ (в. Миръ, год. XXXVIII, брой 9541, София 28.IV.1932 год. стр. 3).
- Нечаевъ, Я.** — „Буритѣ край нашето крайбръжие и есенния ловъ на скумрията“ (Сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 8, София 1932 г., стр. 129).
- Паспалевъ, Д-ръ Г. В.** — „Защо въ Черно море има малко видове рибя“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 год., стр. 23 и 24).
- Соболевъ, Я.** — „Червениятъ флотъ“ — Уроци отъ миналото — Превелъ В. И. — (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 г., стр. 11 и 13).
- С. Н. И.** — „Изъ чуждитѣ военни флоти“ (сжщото списание, стр. 26 и 27).
- S. B.** — „La pêche en Bulgarie“ (La Bulgarie, IX-ème année, № 2615, Sofia 28.IV.1932, p. 4).
- Терещенко, Сергей** — „Женевската конференция по разоржаването и морскитѣ интереси на различнитѣ държави.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IX, брой 4, Варна IV.1932 год. стр. 10 и 11).
- X.** — „Съкращенията въ главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата“ (Сп. „Звено“, год. V, № 16, София 24.IV.1932 год., стр. 247—249).
- Чуйковъ, В. М.** — „Денници“ — Разказъ — (Сп. Рибарски прегледъ, г. II, брой 8, София 1932 г. стр. 126—128).
- Шкорпилъ, К.** — „Археологически бележки отъ Черноморското крайбръжие“ София 1932 г. (Отпечатъкъ отъ „Известия на Българския Археологически Институтъ“, томъ VI, 1930—31 г., стр. 57—88 съ табл. XII).

Археологически бележки отъ черноморското крайбръжие отъ К. Шкорпилъ. София 1932 г. (Отдѣленъ отпечатъкъ отъ „Известия на Българския Археологически Институтъ“, томъ VI, 1930—31, стр. 57—88 съ множество снимки и скици и единъ цвѣтенъ отпечатъкъ).

Неуморимиятъ ратникъ въ областта на нашата археология и история — г-нъ К. Шкорпилъ — напоследък ни поднася въ страницитѣ на „Известия на Българския Археологически Институтъ“ единъ новъ интересенъ свой трудъ — „Археологически бележки отъ черноморското крайбрежие“, който обема 32 голѣми печатни страници, 36 снимки и скици и единъ цѣлѣнъ отпечатъкъ.

Неговото съдържание е следното:

I. Круни и Дионизополь.

II. Къмъ гробната находка въ Балчикъ.

III. Могилна находка отъ Варнен. махала Сесъ-Севмесь.
IV. Постройки въ дорийски стилъ отъ Черноморската областъ.

1. Одессосъ — Варна.

2. Аполония—Созополь.

V. Ионийски капитали отъ една гробница до Варна.

Отпечатъка е издаденъ отлично въ всѣко отношение.

Ние го препоръчваме на всички, които се интересуватъ отъ археологическитѣ паметници по нашето черноморско крайбрежие.

С. Ч.

ДРОГЕРИЯ ИЛИЯ Н. ЗУРКОВЪ БУРГАЗЪ

Телеграфически адресъ: ЗУРКОВЪ.

Телефонъ № 44.

1—1

БУРГАСКА БАНКА

КАПИТАЛЪ 10,000,000 ЛЕВА

РЕЗЕРВИ 1,500,000 „

ЦЕНТРАЛА — БУРГАСЪ

Телеграфически адресъ: „МЕРКУРЪ“

Телефонъ № 63.

1—1

ТЪРГОВСКО КРЕДИТНО Д-ВО

БУРГАСЪ

КАПИТАЛЪ 10,000,000 ЛЕВА

Извършва всички банкови операции

Телеграфически адресъ: „ЕСКОНТКРЕДИТЪ“

Телефонъ № 235.

1—1

ДОСЮ ВЪЛЕВЪ & СИНОВЕ

ЦЕНТРАЛА СТАРА-ЗАГОРА

КЛОНОВЕ:

БУРГАСЪ—СВИЩОВЪ—МИХАИЛОВО

Телеграми: ВЪЛЕВИ

Телефонъ № 14.

Всички видове желѣза

и

ламарина.



1—1

БОЯ ЗА ОБУЩА

МАРКА

НОРА и МЕЧКА

ПРОИЗВЕЖДА ФАБРИКАТА

Д-ръ Г. СЯРОВЪ—ПЛОВДИВЪ

Качество отлично, цени конкурентни,
за
войсковитѣ части специални условия.

II ОТДѢЛЪ

ТОАЛЕТНИ САПУНИ

Сапунъ „Родна китка“

Сапунъ „А дория“.

Сапуни „Лучия“, яйчевъ сапунъ,
катраненъ сапунъ.

1—1

ПАРАХОДНА АГЕНЦИЯ А. ПЕТКОВЪ & С-ие—БУРГАСЪ

ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА АНГЛИЙСКИТЕ ПАРАХОДНИ ДРУЖЕСТВА:

THE ELLERMAN LINES, LIMITED
ELLERMAN LINE, LIVERPOOL
PAPAYANNI LINE, LIVERPOOL
WESTCOTT & LAURANCE LINE, LTD., LONDON
ELLERMAN & BUCKNALL STEAMSHIP Co. LTD., LONDON
ELLERMAN'S WILSON LINE, LTD. HULL

JAMES MOSS & COMPANY (MOSS LINE) LTD.

Редовни бързи параходни рейсове всеки 15 дена отъ и за Ливерпулъ, Манчестеръ, Глазговъ и Сванси.

Редовна месечна служба между Лондонъ, Хулъ и българскитѣ пристанища. Новоустановенъ директенъ рейсъ между Бургасъ, Варна и испанскитѣ пристанища Валенция, Барселона, обслужвана отъ нови бързи английски линейни параходи на Westcott & Laurance Line, London, специално уреденъ за износа на яйца.

Стоки и товари се приематъ директно и за всички по-голъми срѣдеземноморски пристанища, а съ претоварване — за Ирландия, Египетъ, Суецъ, Индия, Китай, Япония, Канада, Съединенитѣ Щати.

Навла се котиратъ и товари се приематъ отъ и за всички споменати английски, испански, срѣдиземноморски, американски и далечно — източни пристанища.

Подробни сведения при поискване.

За телеграми: „ПЕТКОВЪ—БУРГАСЪ“.

Телефонъ: 243.

1—1

БРАТЯ ПЕТРИДИ

БУРГАСЪ

(КЖЩА ОСНОВАНА 1900 ГОДИНА)

ТЪРГОВИЯ

СЪ КОЛОНИАЛНИ СТОКИ,
СПЕЦИАЛНО СЪ ДЪРВЕНИ
МАСЛА, МАСЛИНИ, САПУНИ,
ВСЪКАКВИ СОЛЕНИ РИБИ,

И
СУХИ ОВОЩИЯ.

Телефони: Кантора . . { 221
Бисъ домъ . . {

Телеграми: ПЕТРИДИ — БУРГАСЪ.

1—1

ТРИАНДАФИЛЪ ТЕОДОСИУ

КЖЩА ОСНОВАНА ВЪ 1901 ГОД.

БУРГАСЪ

TR. THEODOSSIOU

MAISON FONDÉE EN 1901
BOURGAS (BULGARIE)

КОЛОНИАЛНИ СТОКИ
НА ЕДРО

За телеграми: ТЕОДОСИУ — Телефонъ № 119

Pour dépêches: THEODOSSIOU—Téléphone № 119

1—1

Пушете

„ТОМАСЯНЪ“

ОТЛИЧНО

харманувани

РОДОПСКИ

И

ДУПНИШКИ

ТЮТЮНИ.

1—1

ГЕОРГИ

БЕЗИ

СИНОВЕ

АКЦИОНЕРНО

ДРУЖЕСТВО

БУРГАСЪ—ВАРНА

ПАРАХОДНИ

АГЕНТИ.

1—1

**Първа Българска Концесионирана Фабрика
за Ютени Издѣлия**

„КИРИЛЪ“

Акционерно Дружество — Варна.

ПРОИЗВЕЖДА:

Всички видове зебла и торби, тютюневъ амбалажъ и чулове.

Ютени карпети (пжтеки) и килимчета.

Вълнени килими и килимчета типъ персийски.

Ленени и памучни платове и канаващи.

ТЕЛЕФОНИ:

Фабриката 331.

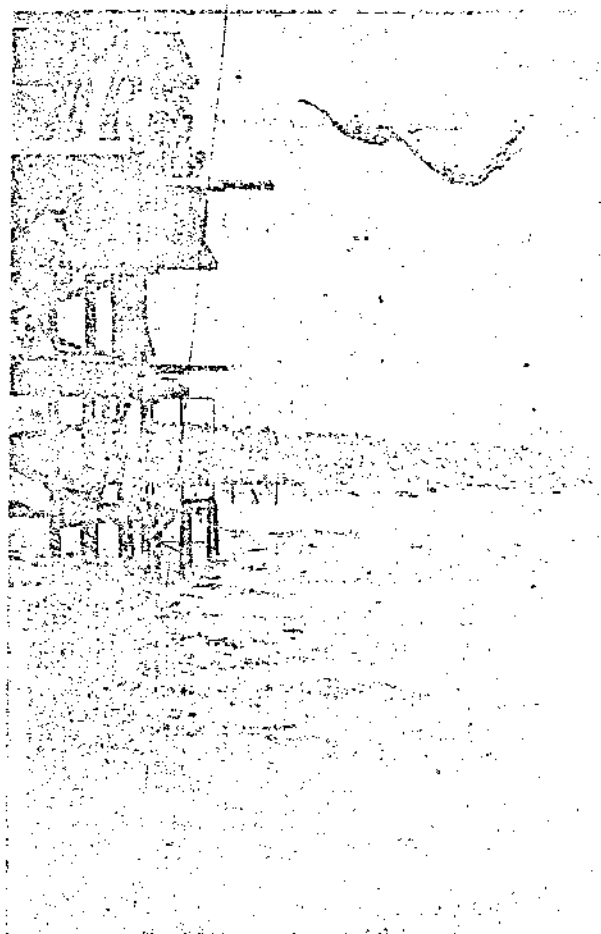
Магазина 282.

10—5

ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ,—НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНА ЕВРОПА.

Най-модерни бански съоръжения за студени и топли морски бани. Модерно казино въ морската градина, сръщу банитѣ, съ първокласенъ ресторантъ и дансингъ на открито.



Красиви околности. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близкитѣ околности, както и до Цариградъ.

Всички видове спортъ—развлечения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

Големи музикални тържества въ началото на м. августъ съ участие на най-виднитѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматически театъръ и народната опера.

Условия на живота—най-износни.

Първостепенни хотели отъ 60 до 150 лв. за легло.

Частни квартири отъ 1000 — 4000 лева за стая съ две легла за месеца.

Обѣдъ или вечеря въ първокласни ресторанти отъ 40—60 лв.

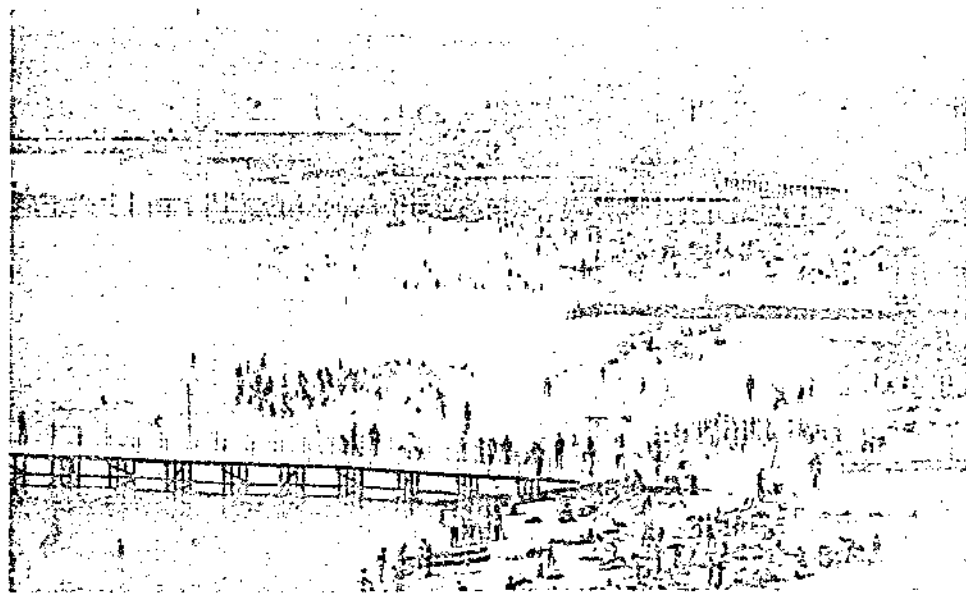
Въ второстепенни ресторанти се получава здрава и изобилна храна на по-ниска цена.

Табълъ д'отъ отъ 100—120 лв.

Лѣтовна такса и карта за цѣлия сезонъ 20 лева.

Такса за банитѣ:

1. Студени бани	I класа кабина	10 лв.
	II „	5 лв.
2. Топли бани	I класа кабина	30 лв.
	II „	20 лв.
Басейни		15 лв.



Отъ 15. юний до 15. септември лѣтовниците се ползватъ съ 25% намаление по българскитѣ държавни желѣзници.

Бюрото за лѣтовници при общината въ приморската градина разполага съ пълненъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовниците на квартири безъ възнаграждение.

**ОТНАСЯТЕ СЕ ЗА
ВСИЧКО ДО БЮРОТО
ЗА ЛѢТОВНИЦИ.**

Българи пътувайте по море!

Българско Търговско Параходно Дружество—Варна.

Използвайте дружествените параходи за да получите възможността да се полюбувате на морето!

Съ параходите на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пътувания, които да Ви оставят мили неизличими спомени. Вие ще опознаете крайбрежието и ще вкусите от прелестите на близкия изток, чаровете на които привличат хиляди и хиляди туристи от всички краища на света.



Дружеството поддържа три редовни линии:

- а. Крайбрежна: Варна—Бѣла—Месемврия—Анхиало—Созополъ—Бургасъ—Кюприя—Василико—Ахтополъ и обратно;—два пъти седмично. — Отъ 15. Юний до 15 Септемврий, директни съобщения Бургасъ—Варна и обратно, специално за курорта.
- б. Пирейска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Пирея—Хиосъ—Метелинъ и обратно!—два пъти въ месеца.
- в. Александрийска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Родосъ—Палестина—Александрия—Портъ-Сайдъ—Островъ Кипръ—Пирея и обратно: два пъти въ месеца.

При групови пътувания Дружеството прави намаления на тарифите си отъ 30 до 50% (но не и върху храната).

Осбень интересъ представлява пътуването до Александрия, което се извършва съ луксозните и бързходни параходи „Бургасъ“ и „Царъ-Фердинандъ“.

ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейсъ:

Отиване и връщане	I класа . . .	лв. 8000
	II класа . . .	лв. 6000
	III класа . . .	лв. 4000

За Пирейския рейсъ:

Отиване и връщане	I класа . . .	лв. 5000
	II класа . . .	лв. 4600
	III класа . . .	лв. 2000

За крайбрежния рейсъ:

Варна—Ахтополъ и обратно	I класа . . .	лв. 680
	II класа . . .	лв. 540
	III класа . . .	лв. 360

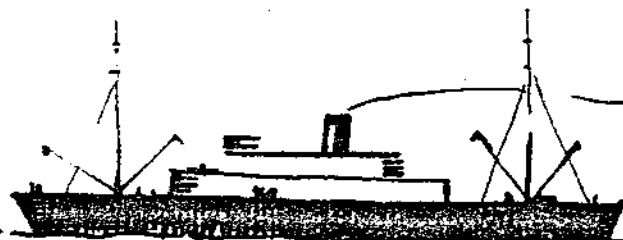
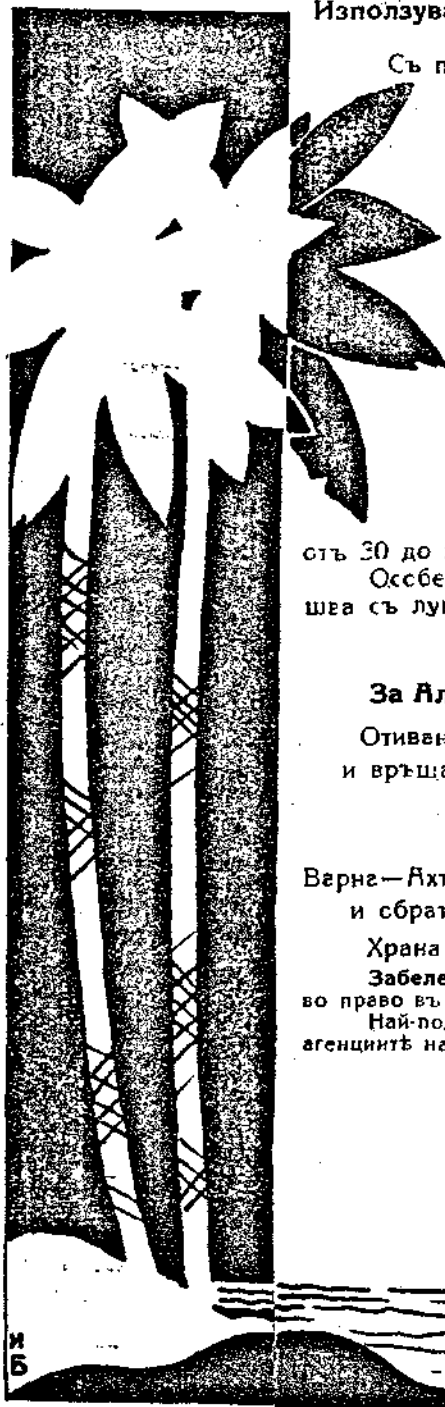
Варна—Бургасъ и обратно	I класа . . .	лв. 400
	II класа . . .	лв. 300
	III класа . . .	лв. 200

Храна по лв. 150 на день за I и II класа, за българското крайбрежие.

Забележка. Свърхъ горните такси за пътничките билети се събиратъ допълнително кейово право въ Варна и Бургасъ по лв. 15, а въ малките крайбрежни пристанища по л. 5 на лице.

Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пътуващите, се получаватъ отъ агентите на Дружеството въ Варна и Бургасъ и крайбрежните, а също и отъ Дирекцията.

10—3



СЪДЪРЖАНИЕ: 1. Деветият редовен съборъ; 2. Нашето риболовство и Инспектората по рибарството отъ В. Игнатовъ; 3. Откриване на II. морска изложба на Б. Н. М. С. въ София отъ П. И. Търновски; 4. Географическото положение на една страна и развитието на нейното търговско корабоплаване отъ Д-ръ Д. В. Георгиевъ; 5. Гигантите на океана отъ Ст. Цаневъ; 6. Крайбрежието на Черно море презъ 1792 год. отъ Ст. Андреевъ; 7. Тайфунъ — Разказъ отъ А. Шишкинъ — Превела отъ руски Е.; 8. Човекъ въ морето — Разказъ отъ К. М. Станюковичъ — Превела отъ руски Ив. Келова; 9. Млъкопитаещи въ Черно море отъ Д-ръ Г. В. Паспалевъ; 10. Официаленъ отдѣлъ; 11. Морски новини; 12. Морски книгописъ.