

26438

РБ 308

№ 1-10

Год. VIII 1931

МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА VIII
КНИЖКА I
ВАРНА
ЯНУАРИЙ 1931 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВЕТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: СЯВА Н. ИВАНОВЪ
Редактори: ПРОФ. Я. ДРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ, ЦВѢТАНЪ ПЕТКОВЪ.

Р5308



ТЕЛЕФОНЪ 326

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

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

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана вѣща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10—2



Произвежда първокачествени памучни прежди

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

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ“

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

10—10

Българско цвекло
Български въглища
Български превозъ
Български трудъ

26438 57

ДАВАТЪ

МЪСТНА ЗАХАРЪ

КОНСУМИРАЙТЕ, Я ПОВЕЧЕ, ЗАЩОТО ОТЪ НЕЯ
САМО ПОЛЗА ИМА, А ВРЕДА НИКАКВА!

10-10



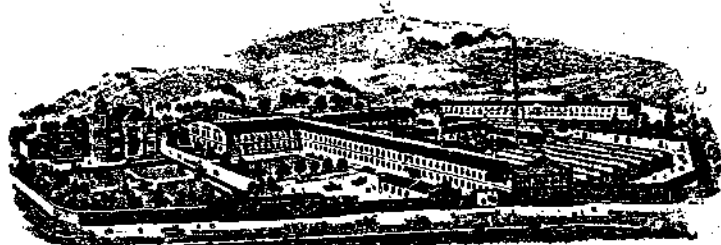
**КОЖЕНИ
ТРАНСМИСИОННИ
РЕМАЦИ**

ПЕРГАМЕНТОВИ
ХРОМОВИ

РЕМАЧКИ
САРЖМИ



10-9



ГЕОРГИ СТЕФАНОВ СИНОВЕ
ФАБРИКА ЗА ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ-СЛИВЕН
(GEORG STEPHANOFF FILS, SLIVEN (BULGARIE))
FABRIQUE D'ETOFFES EN LAINE, FILATURE ET TISSAGE



ГЕОРГИ СТЕФАНОВЪ СИНОВЕ
ФАБРИКА ЗА ВЪЛНЕНИ ВЪ СЛИВЕНЪ
ПЛАТОВЕ

Предворни доставчици

Основана въ 1838 год.

Складъ и кантора въ СОФИЯ, ул. „Царъ Калоянъ“ 10
НАИ-ПЪРВИ НАГРАДИ

отъ Парижъ, Лондонъ, Римъ, Чикаго, Лиежъ и Одеса

За телеграми: СТЕФАНОВИ.

Телефони № 3 и 138.

10-10

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА

ЗА ОСМАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ: За България 150 лв., за странство 200 лв. Отдѣленъ брой 20 лв. На членоветъ отъ Бѣлг. Нар. Мор. Сговоръ, които сж издѣлжили членскитъ вноски за 1931 год. списанието се изпраща безплатно. На останалитъ списанието се изпраща следъ предварително платенъ абонаментъ.

ТАКСИ ЗА РЕКЛАМИ: За еднократна публикация на реклами се взема следната такса: На цѣла страница 800 лв.; на $\frac{1}{2}$ страница 450 лв.; на $\frac{1}{4}$ страница 250 лв. и на $\frac{1}{8}$ страница 150 лв. За повече отъ две публикации се прави 5% отстъпка, а за повече отъ 5 публикации се прави 10% отстъпка. За повече отъ 10 публикации такси по особено споразумение. За художествена реклама се заплаща добавъчно къмъ цената на рекламата — изработката на рисунката и клишето. Тия, които заплатятъ десетократна реклама, художественото ѝ изработване и клиширането ѝ е за смѣтка на редакцията. На събирачитъ на реклами се дава 10 до 20% отъ събраната сума. Всички печалби отъ рекламитъ отиватъ изключително за подобрене на списанието.

ХОНОРАРИ: На сътрудницитъ си за одобрени и отпечатани творби, редакцията заплаща следния хонораръ:

За оригинална статья на страница	200 лв.
За комплективна статья на страница	180 лв.
За преводна статья на страница	160 лв.
За откъслечни преводи, извадки, съобщения и др. на страница	140 лв.
За стихове на редъ	отъ 3 до 4 лв.
За музикална композиция отпечатана на 1 страница	отъ 250 до 500 лв.
За оригинални картини на квадратенъ сантиметъръ	1 лв.
За оригинални рисунки на квадратенъ сантиметъръ	0.80 лв.
За оригинални чертежи на квадратенъ сантиметъръ	0.60 лв.
За заимствувани, добре подобрени чертежи на кв. см.	0.40 лв.
За фотографически снимки на квадратенъ сантиметъръ	0.30 лв.

ВСИЧКО, КОЕТО СЕ ОТНАСЯ ДО СПИСАНИЕТО
ДА СЕ ИЗПРАЩА НА АДРЕСЪ:

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

КНИЖОВНО ПРОСВѢТЕНЪ ОТДѢЛЪ

УЛ. „ЦАРЪ БОРИСЪ“ № 6 — ВАРНА.

КЪМЪ МОРЕТО И ДЪЛБАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА VIII. БРОЙ 1.
ВАРНА, януарий 1931 год.

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

Отдѣлява брой 20 лева
Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

ГОДИНА ОСМА.

Печатниятъ органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ — придобилото вече широка известностъ наше списание „Морски Сговоръ“ — съ настоящиятъ си брой навлиза въ осмата си годишнина. Започнало да излиза въ 1924 година само въ 16 страници месечно, то постѣпенно увеличи броя на страницитѣ и подобри съдържанието си. Излизайки много редовно, съ рѣдка за българската действителностъ точностъ, то въ продължение на седемъ години даде редъ ценни статии по морскитѣ въпроси отъ наши и чужди автори, стихове, морски съобщения и множество отлични снимки и табла, илюстриращи нашия и чуждия морски животъ; то даде и редъ най-разнообразни безплатни приложения, като книжки отъ „Морска библиотека“, позиви и изложения, портрети, картини, календари и др. Въ продължение на седемъ години то постоянно поддържаше отдѣлитѣ „Морски спортъ“, „Морски новини“, „Официаленъ отдѣлъ“, „Морски книгописъ“ и отчасти отдѣлитѣ „Рибарство и отраслитѣ му“ и „Въпроси и отговори.“ Добре подбиранитѣ и подрежданѣ материалъ и отличниятъ печатъ постѣпенно издигнаха нашето списание „Морски Сговоръ“ до първостепенно българско и най-евтено илюстрирано издание. Презъ сжщото време то получи много насърчителни отзиви, а освенъ това морална и материална подкрепа отъ всички краища на България и отъ българитѣ въ чужбина. Отличниятъ видъ, печатъ и съдържание на нашето списание обърна нееднократно вниманието и на чужденцитѣ, които изказаха устно, писмено и съ специални статии много ласкави думи за него.

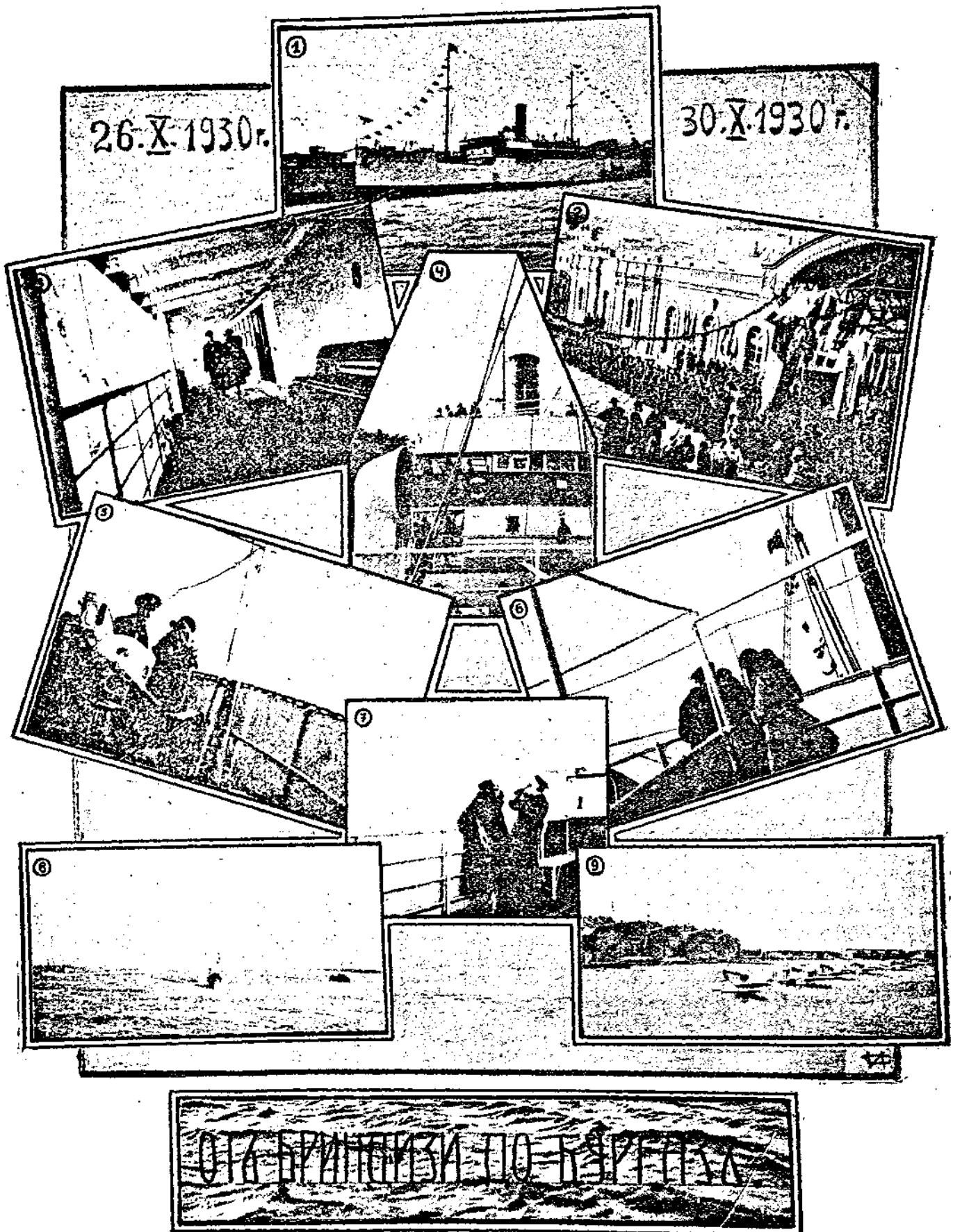
Посоченитѣ по-горе обстоятелства бѣха една голѣма морална награда за редакционния комитетъ и сътрудницитѣ му, която даде още по-голѣмъ тласъкъ за настойчива, упорита и постоянно подобряваща се работа. Сжщитѣ тия подбодряващи обстоятелства накараха често пжти затрудняваното въ финансово

отношение Главно Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ да дава най-първо и винаги широка парична подкрепа на редакционния комитетъ. Независимо отъ това, то на драго сърдце винаги приемаше предложенията за разнитѣ конкурси въ страницитѣ на списанието, утвърждаваше ги съ пълно болшинство и ги финансираше, водимо отъ желанието да се създадатъ по този начинъ по-вече сътрудници въ областта на морския книгописъ, да се създаде по-голѣмъ изборъ на материали и въобще по-голѣмъ интересъ къмъ свѣтовнитѣ води и по-специално — къмъ нашитѣ родни рѣки и морета.

Презъ течение на настоящата осма годишнина списанието „Морски Сговоръ“ ще продължава да се списва въ сжщия досегашенъ духъ, като и презъ нея ще продължава да крачи съ увѣрени и сигурни стѣпки напредъ къмъ по-голѣмо подобрене, увеличение и усъвършенствуване. Постояннитѣ подобрения, увеличения и усъвършенствувания безсѣмнено ще привличатъ по-вече четци, тиража ще продължава да се увеличава, а цената му — да се намалява. Крайната целъ на нашето списание „Морски Сговоръ“ е да увеличи тиража си толкова много, че да намали коштуемата си цена до нищожна сума и да влѣзе леко и неусетно въ всѣка българска къща и колиба, та чрезъ това небивало до сега масово разпространение въ България, да разпръсне лжчитѣ на морезнанието и въ най-затѣнтенитѣ кжтчета на нашето, нуждающе се отъ морска просвѣта, отечество.

Ний встѣпваме въ осмата годишнина на списанието „Морски Сговоръ“ съ пълната вѣра, че ще успѣемъ да насадимъ добра морска култура въ нашия любознателенъ, трудолюбивъ и способенъ народъ, ржководени отъ примѣра и мъдростта на първия морякъ въ България — нашиятъ върховенъ покровителъ — Негово Величество Царъ Борисъ III.

ВИСОЧАЙШЕТО СВАДБЕНО ПЪТУВАНИЕ.



1. Прахода „Царь Фердинандъ“ въ пристанището на Бриндизи очаква пристигането на Височайшата двойка; 2. Бриндизи 26. X. 1930 г. — италианската морска четна рота и част отъ официалните лица очакватъ пристигането на идващите отъ Асизи Тѣхни Величества; 3. На параходъ „Царь Фердинандъ“ въ Ионическо море 27. X. 1930 г. — разходка; 4. Негово и Нейно Величества на 28. X. 1930 г. съ параходъ „Царь Фердинандъ“ минаватъ Коринтския каналъ; 5. Черно морз 30. X. 1930 г. Т. В. наблюдаватъ отъ мостика на „Царь Фердинандъ“ показващия се на хоризонта български брѣгъ; 6. Черно морз 30. X. 1930 г. — на мостина на „Царь Фердинандъ“; 7. Черно морз 30. X. 1930 г. — Н. В. Царица Йоанна отправя първия си поздравъ къмъ българската земя; 8. Черно морз 30. X. 1930 г. — Българските полицейски корабѣ придружаватъ „Царь Фердинандъ“, носящъ на борта си Тѣхни Величества; 9. Бриндизи 26. X. 1930 г. — Италианска хидропланна ескадрила изпраща носящия Тѣхни Величества параходъ „Царь Фердинандъ“.

Фот. Ив. Вариклечковъ.

ИТАЛИЯНСКИ ОТЗИВЪ ЗА Б. Н. М. С.

Италиянската морска лига въ желанието си да запознае своите членове съ развитието и състоянието на морската идея въ другите страни, е поместила въ списанието си „L'Italia Marinara“ брой 20, год. XXXI (1930 г.) една много ласкава статия за Българския Народен Морски Сговоръ.

България, се казва въ статията, притежава на Черно море и следователно като своя източна граница, единъ хубавъ и обширенъ брягъ съ добре познатитъ пристанища Варна и Бургазъ и редица още населени отъ най-ранните времена мѣста, малко познати на насъ, каквито сж: Месемврия, Анхиало, Созополъ, Василико, Ахтополъ, които доста съдействатъ за поддържане живо морското чувство на една частъ отъ българския народъ. Северната политическа и национална граница на българската държава е образувана отъ Дунава, широка и плавателна рѣка. Освенъ това България има въ вътрешността две рѣки: Марица (горното ѝ течение) и Тунджа, неенъ притокъ, които даватъ отлични условия за воденъ спортъ.

Българитѣ, макаръ да не минаватъ за морски народъ по природа, знаемъ отъ тяхната история, че тѣ всѣкога сж аспирирали за Егейско море, наричано отъ тяхъ Бѣло — съ пристанища: Дедеагачъ, Кавала и Солунъ, владени сега отъ гърцитѣ и че най-големата имъ мечта е била владението на Цариградъ.

Съ такива въжеления напълно естествено се явява обстоятелството, че въ последно време сжщо и у българитѣ се е породило едно морско чувство, благодарение на което малко по малко се е създадъ единъ воененъ и търговски флотъ, воденъ спортъ и най-после е създадена по подражание на чуждитѣ подобни организации една Българска Морска Лига.

Нашата посестрима, която има официалното име „Български Народен Морски Сговоръ“, е основана въ 1920 г. и има своето седалище въ най-големото пристанище на България — Варна и е подъ върховното покровителство на Н. В. Царъ Борисъ III.

Девиза на Българския Народен Морски Сговоръ, повтарянъ въ всичките негови издания е „Къмъ морето и Дунава за напредъкъ.“ Въ 1924 г. е започнато изданието на илюстрираното списание „Морски Сговоръ“, което има за редактори: — Сава Н. Ивановъ, Професоръ Я. Арнаудовъ, Д-ръ П. Д. Скорчевъ и Лало Христовъ.

Членоветѣ на дружеството, които въ 1929 година надминаваха цифрата 4,000, между които 350 жени, получаватъ всѣки месецъ безплатно списанието „Морски Сговоръ“ и отъ време на време, като безплатно приложение „Морска библиотека“, които третиратъ теоритически и практически морски въпроси. Всѣка година Българскиятъ Народен Морски Сговоръ издава единъ годишенъ отчетъ за своята дейность и разпространява календари и календарчета и други листове за пропаганда. Устава на Българския Народен Морски Сговоръ е утвърденъ въ 1920 година.

Интересни сж четиритѣхъ афоризми, отпечатани на корицитѣ на списанието: „Морето свързва странитѣ, които раздѣля“; „Който владѣе морето, владѣе свѣта“; „Бждащото на България лежи на морето и Дунава“; „Победителя на море, ще бжде всѣкога победителъ на сушата.“

Българскиятъ Народен Морски Сговоръ организира конференции, конгреси, изложби, екскурзии по море, лѣтни колонии за деца, курсове по плаване, литературни конкурси съ морски сюжети, състезания по плаване и гребане по примѣра и нормитѣ, приети днесъ отъ другите народи.

Водниятъ спортъ е добре култивиранъ; при морскитѣ бани на споменатитѣ вече мѣста и на Дунава при Видинъ, Никополъ и Русе, въ Търново, Ямболъ, Пловдивъ и по другитѣ рѣки, младежитѣ развиватъ своята мускулатура на въздухъ и слънце чрезъ водния спортъ. За целта къмъ клоноветѣ сж организирани спортни легиони. Варна се явява като центъръ на спортните състезания. Въ тия по гребане преобладаватъ тимоветѣ на клоноветѣ Варна, Русе, Видинъ и Търново. Вѣтроходниятъ спортъ, обаче, се едва заражда въ България.

Близко до Варна се намира единъ държавенъ детски санаториумъ; въ Созополъ сжществува едно рибарско училище и една рибарска кооперация за износъ на риба.

Който разгрѣща страницитѣ на списанието „Морски Сговоръ“, може да проследи цѣлата българска история, свързана съ събитията специално по морето и Дунава, множество фотографии на първитѣ национални военни и търговски кораби, епизоди отъ войнитѣ съ турцитѣ при помоща на руситѣ, събития на деня и т. н.

Списанието освенъ това съдържа извънредно интересни оригинални статии отъ морската история на България, много и хубави реклами, съобщения, сведения отъ морски характеръ за цѣлия свѣтъ, но най-вече за съседнитѣ страни и тия на Черно море, една добра библиография и единъ указателъ за получени книги.

Въ списанието „Морски Сговоръ“ виждаме съ голѣмо удоволствие да се цитира доста често „L'Italia Marinara.“

Миналата година списанието „Морски Сговоръ“ даде една статия съ фотографии за Италиянската въздушна ескадра, която подъ командването на генералъ Балбо посети Варна.

Своята най-голема дейность Българскиятъ Народен Морски Сговоръ постигна презъ юний 1929 година, когато се празнуваше хилядо годишнината на Царъ Симеона (927 г.) и петдесетъ годишнината отъ освобождението на България (1878 г.). Списанието „Морски Сговоръ“, публикува за случая една алегорична композиция отъ художника Ал. Мутафовъ, именувана „Една безсънна нощъ на Симеона“. Въ далечината на морето се виждатъ очертанията на кулитѣ и черквитѣ на Цариградъ и на единъ вѣтроходенъ флотъ, липсата на когото българитѣ смѣтатъ (и може би не напраздно), че попречи на Царъ Симеона да сломи Византия.

Превелъ: Ст. Власевъ.



ЯДРАНСКА СТРАЖА

ЮГОСЛАВЯНСКОТО МОРСКО СДРУЖЕНИЕ.

Отъ последния отчетъ на „Ядранска стража“, югославянската морска организация, сродна на нашия Български народен морски сговоръ, извличаме нѣколко интересни данни за състоянието и дейността на сдружението презъ 1930 г., които сж твърде поучителни, както за членоветъ на Б. Н. М. С., тъй и изобщо за нашето общество, отнасещо се, въ голѣмото си мнозинство, съ непростително безразличие къмъ усилията на едничкото българско културно сдружение, работещо за сближението ни съ морето.

Я. С. е съставена отъ 20 областни централи, обединяващи дейността на 446 клона въ цѣлата страна, които отъ своя страна групиратъ всичко 46,671 редовни и 8,869 спомагателни члена, срещу 324 клона съ 33,203 и съответно 3,960 членове за миналата 1929 година. Капитала на всички клонове вкупомъ възлиза на 535,000 динара срещу 675,590 динара за м. година. На първо мѣсто, по броя на клоноветъ си, стои Сараевската областъ съ 99 клона, на второ — Сплитската съ 65, сетне идватъ Прищина, Загребъ и Велики Бечкерекъ съ 3,938 и съответно 36 клона. По броя на членоветъ си, на първо мѣсто стои пакъ Сараевската областъ съ 8,138 члена, на второ — Скопската (28 клона) съ 5,715 члена, на трето — Сплитската съ 5,238 члена, Велики Бечкерекъ съ 5,002 члена и т. н. По финансови мощъ, на първо мѣсто стои Бѣлградската областъ съ 101,080 динара 1930 г. и 255,883 д. м. г. наличностъ (сжщата стои на последно мѣсто по броя на клоноветъ си — само 2 и къмъ срѣдата съ членоветъ си — 1856 души), на второ мѣсто идва пакъ Сараево съ 85,000 динара, на трето — Скопие съ 55,000 динара и т. н. Изобщо, по своята дейностъ, областитъ се редятъ: Сплитъ, Сараево, Нови Садъ, Вел. Бечкерекъ, Скопие, Цетина и т. н. Съгласно решението на II. редовенъ конгресъ на Ядранска стража, състоялъ се презъ м. юний 1929 г. въ Сараево (първиятъ — въ 1926 г. въ Сплитъ), до свикването на III. конгресъ, което ще стане презъ 1932 год., броя на членоветъ трѣбва да нарастне на 100,000 души въ цѣлата страна. Едно отъ предприетитъ срѣдства за достигане на тази целъ е закриване на слабитъ областни централи и разпредѣляне на тѣхнитъ територии между останалитъ, — като тия последнитъ ще трѣбва до максимумъ да засилятъ своята дейностъ. Все съ сжщата целъ сж отпечатани и разпрѣснати изъ клоноветъ на Я. С., чрезъ нейнитъ печатни издания, чрезъ Бѣлградския всѣкидневенъ печатъ и т. н. 100,000 пропагандни позиви за записване на нови членове. Най-първитъ деятели на Я. С. сж тръгнали изъ цѣлата страна, а даже и вънъ отъ нея — въ Южна Америка, Чехословашко и Цариградъ, кждето Я. С. има свои клонове (въ Антофагаста, Прага и Цариградъ) — да държатъ сказки и пропагандиратъ югославянската морска идея.

Най-голѣмото дѣло на организацията за последнитъ години е, безспорно, събирането на срѣдства за поръчването на учебенъ корабъ, който да се подари отъ Я. С. на югославянския воененъ флотъ. До сега за целта сж били събрани 1,466,857 динара, а за да се набавятъ нови срѣдства, решено е било да се разиграе лотария отъ 300,000 билети по 10 динара, като при пласирането имъ, на клоноветъ ще се дава комисиона по 250 д. на билетъ. За ръководене на работата е назначенъ специаленъ организаторъ на лотарията.

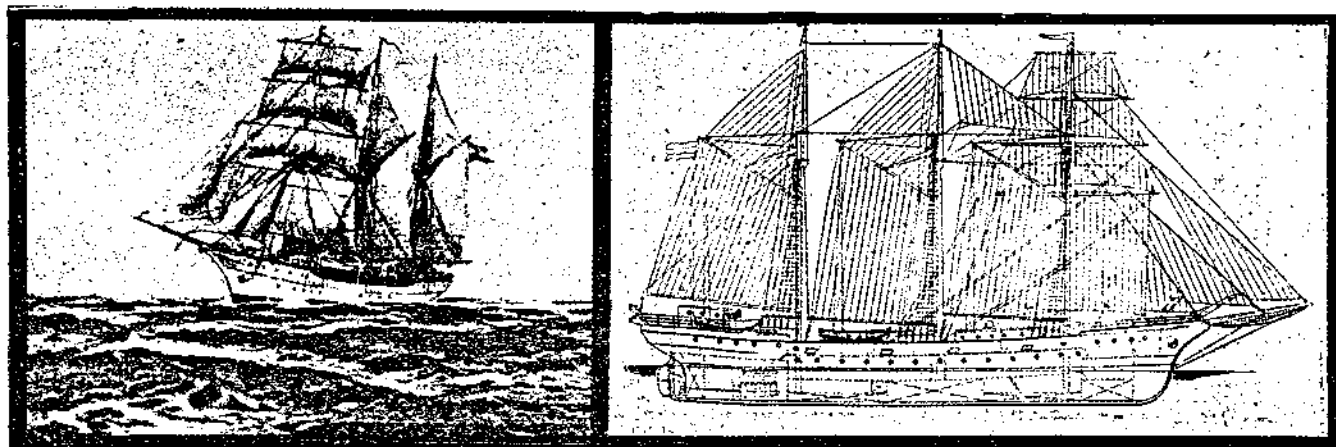
Съ съдействието на министерството на войската и флота сж били изработени поемнитъ условия

и обявенъ конкурсъ между чуждитъ корабостроителници, въ резултатъ на което, на 4. септемврий 1930 г., пакъ чрезъ м-вото, е билъ сключенъ договоръ съ Хамбургската корабостроителница „Stulcken Sohn“ за постройката на кораба за 2,000,000 динара, като довършването му ще стане въ Югославия, по отношение на всичко онова, което може да се направи отъ мѣстната индустрия. Съгласно договора, на Хамбургската корабостроителница сж били изплатени вече, чрезъ командването на флота, 1,000,000 динара; до края на октомврий 1930 год. сж изплатени още 500,000, а до края на декемврий с. г. — последната вноска отъ 500,000 динара. Кораба ще се строи 10 месеца и презъ юлий 1931 год. ще се предаде въ Бока Которска на Военния флотъ. Характернитъ му данни сж: стоманенъ корпусъ, 720 тона водоизмѣстване, дължина 49 метра, ширина 9 м.; главенъ двигателъ — вѣтрила, спомагателенъ — дизель-моторъ 350 400 к. сили, развиващъ 8 мили скоростъ; 3 стожера съ вѣтрилна площъ 800 кв. метра; ще има мѣста за 10 офицери, 16 морски юнкери, 150 кандидатъ-подофицери и вънъ отъ това — обслугата на кораба.

Учебния корабъ ще бжде предаденъ на Военния флотъ презъ лѣтото 1931 год. съ голѣми национални тържества по цѣлото югославянско крайбрежие на Адриатика, въ такъвъ мащабъ, „каквото никога до сега Ядранското (Адриатическото) море не е виждало.“ Отъ всичкитъ краища на страната ще се организиратъ екскурзии и излети на членоветъ на Я. С. къмъ морския брѣгъ; младежката организация на Я. С. ще има тамъ своя конгресъ; най-малко 2,000 младежи отъ клоноветъ на Я. С. съ своята форма ще трѣбва да пристигнатъ за да демонстриратъ и се поклонятъ на корабнитъ знамена на военния флотъ; ще бжде привлечено участието на съюзитъ на плавателнитъ, гребни и вѣтроходни клубове за уреждане на „морска седмица“; ще се поканятъ представители на французкото, белгийското, полското и чехословашко морски сдружения; всѣки клонъ на Я. С. ще трѣбва да подари по нѣщо на новия корабъ (сервизъ, килимъ, картина и пр.); въ Сплитъ ще се уреди културна изложба и т. н. Предаването на кораба ще започне въ Сплитъ, отъ кждето той ще се спусне съ членоветъ на централата на Я. С. по крайбрѣжието до Дубровникъ и Бока Которска, кждето предаването ще се завърши.

Друго значително дѣло на Ядранска стража презъ 1930 година е било подпомагането семействата на загиналитъ 38 моряци при катастрофата съ Югославянския параходъ „Даксе“ на 26. януарий 1930 г. Въ цѣлата страна е било започнато събирането на срѣдства не само за подпомагане на пострадалитъ, но и за създаването на единъ постояненъ фондъ за осигуряване югославянскитъ моряци при подобни случаи. Фонда е достигналъ до 1,043,000 динара. Наредъ съ това е била поведена широка пропаганда за привличане вниманието на обществото и държавнитъ фактори къмъ лошото положение на морячеството и неговото подобрене.

За морскитъ пропагандни и организаторски курсове на Ядранска стража, редовно уреждани всѣка година, презъ които сж минали вече много десетки отъ най-първитъ деятели на организацията (професори, учители, журналисти, сждии, адвокати, чиновници и т. н.), съставлящи днесъ единъ мощенъ кадъръ отъ просвѣтени и интелигентни работници на югославянската морска идея, често сж давани сведения въ нашето списание „Морски сговоръ“



Строящия се въ Хамбургъ учебенъ корабъ, който организацията „Ядранска стража“ ще подари тържествено на Югославияния воененъ флотъ презъ месецъ юлий 1930 г. въ Катарския заливъ.

(такива се даватъ, за курса презъ 1930 г., и въ настоящия брой на списанието, въ отдѣла „Морски новини.“).

Изпълнителниятъ комитетъ на Ядранска стража работи усилено за снабдяване съ собствени помѣщения за детскитъ и младежки лѣтовища на организацията, а сжщо и за морски хижи по крайбрѣжието, кждето да намиратъ подслонъ младежитъ — излетници на Ядранска стража, идващи отъ вътрешността на страната.

Организирането и засилването на младежкитъ групи къмъ клоноветъ на Я. С. поглъща много отъ грижитъ на Изп. комитетъ. За тази цель още презъ 1929 г. е започнало издаването на особено детско списание „Млади стражаръ“, а сжщо така уредени сж и други подходящи издания. Следъ обявяване на диктатурата, съ новия законъ за народната просвѣта сж били разтурени всички младежки сдружения и на ученицитъ е било забранено участието въ която и да било организация, въ това число и Ядранска Стража. Изключение сж правили само Соколската организация и Червения кръстъ. Следъ продължителни и настойчиви постжпки, обаче, на Изпълнителния комитетъ се е удало, презъ февруарий т. г., да издействува отъ М-ството на Просвѣтата отмѣняването на това нареждане по отношение на Я. С., веднага следъ което сж били устроени нѣколко конферинции за възобновяването и засилването на младежкото движение при Ядранска Стража.

Твърде широка е била дейността и на домакинския отдѣлъ на Изп. комитетъ, който е пласиралъ множество отъ изданията и материалитъ на Я. С. Само за 6 месеца сж били разпродадени 72,509 броя такива издания и морски артикули на организацията (пера, моливи, мастила, тетрадки, значета, кибритъ, моряшки шапки и пр.) на стойностъ 474,105 динара, отъ което е реализиранъ чистъ приходъ отъ 185,000 динара (срещу 130,000 динара за първото полугодие на 1929. г.). Най-голтмъ е билъ прихода отъ календаритъ, докато въ първитъ години отъ съществуването на Я. С. тъкмо календаритъ сж носили най-голтми загуби. За 1930 г. сж били получени 94,000 динара отъ календари (1929

г. — 66,000 д.). На второ мѣсто идва прихода отъ продажбата на кибритъ възлизащъ на 50,000 динара. Пласирани сж били следнитъ нови издания на Я. С.:

1. Възпоменания за първото плаване на Кралския югославиянский флотъ въ чужди води (излѣзла въ 3,000 броя и всички разпродадени).

2. Албумъ отъ снимки „Живота на море“ (издаденъ въ 2,000 броя — разпродадени — 1,500).

3. Д-ръ Иво Рубичъ — Сплитъ и околноститъ му (3,000 броя на сръбски и 3,000 броя на нѣмски езикъ). Този пжтеводителъ, заедно съ по-раншнитъ — „Северния Ядранъ“, „Дубровникъ и околноститъ му“ и „Бока Каторска“, всички печатани на сръбски, чехски, нѣмски, френски и английски езици, образуватъ пълненъ цикълъ отъ пжтеводители за цѣлото югославиянско крайбрѣжие.

Между другитъ дѣла на Изп. Комитетъ сж отбелязани още тържествата по предаването на Военния флотъ водохвърчилото „Сараево“, подаръкъ отъ Сараевската област на Я. С.; подготовката за филмиране на югославиянското крайбрѣжие; уреденитъ екскурзии и излети и пр.

Баланса (активъ — пасивъ) на организацията е даденъ 3,101,315 динара. По бюджета за 1930 год. сж били предвидени приходи 385,000 динари, а сж постжпили само до края на юлий т. година 375,464 д. По-важнитъ приходи сж: 61,087 д. отъ дарения и субсидии; 127,614 д. отъ чл. вн. (само 35% отъ членския вносъ се пада на централата); отъ издания (безъ списанието)*, морски артикули и материали — 185,226 динари и др. По-главнитъ разходни пера сж: за пропаганда и организационни — 34,402 д.; канцеларски — 63,662 д.; заплати и възнаграждения — 65,687 д.; резервни разходи — 14,976 д.; или всичко 178,728 динари; реализиранъ чистъ приходъ къмъ 30. VI. 1930 г. — 196,376 динара.

Проектобюджета за 1931 година предвижда 645,000 динара приходи; 528,000 динара разходи и 117,000 динара чистъ приходъ.

*) Списанието „Ядранска стража“ си има отдѣленъ бюджетъ и абнаментъ му (120 динара годишно) се плаща одѣлно отъ членския вносъ.

Г. Славяновъ.

СИЛАТА НА ВОЕННИЯ ФЛОТЪ.

Докато заседаваше морската конференция въ Лондонъ, въ нашия всѣкидневенъ печатъ се явиха много недомислия. Невежеството ни по отношение на морето и свързанитѣ съ него въпроси е известно отдавна, то се проявява всѣкога, щомъ се заговори отъ нѣмъ или щомъ у насъ се сложи на разглеждане въпросъ отъ морско естество; проявяватъ го не само вестникаритѣ, проявяватъ го и нашитѣ държавници, пъкъ даже и отговорни висши чиновници, които, поради службитѣ, които заематъ, стоятъ близко до морското дѣло и минаватъ за „специалисти“ и „компетентни“. Това невежество е докарвало не само безобидни недоразумѣния, то е носило, а и до сега носи сериозни последици за развитието на нашето морско стопанство и култура; до вчера ръководителитѣ на нашето мореплаване заявяваха, че ний нѣмаме нужда отъ търговски параходи; и днесъ още липсва съзнанието у „отговорнитѣ“ и „компетентнитѣ“ за нуждата отъ българско корабоплаване по Дунава; и днесъ още има началникъ на риболовството въ България, който заявява, че въ Черно море и Дунава нѣма риба и че бъдещето на нашето риболовство е само въ пресѣхналитѣ вътрешни рѣки и горскитѣ потоци... Много горчиви моменти сж преживѣвали въ миналото нашитѣ нищожни морски сили; много нехайство, безсистемностъ, пъкъ даже и лекомислие е имало при създаването и изграждането отбраната на брѣговетѣ ни; не сме по-добре днесъ и съ полицейскитѣ си флотъ, неговитѣ кредити редовно се намаляватъ, той все още се третира като ненуждна и луксозна играчка... Но най-голтѣми сж пакоститѣ, донесени отъ нашето непознаване на морето (въ най-широкитѣ смисълъ на думата), въ външната ни политика; нашитѣ интереси въ Черно море и особено на Дунава никога не сж били защищавани съ умѣние и прозорливостъ, затова и винаги сж страдали. Като последица и отъ дветѣ войни, ний трѣбваше да размѣнимъ богатитѣ, културни и чисто български добруджански брѣгове съ дивитѣ и културно изостанали Странджански такива: следъ втората война трѣбваше да изгубимъ изцѣло и бѣломорскитѣ си излази; а днесъ не сж малко наивнитѣ, които се увличатъ отъ гръцкитѣ любезни предложения за сключване на жел. пѣтнитѣ ни мрежи и за свободна зона въ Солунъ!

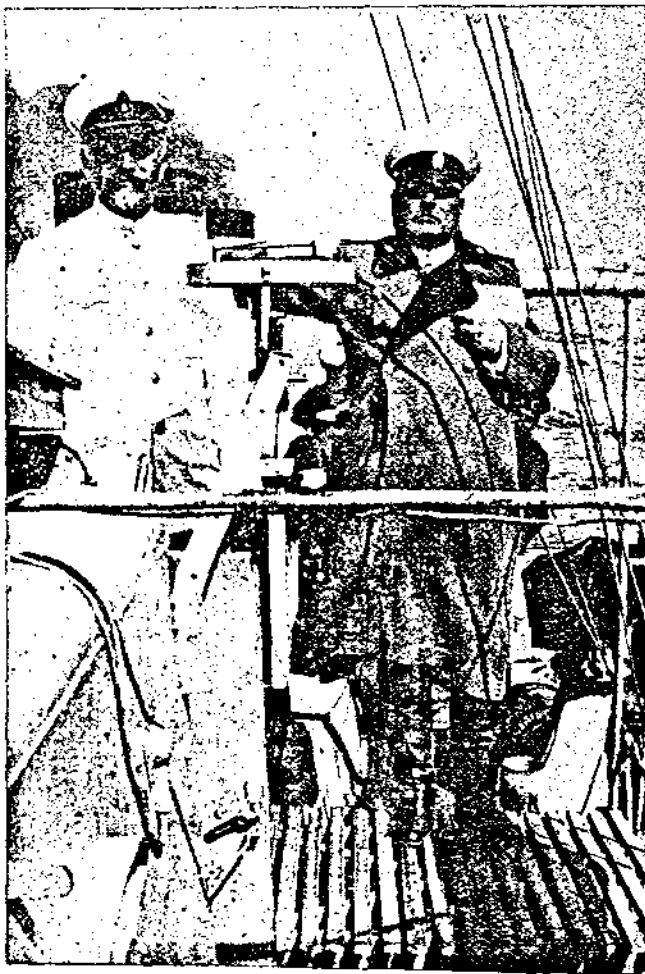
Ако въ миналото все още можеше да се оправдае нашето невежество по отношение на морето,

днесъ, следъ преживѣнитѣ катастрофи и следъ откритието на Цариградскитѣ проливи, отъ кждето всѣки моментъ може да бжде заплашена независимостта ни чрезъ орждейтѣ гърла само на нѣколко морски чудовища, вече е непростимо да се отнасяме съ пренебрежение и лекомислие къмъ морскитѣ проблеми, защото прѣко или косвенно, тѣ непременно засѣгатъ и насъ.

Единъ виденъ нашъ държавникъ и бившъ дългогодишенъ дипломатъ въ столицата на най-великата морска държава, по поводъ на Лондонската конференция бѣ помѣстилъ статия въ сериозенъ нашъ всѣкидневникъ, съ която показваше най-

малко пълна неосведоменостъ за морскитѣ сили на Германия и тѣхното значение за морската политика на европейскитѣ държави; съ друга статия въ сжщия всѣкидневникъ той биде корегиратъ, но невѣрвайки въ компетенцията на никакви специалисти, по-късно той приведе нови данни въ защита на своята теза за незначителността на германския воененъ флотъ; — тоя флотъ, по броя на своитѣ кораби (46) стоялъ по-долу отъ Испания, Швеция и Холандия, а по общъ тонажъ едва се изравнявалъ съ Испания (165,000 тона). Ако се довъримъ на приведената статистика*) и ако се мѣри съ сжщата мѣрка, Германия трѣбва да се нареди още по-назадъ — следъ Турция (70 военни кораба), Гърция (65), Югославия (45), а и още много други. Но далечъ не е така просто и лесно да се установи силата и значението на единъ воененъ флотъ, защото въ такъвъ случай, напр. техническата работа на Лондонската конференция би била незначителна и много бързо и безъ всѣкакви мъжнотии би се свършила, а известно е, че тъкмо тамъ е из-

точника на най-многого недоразумѣния и тъкмо отъ тамъ произлизаше най-голтѣмото протакане на тая конференция. Ако все още за една пехотна армия би могло да се допусне оценката на нейната сила по броя на пушкитѣ, орждията и сабитѣ, то подобна мѣрка за единъ воененъ флотъ е съвсемъ абсурдна. Военнитѣ кораби се дѣлятъ на много видове, бойната сила на които е несравнима помежду имъ; нима може да се сравнява напр. бойната сила на единъ линейенъ корабъ, който е въоръженъ съ



Бившиятъ воененъ министъръ генералъ Бакърджиевъ и Н-ка на М. и Р. Полицейска Служба и Морска Учебна Часть кап. I р. о. з. Стефановъ на полицейскитѣ корабъ „Строги“ на пѣтъ отъ Созополъ за Варна. Септемврий 1930 г.

Фот. Д. Фичевъ.

*) Въ сжщностъ Германия има 123 военни кораби съ 195,000 тона водоизмѣстване и стои както по броя на корабитѣ си, тъй и по тонажъ — предъ Испания, Швеция и Холандия.

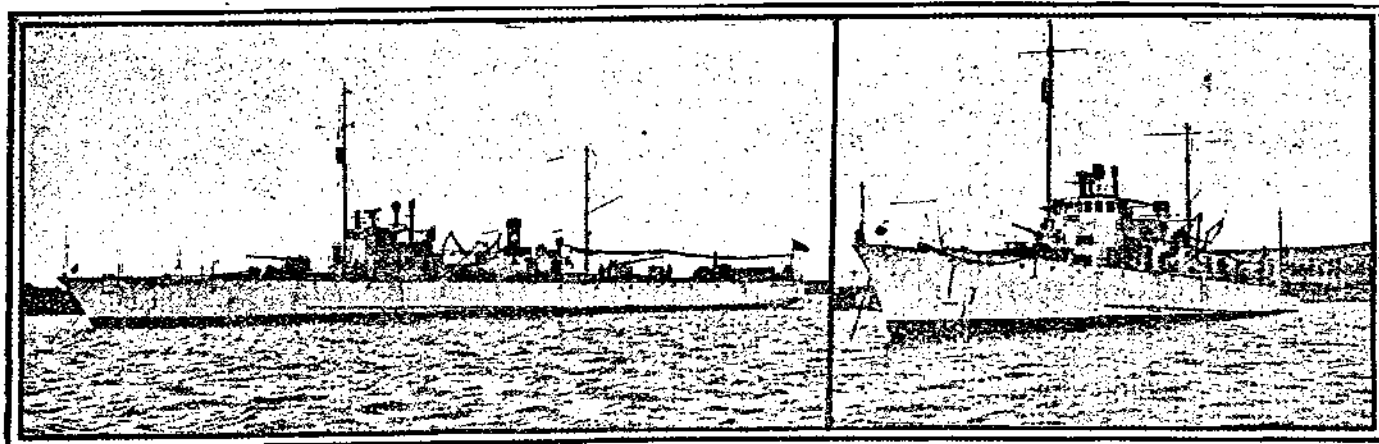
9—12 тежки орждия отъ 38—40 см. калибъръ, 15—20 орждия отъ 10—15 см. калибъръ и още множество по-малки орждия и картечници, снабденъ съ 2—6 торпедни тръби, защитенъ съ тежка броня, противоминни удебеления, съ 1000—1500 души обслуга, при това струващъ толкова, колкото е цѣлиятъ държавенъ бюджетъ на България, съ единъ малкъ торпедоносецъ, въоръженъ съ 1—2 орждия 5.7 или 7.6 см. калибъръ и 2—3 торпедни тръби, безъ никаква броня и съ 25 души обслуга? Или единъ подводникъ, въоръженъ съ 8 торпедни тръби и 2 срѣдни орждия съ единъ хвърчилоносецъ, снабденъ съ 25—135 хвърчила и въоръженъ съ 10—20 срѣдни и тежки орждия? Или единъ миночистачъ, въоръженъ съ нѣколко леки орждия, съ единъ миненъ заградителъ, въоръженъ съ по-силна артилерия и носещъ въ себе си 50—1000 мини? Или единъ 45,000 тоненъ линееенъ кръстосвачъ, въоръженъ съ тежка артилерия и броня, съ голѣма скоростъ, съ една канонерка отъ нѣколко стотинъ тона, въоръжена съ лека и срѣдна артилерия, безъ броня и съ малка скоростъ? Или единъ 10,000 тоненъ „Вашингтонски“ кръстосвачъ съ единъ 100 тоненъ преследвачъ на подводници? Тия сравнения биха могли да се продължатъ и разчленятъ още твърде далечъ. При това единъ флотъ може да е съставенъ предимно отъ линейни кораби, кръстосвачи и изтрѣбители, а другъ отъ канонерки, торпедоносци и заградители; единъ флотъ може да брой съ стотици „москити“ — торпедни лодки и торпедоносци, а да има ограниченъ брой голѣми кораби, другъ — тъкмо обратното. Ясно е следователно, че броя на корабитѣ не е никакво мѣрило за бойната сила или мѣстното или свѣтрово значение на единъ флотъ.

За такова мѣрило не може да служи и общия тонажъ на единъ флотъ; може би даже това е една още по-невъзможна мѣрка. Приведенитѣ по-горе сравнения иматъ своя смисълъ и тука. Нѣщо повече, бойната сила на кораба може да бѣде обратно пропорционална на тонажа, така напр. единъ спомагателенъ кръстосвачъ отъ 20,000 тона може да се окаже по-слабъ даже и отъ единъ 200 тоненъ подводникъ. Често пжти голѣмиятъ тонажъ може да бѣде само източникъ на слабостъ, така напр. въ Цусимския бой една отъ причинитѣ за неуспѣха на руситѣ бѣ „излишъкътъ“ отъ тонажъ, отъ който

самъ адмиралъ Рожденственский настояваше да бѣде освободенъ. Извънредно важна роль тукъ играе и възрастта на корабитѣ. Флотъ, съставенъ отъ голѣмъ брой и многотонни кораби, но стара постройка, сигурно ще бѣде не само по-слабъ, но би се указалъ даже безпомощенъ предъ единъ малкъ, но съставенъ само отъ съвременни кораби флотъ.

Бойнитѣ елементи на единъ воененъ корабъ, отъ които зависи неговата сила, сж твърде много, затова ще отбележа само по-важнитѣ: въоръжението; жизнеспособността, т. е. способността на кораба да противостои на разрушителното действие на неприятелското оржие, запазвайки своята бое-способностъ; скоростта; мореходнитѣ качества, т. е. способността на кораба да издържа на всѣко море (вълнение); маневренитѣ свойства (повратливостъ) и района на действие. Всѣки единъ отъ тия елементи може да изиграе решителна роль за спечелването или загубата на едно сражение, така напр. въ боя при Скагеракъ победиха не по-многобройнитѣ, по-голѣмитѣ по тонажъ, въоръженитѣ съ по-многобройна и по-голѣмокалибърна артилерия и по-бързоходнитѣ английски кораби, а по-малобройнитѣ, по-малкитѣ по величина, съ по-малобройна и по-малкокалибърна артилерия и по-бавноходнитѣ, но по-жизнеспособнитѣ германски кораби, снабдени съ снаряди, обладаващи голѣма разрушителна сила. Всѣки единъ отъ изброенитѣ по-горе елементи, отъ своя страна, зависи отъ цѣла редица данни и условия, чието учитане, при това въ всичкитѣ имъ многобройни комбинации, се явява вече една много сложна и невъзможна за разрешение задача. Преди войната морскитѣ военни академии дълго търсеха да установятъ нѣкакви бойни коефициенти за войнитѣ кораби, които да улеснятъ тѣхното сравнение, но всички усилия останаха напраздно.

Нека не ставаме смѣшни като вѣрваме, че това, което за военнитѣ капацитети е много трудно, за насъ неспециалиститѣ ще бѣде много лесно. При това, добре е, ако нашитѣ политици и държавници по-често се вслушватъ или най-малко не пренебрегватъ специалиститѣ въ своето дѣло, защото това, понѣкога, може да струва много скъпо за интереситѣ на държавата, която тѣ управляватъ или представляватъ.



Посетилиятъ Варненското пристанище презъ октомврий 1930 г. ромънски миночистачъ „Локотенантъ Лепри Ремусъ,* съ цель да се укрие отъ лошото време. (Водоизмѣстване 360 тона, скоростъ 15 мили въ часъ, въоръженъ съ две 10 см. орждия, две противовоздушни 3.7 см. орждия и две картечници. Дължина 55.6 м., широчина 7 м., газене 2.3. Районъ на действие 3000 мили. Обслужва се отъ 60 души екипажъ).

Фот. К. А. Терзистоевъ.

Ирженеръ В. Кжневъ — Варна.

СВѢТОВНОТО КОРАБОПЛАВАНЕ ПРЕЗЪ ПОСЛЕДНИТЪ 5 ГОДИНИ.

Къмъ края на 1930 година, свѣтовния корабенъ тонажъ възлиза на 66 милиона бруто регистъръ тона и 41 милиона нето регистъръ тона при 33,663 кораба; отъ тяхъ 26,202 съ 57 милиона бр. р. т. и 34 милиона н. р. т. сж параходи, 3,840 съ 7,400,000 б. р. т. и 4,500,000 н. р. т. сж моторни кораби и 3,621 съ 1,600,000 б. р. т. и 1,400,000 н. р. т. сж вѣтроходни или изразено въ проценти по отношение свѣтовния тонажъ, параходитѣ заематъ 86.4% отъ тонажа, моторнитѣ кораби заематъ 11.2%, а вѣтроходитѣ едва 2.4%!

Отъ горнитѣ цифри проличава веднага голѣмиятъ брой и тонажъ на параходитѣ, които сж основата на днешното корабоплаване. Отъ сжитѣ цифри проличава еднакво и обстоятелството, че вѣтроходството е въ пълнѣнъ упадѣкъ.

Само по отношение на моторнитѣ кораби не могатъ да се извадятъ правилни заключения отъ цифритѣ за 1930 година, тъй като тия за броятъ и тонажътъ имъ не даватъ една ясна представа за това дали моторното корабоплаване е въ напредѣкъ или упадѣкъ.

Като се проследи обаче свѣтовното корабоплаване презъ последното петолѣтие ще се види бързиятъ напредѣкъ на моторнитѣ кораби, както по брой така и по тонажъ.

Таблица за броятъ на всички кораби на свѣта надъ 100 бруто рег. тона					
ВИДЪ	Години				
	1926	1927	1928	1929	1930
Параходи	26809	26641	26702	26317	26202
Моторни кораби	2580	2817	3189	3401	3840
Вѣтроходи	4556	4291	4072	3778	3621
Общо	33945	33749	33963	33496	33663

Отъ горната таблица проличава едно постоянно намаление броя както на параходитѣ, така и на вѣтроходитѣ, а сжщевременно едно бързо увеличение броятъ на моторнитѣ кораби. Изразено въ проценти съотношението на броятъ на параходи, моторни кораби и вѣтроходи къмъ общиятъ свѣтовенъ брой на корабитѣ, за последното петолѣтие ни дава следнитѣ цифри:

ВИДЪ	Години				
	1926	1927	1928	1929	1930
Параходи	79%	79%	78.6%	78.5%	78%
Моторни кораби	7.6%	8.4%	9.4%	10.2%	11.4%
Вѣтроходи	13.4%	12.6%	12%	11.3%	10.6%
Сборъ	100%	100%	100%	100%	100%

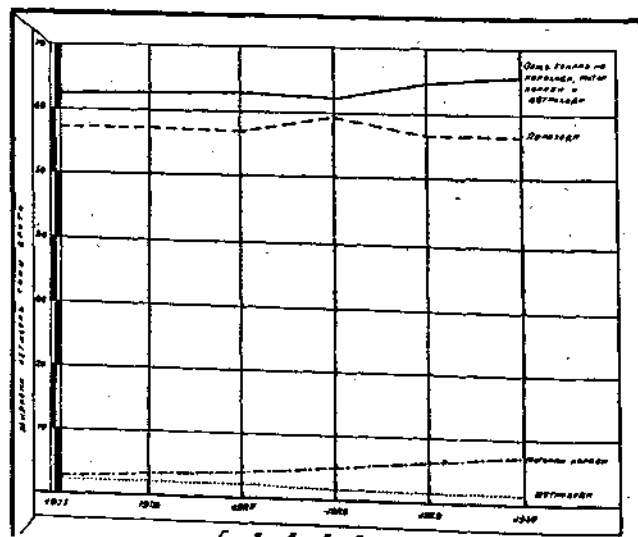
Отъ втората таблица се вижда, че броятъ на моторнитѣ кораби се увеличава бързо и то повече за смѣтка на броя на вѣтроходитѣ отъ колкото на параходитѣ. Последнитѣ сж загубили за петолѣтието само 1%, когато вѣтроходитѣ сж загубили 2.8%. Може прочее да се предполага, както вече сж се изказали нѣкои автори на книги по ко-

рабоплаването, че развитието на моторното корабоплаване, ще стане първоначално за смѣтка на вѣтроходството; което ще западне съвършено и едва следъ това вече, моторното корабоплаване ще влезе въ сериозно съревнувание съ параходството.

Когато обаче се говори за корабоплаването изобщо, броятъ на последното не е една сигурна мѣрка за неговиятъ ръстъ, понеже съ течение на времето и усложнениятъ стопански животъ на свѣта, отъ една страна и напредѣкътъ на техниката отъ друга, настѣпни нуждата отъ постройката на кораби съ все по-голѣмъ и по-голѣмъ тонажъ.

Таблица за свѣтовния корабенъ тонажъ бруто и нето милиони регистъръ тона (р. т. = 2.83 куб. м.)					
ВИДЪ	Години				
	1926	1927	1928	1929	1930
Параходи	57.38 34.52	57.04 34.15	57.44 34.36	57.05 34.08	57.00 34.00
Моторни кораби	3.45 2.15	3.91 2.43	5.12 3.15	6.25 3.81	7.40 4.50
Вѣтроходи	2.15 1.90	2.00 1.77	1.87 1.65	1.74 1.52	1.60 1.40
Сборъ	62.78 38.57	62.95 38.35	62.43 39.16	65.04 39.41	66.00 39.90

Така отъ горната таблица се вижда, че общо свѣтовния тонажъ е порастналъ въ последнитѣ петъ години съ 3,22 милиона бр. р. тона, когато броятъ на корабитѣ се е намалилъ, макаръ и незначително (съ 282 кораба за 5 години). — Увеличението на тонажа се пада главно на моторнитѣ кораби, а параходитѣ общо взето запазватъ тонажа си; цифритѣ за тонажа имъ презъ последното петолѣтие, не могатъ да характеризиратъ тенденцията на бждещото имъ развитие, както и при моторнитѣ кораби, гдето ясно личи едно бързо увеличение; по-скоро при параходитѣ се забелязва една тенденция на застой, която лесно би могла да се обърне на такава на упадѣкъ, какъвто веднага забелязваме при вѣтроходитѣ. Следващата диаграма ни дава една хубава представа за развитието на свѣтския тонажъ:



Характерно въ диаграмата е че за сега, кризисът на светски тонаж и параходен тонаж почти се покриват; видно е ясно бързото увеличение тонажа на моторните кораби, но все пак тѣ сж още подъ 10 милиона бр. р. т. т. е. едва $\frac{1}{4}$ отъ тонажъ на параходитѣ.

А вѣтроходитѣ, които презъ 1925 год. сж били почти наравно съ моторнитѣ кораби, бавно но сигурно отиватъ къмъ изгубване.

Каза се по-горе, че въ световното корабоплаване се забелязва тенденцията на кораби съ все по-големъ тонажъ. Така ако раздѣлимъ общия световенъ тонажъ (параходи, моторни кораби и вѣтроходи) на броя на корабитѣ, за всѣки отъ петѣхъ последни години, ще получимъ срѣдния тонажъ на еденица корабъ:

Еденица корабъ има бруто регистръ тона:				
Години	Общо параходи, вѣтроходи и моторни кораби	Параходи	Моторни кораби	Вѣтроходи
1926	1845	2125	1335	470
1927	1865	2140	1390	465
1928	1835	2150	1315	460
1929	1930	2170	1835	460
1930	1960	2175	1925	440

Отъ горнитѣ цифри следва да се извадятъ следнитѣ практически заключения:

Параходитѣ за сега иматъ първенството въ еденичната си величина.

Въ началото на своето развитие, което почна главно следъ войната, моторното корабоплаване е намирало приложение въ малки крайбрежни или пристанищни кораби. Така се обяснява факта че еденица параходъ презъ 1926 год. е ималъ 2125 бр. р. т., а моторенъ корабъ едва 1335 бр. р. т.; въ послѣствие обаче моторното корабоплаване се впуска и въ областта на далечното плаване и поради това се наблюдава бързото увеличение на еденицата мѣрка, която отъ 1335 бр. р. т. презъ 1926 год. става 1925 бр. р. т. презъ 1930 год., като все пакъ остава назадъ отъ параходитѣ, които иматъ за еденица 2175 бр. р. т. за 1930 година.

Характерно въ горната таблица е сжщо постоянното увеличение бр. р. тонажа на еденицата па-

раходъ за петолѣтието — отъ 2125 презъ 1926 год., на 2175 презъ 1930 год. Вѣтроходитѣ показватъ едно постоянно намаление и въ тази областъ. Това явление се обяснява съ постепенното излизане отъ употреба на старитѣ по-големъ вѣтроходи, които извършваха далечно плаване и оставане въ работа на сравнително по-малки вѣтроходи за крайбрежно плаване.

Първенство, по брой и по тонажъ въ световното корабоплаване има Англия съ общо 10310 кораба съ 22,598,077 бруто регистръ тона.

Следъ нея идватъ Американскитѣ Съединени Шати съ 3116 кораба съ 11,723,770 бр. р. т., Германия съ 2548 кораба съ 4,269,040 бр. р. т., Япония съ 2,050 кораба съ 4,235,977 бр. р. т. и Франция съ 1760 кораба съ 3,445,592 бр. р. т. Тия 5 държави сж главнитѣ морски сили въ свѣта и както се вижда отъ горнитѣ цифри, търговскитѣ имъ флоти взети наедно съставляватъ 88.5% отъ световния брой на кораби и 70.5% отъ световния корабенъ тонажъ.

Останалия корабенъ тонажъ се разпредѣля между всички държави на свѣта, отъ които по-значителни по търговския си флотъ сж: Италия, Холандия, Норвегия, Гърция, Швеция и Испания. Отъ тия шестъ държави първитѣ три иматъ кораби съ близо по 3,000,000 бр. р. тона, а останалитѣ три държави — кораби съ тонажъ между единъ и два милиона бр. р. тона.

Нашата държава е почти най-назадъ по размѣра на търговския си флотъ. България има всичко 12 кораба съ едва 8,497 бр. р. тона!

Цифритѣ сж толкова малки, че не може да се изрази процента, който нашия тонажъ съставлява отъ общия световенъ такъвъ.

Вѣрно е, че България е малка и бедна държава и че тя не може да мисли за корабоплаване въ голѣмъ мащабъ, но не ще сме далечъ отъ истината, като твърдимъ, че не всичко възможно е направено у насъ, за увеличение на корабния ни тонажъ, на ниво съответстващо на ступанската ни мощъ. Нашето общество, нашитѣ политически деятели и нашитѣ стопански кръгове сж въ пълно неведение по въпроситѣ свързани съ развитието на корабоплаването ни. Отъ тамъ и липсата на всѣкаква ржководна идея въ държавната ни управа, по отношение българското корабоплаване.

Налага се прочее една системна и продължителна просвѣта всрѣдъ горепоменатитѣ кръгове за преуспѣването, макаръ и въ малкъ мащабъ на българското корабоплаване.

Да работимъ прочее!

Б. Старко.

ЗА ЗАВИСИМОСТЯ МЕЖДУ МОРСКИТЕ ТЕЧЕНИЯ И ВѢТЪРА.

Още отдавна вѣтъра се е считалъ за главна причина на теченията въ океана. Считало се е за доказано, че духащиятъ постоянно надъ обширната водна повърхность вѣтъръ образува течение, което се движи по посоката на вѣтъра. Това мнение получило математическо потвърждение отъ изследванията на Цепритцъ, публикувани въ Германия къмъ края на миналото столѣтие (1878 г.). Германскитѣ ученъ доказвалъ, че благодарение на триенето, постоянно духащия вѣтъръ предизвиква на повърхността на водата течение, което се движи по посока на вѣтъра. Отъ своя страна повърхностниятъ слой вода увлича по-дълбокитѣ слоеве и движението се разпространява все по-дълбоко, докато всичката

водна маса — отъ повърхността на морето до дъното — не се понесе по посока на вѣтъра.

Така сж мислили въ течение на много години и едвамъ въ началото на днешното столѣтие този въпросъ е билъ наново подложенъ на изследване.

Нансенъ, наблюдавайки движението на ледоветѣ презъ време на своята експедиция къмъ северния полюсъ, пръвъ обърналъ внимание на необикновенния фактъ, че ледоветѣ при движението си винаги се отклоняватъ въ дѣсно отъ посоката на равнодействующата сила на вѣтъра. Той предполагалъ, че отклонението на плаващитѣ ледове въ дѣсно отъ посоката на вѣтъра трѣбва да се отдаде на отклоняващата сила отъ въртението на земята. Нансенъ

помолил шведския математик Екман да изследва този въпрос теоритически. Въ трудовете на Цеприцъ съвсем не било взето под внимание влиянието от въртението на земята. Тогава се е предполагало, че скоростта на течението, което се дължи на съществуването на вѣтъра, никога не може да бѣде голѣма; поради това влиянието от въртението на земята би била толкова малка величина, че напълно би могла да се пренебрегне.

Въ своите уравнения Екманъ вкаралъ въ числото на величинитѣ и отклоняващата сила от въртението на земята. Взелъ за изходна точка на своите математически изследвания известна голѣма маса вода съ безкрайна дълбочина, той дошелъ до редъ неочаквани резултати. Между другото се оказало, че течението, което се образува на повърхността на морето от вѣтъра, трѣбва да се откланя на 45° въ дѣсно отъ посоката на вѣтъра въ северното полушарие и на 45° въ лѣво — въ южното полушарие („За влиянието от въртението на земята върху океанскитѣ течения“ — Архивъ по математика, астрономия и физика — Стокхолмъ, Швеция томъ II, № 11, 1905 г.). При брѣговете посоката на теченията, образувани от вѣтъра, въ значителна степенъ се измѣня отъ очертания на прибрѣжната ивица.

Презъ 1924 г. по този въпросъ билъ публикуванъ въ Англия интересния трудъ на К. С. Дерстъ: „Зависимостъ между течението и вѣтъра“ (Журналъ на Кралското Метеорологическо Общество, томъ 50, 1924 г., стр. 113 — 119). Въ този си трудъ Дерстъ искалъ да провѣри теорията на Екмана при условията на откритото море. Той е нѣмалъ на рѣка никакви наблюдения, практически данни и резултати по този въпросъ. За целта решилъ да се възползува отъ стражевитѣ дневници на океанскитѣ параходи, въ които всѣки день се отбелязва мѣстоположението на кораба при преминаването му презъ открития

океанъ. Всѣки день по обѣдъ положението на кораба се определя чрезъ астрономически наблюдения. Дължината на пѣтя, изминатъ отъ кораба между две последователни определения на мѣстото му, се определя и чрезъ бързомѣръ (лагъ) или числото на обръщанията на корабното витло. Въ връзка съ посоката на прочертания курсъ това дава възможностъ да се намѣри изчисленото мѣсто, т. е. този пунктъ, където би трѣбвало да бѣде кораба, ако той не би билъ подъ влияние на теченията. По този начинъ, по ежедневната разлика между изчисленото и наблюдаваното астрономически мѣсто на кораба може да се сѣди за посоката и скоростта на течението за предидущитѣ 24 часа. Ползувайки се стражевитѣ дневници на различнитѣ параходи пресѣкли океана, Дерстъ е обърналъ особено внимание на вписанитѣ данни за посоката на вѣтъра. Посоката на теченията въ дневника не се записватъ и тъкмо това именно той, за всѣки по отдѣлно, е изчислилъ математически.

Дерстъ е изследвалъ по този начинъ зависимостта между течението и вѣтъра въ различнитѣ географически широчини и на всѣкѣде получилъ ясно единъ и същъ резултатъ — посоката на теченията въ северното полушарие се отклоняватъ въ дѣсно отъ вѣтъра, а въ южното полушарие — въ лѣво. Величината на това отклонение до известна степенъ се е колибала, което впрочемъ напълно се обяснява съ неточността на наблюденията отъ които се е ползувалъ Дерстъ, но срѣдно то се е равнявало на 40°. При това Дерстъ е установилъ, че скоростта на течението, предизвикано отъ вѣтъра, е право пропорционално на скоростта на вѣтъра и обратно пропорционално на квадратния коренъ отъ синуса на географическата широчина.

Изъ „Записки по Хидрография“, томъ 51, Ленинградъ 1926 г. — превелъ:

Сава Н. Ивановъ.

НАШИЯТЪ КОНКУРСЪ ЗА МОРСКИ РАЗКАЗЪ.

(Препоръчани за отпечатване въ списанието морски разкази).

Николай Орловъ

ЛОДКАРЪТЪ.

Мото — „Приливъ“

Скрѣбъ обхващаше понѣкога цѣлиятъ домъ на бай Стояна, когато се завърщаше той вечеръ съ каруцата си и безъ да поздравя, както обикновено, разпрѣгаше дорестата си кобилка и дълго се баवेशе около нея. То бѣше знакъ, че този день работата не е вървѣла особено.

Стринка Стоеница, болничава и слаба жена, побързваше съ вечерята, а Велко, осемнадесетъ годишниятъ имъ синъ, донесълъ въ дрехитѣ си цѣли облаци прахъ отъ складовете, където работѣше, тъкмо този часъ намираще изгода да застане въ пруста и тамъ съ помощта на Ветка, второто и единствено момиче на бай Стояна, да изтупва този прахъ и да мармори нѣщо на себе си.

— Сто пѣти съмъ ти казвалъ, обръщаше се сърдито баща му, да се махашъ отъ тази врата! Препречилъ си пѣтя, не може човѣкъ да мине отъ тебе. Не видишъ ли тамъ, хе, двора? Закачиги на единъ гвоздей и тупай!

Но Велко само се отмѣстваше, колкото да даде пѣтя и продължаваше своето. И винаги проклинаше фабриктъ и свѣта, а въ такива случаи, баща му, ще — не ще излушваше за стотенъ пѣтя особенитѣ намѣрения на синътъ, споредъ които, още тази пролѣтъ, той щѣлъ да става лодкаръ.

— „Две лопати и единъ чифтъ здрави рѣще могатъ да изхранятъ не единъ, а десетъ души“ — повтаряше той сполучливитѣ умувания на нѣкого. „И всѣкога ще бѣда чистъ, всѣкога ще бѣда здравъ!“ Въ града ще надойдатъ гости за лѣтуване. Малкото лодкари гърци, които ги разхождатъ по морето, печелятъ, хе!... Него Милтияди го бѣше училъ нѣкога да управлява лодка и, слава Богу, той не е забравилъ нищо, но хора липсватъ сега, хора съ които да се разбере!...

Баща му слушаше до нѣкъде и после кипваше — Омръзна ми съ твоитѣ гърци и твоитѣ хора, разбирашъ ли? ... Като сѣ ти дотегнали фабриктъ, вземи каруцата и коня и пчели! Азъ ще си бера грижата... Лодкаръ ще ми става!...

— Не ща ти каруцата, ти ми купи лодка!

— Тѣй ли? Затирилъ съмъ се! Жабитѣ да пумкатъ въ тебе!... Ума му гледай ти нему!...

— Ами че въ морето, тате, жаби нали нѣма?

— намѣсва се непредпазливо малката Ветка.

— Ти тамъ да мѣлчишъ, когато не те питатъ, смѣряя я строго баща ѝ. После, отправяйки се отново къмъ Велко:

— Гледай го ти!... Хората отъ вода и отъ огънь бѣгатъ, като отъ чума, той по море ще ми

ходи! . . Давай яденето и сипвай! — обръща се намръщено следъ това къмъ жена си и привлѣклъ първъ единъ столъ до трапезата, продължава да се чуди.

— Пъкъ купи му, най-после, обажда се помително стрика Стоеница. Спестило си е момчето, нека да видимъ какво ще направи. Нѣма кжщата да продадемъ за една лодка я? . .

Тя запазваше винаги мекотата и нежността на гласътъ си. И поставяйки предъ всѣкого по единъ дълъгъ рѣзенъ хлѣбъ, млѣкваше изведнѣжъ, като че въ този мигъ лицето ѝ трѣбваше да изрази повече съжаление, отколкото решителност и кой знае дали не ѝ се виждаше лекомислено, че се присъединява всѣкого къмъ увлеченията на единствения си синъ и поддържа недомислията му.

Но нали бѣше майка!

Другъ пътъ, обаче, разговоритѣ даваха повече надежди.

— Срещашъ се пакъ съ дѣдо Сотиръ гемеджията, започваше бай Стоянъ вечеръ, като се завърнеше и седнѣше на единъ столъ до леглото на жена си. Оплаквахъ му се, че не върви. Старѣемъ, дѣдо Сотире, му викамъ. Жената пакъ болна. Незнамъ! . . Ти какъ си? . . А той се хвали. Вървело, казва. Всѣки месецъ поржчки. Дедайси лодки направилъ. Чуваашъ ли, Недѣлке? . .

Бай Стоянъ спираше и търсеше въ уморенитѣ очи на жена си отговоръ на тѣзи грижи, които никнѣха постоянно, дирѣше изходъ изъ онази ницета която го притискаше и която съ време, като че ли ставаше по-тежка и по-неразрешима. Но Стринка Стоеница не трепваше. Тя само дѣхаше едва и трескавото ѝ запалено лице не издаваше никаква мисль. Какво можеше да отговори!

Велко се навърташе радостенъ около тѣхъ и подкрадваше думи отъ разговора. Ходѣше по-често въ яхъра да дава сѣно на кобилата, ровѣше се тамъ повече отъ потребното и, едва когато идѣше въ кжщи, отърсваше сламкитѣ отъ гърба си. Майка му не се помръдваше въ леглото, но баща му млѣкаше и го заглеждаше подъ вежди.

Така течеше времето. Дойде пролѣтътъ и единъ майски день, най-после, голѣмиятъ въпросъ бѣ разрешенъ.

— Добре! Добре! Разбрахъ! — гърмеше бай Стоянъ. Ще чакате да му додѣе на човѣка, та тогазъ да викнете. Ако добичето не бѣше умрѣло първо, менъ щѣхте да уморите! И бай Стоянъ се примири, отстъпи. Притиснатъ отъ нуждата и твърде уморенъ, той видѣ, че повече не може устоя срещу упрецитѣ на жена си и свикналъ, безъ и самъ да знае какъ, наполовинъ съ желанията на синѣтъ, съвсемъ не по волята си, опжти се сега съ него къмъ работилницата на дѣдо Сотиръ гемеджията и тамъ, на брѣга край пристанището, биде определена формата и уговорена цената на тази знаменита лодка, която трѣбваше да се изработи.

Слабиятъ и зеленясалъ дѣсченъ навесъ, който служеше за работилница на дѣдо Сотиръ, този день изглеждаше особено приветливъ и тѣй богато, тѣй несръчно позлатенъ отъ слънцето, той сякашъ дружелюбно дигаше широката си стрѣха и като че ли поздравяваше съ нея.

— Азъ, заеча гласътъ на бай Стояна въ него, до днесъ осемъ каруци съмъ промѣнилъ и нови съмъ поржчвалъ и колко поправки сж били, то четъ нѣма, да ти разправамъ, дѣдо Сотире. Ама вижъ лодки незнамъ! . . До като не бѣхъ се преселилъ въ вашия градъ, за каици, речи, само отъ приказкитѣ знаехъ. Кжде имъ седятъ платната, кжде колелата, господъ знае. И кой можеше да поми-

сли, че ще доживѣя нѣкога и лодка да пазарявамъ! . . Глава! . . Та прави тамъ, дето се е рекло, здраво, като за приятель и това си е! И за този мжжъ мисли, хемъ! Той ще седи въ нея. Той ще я кара!

И бай Стоянъ разпитваше за едно за друго, а Велко въ това време се разпореждаше за дреболиитѣ и измисляше боя за лодката. Така се издумаха много приказки. После броиха пари, черпиха се и отъ този день Велко се промѣни съвсемъ. Гласътъ и погледътъ му омекнаха до толкова, че не можеше да се познае. Ни ядеше, ни пиеше. Сънъ не го хващаше отъ радостъ. Той виждаше, че въ живота му настѣпва сждбовенъ предѣлъ, чувстваше се като човѣкъ, който се откъсва отъ земята, отъ родната земя и предприема дълго пѣтуване и важността на това събитие и нетърпението, съ което го очакваше, не можеха да не се отразятъ върху му. Бѣше избледнѣлъ, отслабналъ. Въ течение на този безкраенъ месецъ, презъ който се работѣше лодката, той, грижливо всѣки день, вчесваше кестенявитѣ си коси надъ челото, запретваше мжжки крачолитѣ на панталонитѣ си и слизаше на пристанището въ работилницата на дѣдо Сотиръ, за да следи строежътъ.

Настѣпваха часове за обѣдъ, мръкваше се, майсторѣтъ спираше за да почине и всѣки пътъ въ умората и небрежността, съ които той захвърляше инструментитѣ си, Велко съзираше обиди. Сякашъ този човѣкъ се бавѣше нарочно и искаше да протаква работата съ години. Като че ли бѣше решилъ да го измѣчва и нѣмаше намѣрение да я свършва никога. И какъвъ лицемѣренъ старецъ! Какъ всичко обещаваше въ началото и какво вършеше сега! — мислѣше си често той. Но и често се отказваше отъ съмненията си. А имаше дни, когато работата спорѣше толкова, че Велко дори го оправдаваше напълно. Харесваше го. И нима можеше да се не спре и да не се полюбува на тази бждаща другарка, която всѣки день растѣше, когато върху красивата джга на грѣбнака полепваха ребрата, когато като пѣсчъни вѣлни се диплѣха дѣскитѣ върху корпусътъ ѝ и стегната, готова за боя, най-после, се олюлѣваше на пѣска, разперена и гиздава, като царица!

Велко де усмихваше съ цѣлото си същество, загледанъ въ бждащето и опияненъ, затрогнатъ, отиваше на кея. Отиваше да се поучи. Той слизаше при лодкаритѣ, доближаваше до ония, които разговаряха, вслушваше се съ голѣмо и радостно внимание въ думитѣ имъ и се старееше да проумѣе тѣхния смисль. Нуждаеше се. Трѣбваша му знания за неговия бждащъ занаятъ и той поглѣщаше всичко.

Колко трепетни, колко нови и неподозирани минути на щастие го очакваха въ деньтъ, когато неговия кракъ бѣ сждено да стѣпи върху собствена упора, когато щеше да се залюлѣе въ ладията си и когато, като пѣтникъ изъ незнаенъ край, щеше да погледне отъ далечъ земята и да въздѣхне упоенъ и гордъ за сбжднатото си желание. Велко ходѣше развълнуванъ и само за това мислѣше, слушаше и само това чуваше.

Първитѣ дни на юний изтекоха незабелѣзано. На върхъ Възнесение, лодката бѣ обѣрната и съ помощта на дѣдо Сотиръ и баща му, повлечена по пѣска до водата.

Този день цѣлото семейство на бай Стоянъ, въ празнично облѣкло, бѣше тукъ и чакаше тържественото спущане. Велко, смѣлиятъ лодкаръ, съвсемъ бѣ изгубилъ присѣствие на духъ и срамежливъ, неловѣкъ, само се суетѣше наоколо и незнаеше какво да прави.

— Сега ти трѣбва да се събуешъ преди да я бутнемъ, каза баща му, който се готвеше да по-



НЕЙНО
ЦАРИЦА

МИЛЯНО СПО
ФОТОГРАФИИТЪ НА ПРИДВОРНИЯ



ВЕЛИЧЕСТВО
ЮАННА

ЕДЪ
ФОГРАФЪ CARLO DE MARCINI.

ИТАЛИЯ.

44.

мага и се видѣ принуденъ да заповѣдва и тукъ. Рибаритѣ съ чепици не ходятъ, азъ мисля!

И Велко тутакси седна на пѣсъка и почна да се събува. Когато стана, майка му прибра обувкитѣ, а Ветка го отърси отъ праха.

— Дръжъ сега за носа и гледай да вдигнешъ по-нависоко, до като минемъ каманитѣ, продължи пакъ баща му и напрегна отъ едина край.

Лодката се залюлѣ и плъзна. Велко плѣсна въ водата до колѣна и стринка Стоеница извика.

— Стой! Стой, Стоене! Не видишъ ли? Въ водата ще го свалишъ!

Ветка сжщо изписка.

— Е, какво е станало, махна съ ржка бай Стоянъ. Нѣма да се удави, я? После отдръпвайки се на сухо, додаде:

— Той трѣбва да дойде сега и да се прекръсти тукъ, като християнинъ човѣкъ, на сушата. Това е новъ пѣтъ за него, нова работа. Азъ не имъ знамъ обичаитѣ, ама, дето се е рекло, законитѣ навсѣкжде сж едни.

— Разбира се, разбира се, трѣбва, отвърна стринка Стоеница развълнувана и като погледна синьото, тихо море, което лениво пѣхтѣше на слънце и което можеше другъ пѣтъ съ една вълна само да помете всички, тя неволно се сети за кръсчето. Бръкна въ дрешката си и извади отъ тамъ единъ червенъ коприненъ конецъ съ нанизано на него кръстче. И следъ като Велко, цѣлѣ пламнѣлъ въ червенина, се върна при тѣхъ и обърнатъ къмъ морето се прекръсти три пѣти, тя отиде при него треперяща, съ просълзени очи, прегърна го силно и го цѣлуна, а после окачи кръста на шията му. Бай Стоянъ сжщо го прегърна и цѣлуна по челото, а Ветка бѣше вече въ лодката и разположена до самото кормило, чакаше тамъ нетърпеливо братъ си.

— Е, тя ще ми бжде първия пѣтникъ, каза Велко, като я видѣ. И дошелъ малко на себе си и усмихнатъ особено, той самъ се премѣтна въ лодката.

— Не, не! — извика стринка Стоеница, върни я при насъ. Пустни детето да слѣзе! . .

Но другитѣ не я послушаха. Засрамена, съ забратката въ ржце, полуотчаяна и слаба, тя се усмихваше и се тревожеше въ едно и сжщо време и цѣлиятъ ѝ видъ бѣ такъвъ, сякашъ не въ тихия заливъ, а въ безбрѣжното море отиваха децата ѝ.

Бай Стоянъ я успокои. После тя дори се шегуваше, до като лодката се оправи и отдѣли отъ брѣга. Но когато лопатитѣ плѣснаха и водата зашумѣ, нейното сърце отново трепна. Тя искаше да предупреди нѣщо, искаше да извика на Велко да не се навежда и да пази Ветка, ала случайнитѣ минувачи и наизлѣзлитѣ отъ близкия параходъ моряци, които се смѣха високо и подхвърляха груби шегии по поводъ спущането на този „крайцеръ“, я въздържаха и тя само изпрати съ погледъ лодката, а после мълчаливо, почти хладно се прости съ дѣдо Сотиръ.

— Ами обущата? Я вижъ, той си забрави обущата, каза тя. Какъ ще се върне довечера босъ презъ града? И се озърна въ далечината.

— Е, свършено е вече, отвърна бай Стоянъ. То е все едно!

И тѣ ги вързаха въ една кърпичка и тръгнаха да си вървятъ.

Уловилъ за първи пѣтъ лопатитѣ, тогава, Велко обикаляше, въ оня незабравимъ день, занѣмѣлитѣ параходи въ пристанището и съ голѣмъ трудъ се мъчеше да се добере до онази частъ на кея, кждето се събиратъ лодкаритѣ. Ветка потреперваше

отъ страхъ, когато братъ ѝ съ неловкитѣ си движения разклащаше повече лодката, но като гледаше озареното му отъ сияние лице и оня лѣхъ на щастие и вѣра, които изтичаха отъ него, тя се окуражаваше.

Заспалитѣ и тежки трупове на параходитѣ издаваха смолиста миризма. Високи жгловати снопове отъ слънчеви лѣчи, проникнали презъ теменуженитѣ сѣнки, играеха върху водата съ хиляди зелени, синкави и злато-желти огледала и прѣскаха наоколо безбройни отражения.

Велко стигна на пристанището, но не видѣ тукъ никакви лодкари. Прибра лопатитѣ и се готвеше да върже лодката, когато по стълбата слѣзе единъ побелѣлъ господинъ, съ дълга коса и бѣли дрехи придруженъ отъ две момичета, сжщо така облечени въ бѣло и прекъснаха недоумението му.

Свободенъ ли е, питаха тѣ. Да! — отвърна Велко. И това тѣй бързо и неочаквано предложение, което никога не бѣ предвиждалъ, го смути извънредно.

Той не бѣше смогналъ и да се опомни още, когато тѣ се настаниха въ лодката и чакаха да тръгнатъ. То не бѣше шег! Велко пое дѣхъ и бутна назадъ. После се окопоти напълно и нататѣкъ можеше да се каже, че той работи като сжщински морякъ. Ветка стоеше смутена между пѣтницитѣ, а господина, облегнатъ удобно на седалището, развеждаше погледъ отъ едно мѣсто на друго и се любуваше на широката и свѣтла картина на пристанището. Тукъ-тамъ димѣха на бледни струйки голѣмитѣ кумини на параходитѣ. Шумътъ и оглушителния трѣсъкъ на работнитѣ дни, като да бѣ потъналъ въ безднитѣ на водата и сега само приятното юнско слънце заливаше морето и дълбокото ведро небе приливаше отъ синева.

Отдаденъ на работа, много развълнуванъ и много щастливъ, Велко гребѣше. Това първо плаване бѣше за него неизкупимо блаженство. То бѣше празникъ, въ който радостта по достигнатата цель и задоволството отъ любимото занятие, го замайваха и опияняваха като съ вино.

Напраздно Ветка бѣше готова вече да му покаже своята смѣлост. Напраздно дветѣ дѣщери на стария господинъ шепнѣха едно-друго и изразяваха възхищението си отъ скоростта, съ която се движеше лодката. Той виждаше само успѣха. Превитата и благодушна фигура на фаропазача, когото познаваше отдавна и който му се мѣрна на самия край на вълнолома, го подсети, че е достигналъ цѣлѣта и тукъ описа красива джга назадъ. Младитѣ момичета, обаче, го помолиха да продължи, а когато следъ единъ часъ бѣха отново на пристанището, стариятъ господинъ спусна въ ржката му една едра, една твърде едра банкнота и любезно като съ старъ приятелъ се раздѣли съ него. Велко, смутенъ не съуме дори да смене шапка въ знакъ на благодарностъ, или да ги съпроводи до края на стѣпалата.

— Какъвъ хубавъ день! Какъвъ хубавъ день! — повтаряха въ единъ гласъ момичетата, изкачвайки се безъ желание на кея и обръщайки се нѣколко пѣти къмъ морето и лодката, кждето замаени, бѣха останали Велко и Ветка.

Брѣгътъ утихна. Малкото смущение премина. Въ очакване на нови пѣтници, Велко можѣ само съ усилие да престои още единъ часъ. Голѣмото нетърпение, което го вълнуваше, нетърпението да види домашнитѣ си и сподѣли съ тѣхъ своята радостъ, го подтикваха да бърза и безъ да дочака други пѣтници, препѣхна синджира на лодката презъ една халка на пристана, после като незнаеше наблизо-

мѣсто де да скрие лопатитѣ, той реши да ги вземе съ себе си и повелъ за ржка Ветка, накрехналъ шапка, босъ, съ запретнати панталони и съ тѣзи дълги весла на рамо дигнати като знамена, тръгна да си върви. Митническия стражаръ на входа не го и спре, а го поздрави приятелски и му пожела добъръ обѣдъ при все, че не го познаваше.

У тѣхъ баща му сжшо го посрещна весело и до късно вечерята тукъ нѣмаше другъ разговоръ освенъ лодката. Стрика Стоеница и особено Ветка, не бѣха изглеждали никога по-щастливи отъ тоя день.

— Колко много е заплатилъ този човѣкъ, казваше майка му. Той сигурно е билъ нѣкой голѣмецъ, Велко, а? Ами тукашенъ ли бѣше? Не те ли попита той нѣщо, да иска да знае какъ се казвашъ, на кого си синъ? . .

Велко не отговаряше. Той се борѣше съ гордостта. Неговата първа работа бѣше да предаде печалбата на баща си, за да се похвали. Искаше да имъ припомни недавнашнитѣ разговори. Искаше да потвърди онова, което бѣше казвалъ и да закрепи влиянието си.

— За въ бждеше, подхвърли той, азъ мога и съвсемъ самичакъ да живѣя. За себе си азъ мога да се грижа вече!

— Тѣй ли? Защо? — обърна се баща му. Искашъ да излѣзешъ отъ дома ли? Какъ?

— Не, за излизане не искамъ да кажа, ами мисля, че мога да си бера и самъ грижата. Зная какво ми трѣбва сега. Нали вие искате да подържамъ къщата и да оженимъ Ветка, когато порастне?

— Гледай го ти! — пресече баща му. Ние какво искаме, то е лесно, но ти какво искашъ не може да се разбере!

Бай Стоянъ всѣкога разчепкваше работитѣ и отъ това не веднажъ произлизаха спорове.

— Що думашъ, бре Велко, да не си полуделъ? — намѣси се стринка Стоеница обезпокоена. Кжде ще отидешъ?

Велко изпадна въ недоумение. Той наистена не бѣ и помислялъ до сега да напуща родителитѣ си и подозрението на баща му го удиви. Смѣлъ и самонадѣянъ, какъвто се чувствуваше днесъ, той, речи, не на шега се замисли надъ тази нова възможность и следния мигъ вече нѣщо погѣделичка самолюбието му. Помѣлча една минута. После му хрумна да даде видъ, че той нѣщо и случайно се е издалъ, а следъ това се увлечи и заслѣпи до толкова, че когато майка му повторно запита, той изглеждаше тѣй безвъзвратно решенъ да ги напустне, щото и въ погледътъ, и въ движението му се четѣха тѣжа и съжеление.

— Хм! — усмихна се язвително баща му. Капитанинъ! Азъ нали го зная! . .

Приятенъ бѣше първиятъ успѣхъ за Велко. Незабравимъ остана за него този първи день, когато, още незапочналъ, случая го надари съ цѣлата си щедрость, но разочарованията, които го очакваха още на следната утринъ, тежката безработица, която царѣше, бѣха въ състояние да го обезсърдятъ за винаги, можеха да помрачатъ съвсемъ и онази искрица надежда, която му оставаше и да стопятъ и близкитѣ му и самия него,

Бѣха се изминали дни отъ тогава, тежки часове на скръбъ и съмнение бѣ прекаралъ той, смутенъ отъ невъзможността да припечели и една стотинка въ това ранно и неблагоприятно за лодкаритѣ време, но споменътъ за този день, неизразимото щастие, което бѣ погълналъ той, огрѣваше всички негови беди и приповтаряйки го всѣки часъ въ

сѣзнанието си, той повече живѣеше съ миналото, отколкото съ сегашното.

Днесъ Велко излѣзе много рано и за да избѣгне всички непредвидени разговори съ домашнитѣ си, които въ последно време му тегнѣха неизказано, оми очитѣ си на пристанищния кранъ, избѣрса съ единъ мокъръ конопенъ вързопъ лодката отъ една край до другия и така я откара на пристана.

Тамъ на ностъгъ на единъ пристанищенъ шлепъ, бѣше застаналъ познатъ нему лодкаръ. Гологлавъ, съ открити гърди, приятелътъ засукваше мустаци отъ високо и гледаше какъ Велко гребе правъ и ту подъ едно въже, ту подъ друго, се препѣхва и приближава до кея.

— Добро утро! — извика той. Пакъ ли двама започнахме и днесъ седенето? Кжде я карашъ тази пушчина ноця?

Велко не отговори изведнѣжъ. Прибра лопатитѣ и се залови съ ржце за единъ синджиръ. После вмѣсто да слѣзе, седна върху рѣбътъ на лодката и поседѣ тамъ една минута, като че не работа, а нѣкакъвъ тежкъ подвигъ му предстоеше този день.

Наоколо бѣ тихо. Слънцето се издигаше бавно. Лодката, почистена и бѣла, съ една редица китени възглавници върху седалищата, напомняше една красива, весела черупка, единствена между останалитѣ, но тѣженъ въ нея бѣше Велко, а това не можеше да се не забележи. И не тѣженъ, а мраченъ и тежко замисленъ изглеждаше той.

— Казвашъ, пакъ ние, а? — отвѣрна най-последно се е видѣло! . .

Следъ това премина на шлепа и седна съ отпуснати крака надъ водата.

— Незнамъ докога ще върви тѣй, продължи той. Съ това проклето чакане, азъ се опропастихъ за винаги. И да кажешъ, че съмъ спечелилъ нѣщо! . .

— Ами азъ, питашъ ли? Но рано е! Ти гледай юния. Излѣзе ли юний — нашата трѣва е поникнала. После . . . Такъвъ си е занаята. Нали виждашъ? Човѣкъ трѣбва да чака, когато иска да бърза!

Велко го изгледа недоумѣващъ.

— Ами върно ли е, запита той, като се наведе неволно и се взрѣ въ дълбоката вода подъ шлепа. Върно ли е, че хората, които живѣятъ на море, не се разбиратъ съ тѣзи на сушата? Азъ съмъ чувалъ, че моряцитѣ заболявали у дома!

Приятелътъ му се усмихна самодоволно.

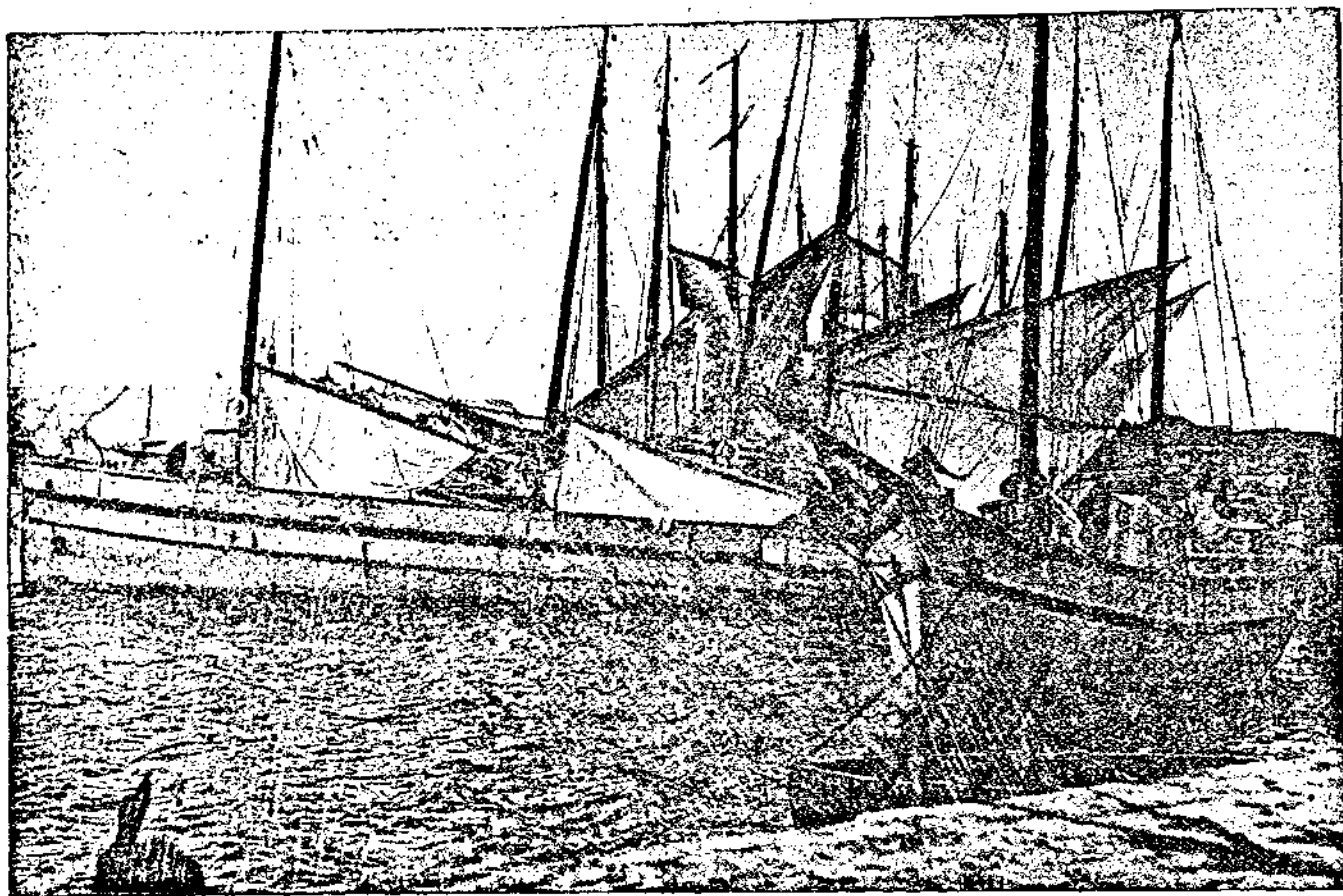
— Ха-ха! — изви се той. Какво е то брѣгътъ, да ти разправямъ, ти никакъ нѣма да го разберешъ. Ами морето съ какво ни тегли, ми кажи? И нали сме лодкари? Ей на, ти си лодкаръ. Отговори и азъ ще ти дамъ всичко! Лодката си ще ти дамъ, всичкитѣ си грѣхове ти подарявамъ, само кажи? . . Или ще речешъ — печалбата! . . .

Той се усмихна лукаво и обръщайки се на другата страна добави:

— Печалба! . . Но все пакъ . . . Морето е всичко, а сушата нищо! Брѣгътъ струва, но струва за този, който желае да стигне до него!

После съ видъ на човѣкъ, който се готви къмъ откровения, подвзе:

— Азъ малко искамъ да знамъ за печалби, драги мой! Свѣтътъ мисли по-инакъ, този мръсенъ свѣтъ, но азъ съмъ другъ. И толкова! И защо? . . Кого имамъ азъ на брѣга, за да печеля? Кой чака моитѣ пари, щомъ ми отнеха нея? . . Азъ, чувай? О! Азъ плавахъ петъ години. Не гледай днесъ. Азъ бѣхъ морякъ. Петъ години безъ да се завърна и за день! Разбирашъ ли ти, въ чуждитѣ морета петъ години? Да оставишъ всичко и да тръгнешъ! Далечъ! Съ отжснато сърце! И лѣте и зимѣ. И



Единъ катъ отъ Варненското пристанище 1930 г.

Фот. К. Д. Терзистоевъ.

да се топишъ отъ мъжа. Да гледашъ огненитъ бръгове и да умирашъ! . . Разбирашъ ли ти? . . . О! — прошепна той, сподавенъ отъ нѣкакви незнайни чувства.

— Морето . . . Ти искашъ да разберешъ . . .

Тукъ се удари силно съ юмрукъ по гърдитъ и като се обърна къмъ бръга, мигновено спрѣ, поставяйки въ голѣмо недоумение Велко. По кея се разхождаха двойки, жени и мъже, които той сочеше.

— Видишъ ли? — каза, обърнатъ само наполовина. Лицето му, свѣтнало въ широка усмивка, едва скриваше овлажнѣлия погледъ.

Нѣколко секунди, изцѣло преобразенъ, той смѣташе неподвижно. После изведнѣжъ стана.

— Сакраменто! Тѣзи дирятъ лодка. Разбирашъ ли? Тѣ искатъ да се пригрѣзатъ по вода! . . . Мои сж! Азъ трѣгвамъ. И да не си посмѣлъ! . . . Предупреждавамъ те! И въ мигъ се втурна къмъ тѣхъ и ги покани за морето.

Велко нѣмаше смѣлостъ да мръдне отъ мѣстото си. Полуизвитъ и смаянъ, обърканъ окончателно отъ поведението на приятелъ, който сжщата минута бѣше забравилъ всичко, той обсъждаше думитъ му, разглеждаше хората и лодката, която трѣбваше да ги побере, слушаше виковетъ и шепитъ имъ и на край, едва когато тѣ вече се отдаляваха, той съжеля за малодушието си. Разбра ли го?

Дяволъ да го вземе! Бѣше явно, че тази тъпна можеха спокойно да си подѣлятъ на двѣ! И какъ неволно се заплете въ излиянията му! Какъвъ хитрецъ! . .

Велко се ядосваше и още продължаваше да чака. Времето течеше.

Другъ пътъ, той сжщо неведнѣжъ бѣ ималъ спречквания съ лодкаритъ и не тъй лесно припе-

челваше по нѣкоя пара, но можеше ли, следъ немисления разговоръ въ началото, да си отива празенъ? Можеше ли всѣки день да среща острия, насмѣшливъ погледъ на баща си, да чувства онази тежота, която бѣше причинилъ и да нехае?

Застаналъ на пристанището всѣка сутринъ, той дебнеше съ трепетно сърце минаващитъ и ги следеше, почти ги принуждаваше съ погледъ, но напразно! Желаящи не се явяваха.

И кой знае? Може би презъ този месецъ гоститъ не бѣха много. Или, дори, следъ нѣкой день, когато имаше петъ лодки претоварени съ любители, то бѣ случайностъ! . . Но до кога?

Майка му лежеше болна. Ветка и баща му я наглеждаха, а той? Напрегнатъ постоянно, съ лодка вързана на кея, луташе се по бръга, като замаянъ и нажаленъ, съ очи готови да заплачатъ, едва одържаше скръбта си.

— Ти мислишъ, казваше баща му, че хората не знаятъ де е лесното? Лодкаръ било! Че и лодкарството си иска сила!

— Азъ възрази Велко, знамъ какво трѣбва ами е рано. Менъ Димитъръ ми разправяше . . .

— Разправялъ той! Тукъ нѣма рано, нѣма късно! Когато работата наспори и лодкитъ ще станатъ много. Тогазъ?

Велко склочи рѣце и, побледнѣлъ като мъртвецъ, простена:

— Чувай . . . тате! . . .

Баща му го изгледа смаяно. Съ дълбокъ, неузнаваемъ гласъ, задавенъ отъ сълзи, Велко молѣше, обърнатъ неопредѣлено, като че къмъ нѣкой, който не присъствуваше:

— Азъ искамъ, азъ искамъ, мълвеше той. Азъ вѣрвамъ, че съ време то ще се поправи. Нали е

рано? И какво да правя? Какво да правя? — повтаряше безнадежно.

Баща му понесе цѣлия сподавенъ укоръ на този зовъ. И за да скрие смущението си, излѣзе на двора.

Велко сѣщо излѣзе, а следъ тѣхъ, съ отпадналъ гласъ, стринка Стоеница Викаше:

— Стоене! Велко! . . . Защо го мѣришъ, бе Стоене? . . .

Настанаха, най-поосле, очакванитѣ дни.

За първи пѣтъ, една празнична сутринъ, когато Велко седѣше въ лодката си и гледаше разсѣяно водата, срещу него, на брѣга, израстна нѣкакъвъ човѣкъ съ страшенъ видъ, и строго, само съ единъ прѣстъ, го посочи и извика при себе си.

Бѣше сухъ, небръснатъ, съ голѣма зимна дреха, метната на рамо, а въ ржка държеше стара пѣтна чантичка.

Велко се очуди много на този знакъ и въ първата минута недоумѣваше, но после стана и се изкачи при него.

— Какво обичате, запитва той.

Господинътъ отстъпи важно една крачка назадъ и съ видъ, който трѣбваше да означава нѣщо, го изгледа изпитателно отъ главата до петитѣ.

— Ти лодкаръ ли си? — изгърмѣ той, като навѣси вежди и се подпрѣ съ една ржка въ хълбока.

— Да! — отвѣрна съ стеснение Велко.

— А тази лодка чия е?

— Моя, каза той. Защо питате?

Непознатия измърмори нѣщо недовеленъ и придавайки си по-страшенъ видъ, изгледа го още веднѣжъ и се изправи.

— Твоя, а? — изрева той, колкото му гласъ държеше. Твоя е и още не пропуска никаква вода? . . . Това ли искашъ ти да кажешъ? . . .

— Че тя е моя, господине, прошелна Велко уплашенъ. Нова е и не пропуска . . . Можете . . .

— Върви следъ мене, заповѣда непознатия и азъ ще провѣря на мѣсто! Тогава ще се разберемъ . . .

До лодката тѣ слѣзоха веднага и двамата се качиха въ нея.

Господинътъ сне обувката си и хвърли голѣмата дреха на едно отъ дългитѣ седалища. После, като приспособи умѣло пѣтната си чанта за възглавница, легна и се зави съ останалата частъ.

— Карай! — повдигна той глава отъ тамъ. И да внимавашъ! . . . Право!

Последната му дума прозвуча особено.

Велко взе лопати и почна да гребе.

Да кара право, той нѣмаше никаква възможностъ, защото въ пристанището чакаха на котва много параходи и отъ въжата имъ, протегнати по всички направления, не можеше да се помине, но тъй като желанието му бѣше именно това, то той реши първомъ да излѣзе на открито и отъ тамъ, съ една посока, да стигне ако иска и до фара. Слънцето се вдигаше на обѣдъ. Въздухътъ бистрѣше отъ влага.

Въ разстояние на четвъртъ часъ пѣтникътъ не каза нито дума, като да се вслушваше, а после, когато бѣха въ открито море, той само се обърна на другата страна и сѣщото мълчание.

Явно е, че този човѣкъ спи, помисли си Велко. Може би, той бѣше ревизоръ, или инспекторъ нѣкакъвъ! Дяволъ знае? Много го сѣмняваше и неговия видъ, съ черна връзка и дългата коса.

Какви хора му изпращаше сѣдбата! . . . Разглеждаше го, гребейки и успокоенъ, дори се усмихваше по-късно. Най-после единъ лодкаръ въ живота си, не малко срещи има като тази. Какво чудно? Неговата длъжностъ бѣше да гребе и да внимава, стига да му се опредѣли посоката. Но тъкмо по това тѣ нѣмаха споразумение . . .

Да го запита ли? Какъ трѣбваше да се разбира „право“? . . .

Той не посмѣ. А можеше да го стовари и при самия фаръ, разсѣди Велко нѣколко минути, когато бѣха тамъ. Поколеба се, а после разгнѣвенъ трѣгна обратно и почти къмъ обѣдъ го докарана пристанището.

— Господине, побутна го той лекичко по рамото. Стигнахме. Ще слѣзете ли вече?

— Кѣде сме стигнали измърмори полусъненъ непознатия. Ти пита ли ме, добави той и се огледа.

Велко не можеше да отговори, но прибра лопатитѣ.

Безъ да се бави, пѣтникътъ стана и постави обувката си. После, твърде смекченъ и съ една широка, дяволска усмивка на лицето, прибра дрехата си и чантата и отъ брѣга каза:

— Приятелю, не се сърди. Азъ, знаешъ, само току тъй . . . Три нощи не съмъ спалъ. Петацитѣ си прогуляхъ . . . Артистъ комедияшъ . . . нали си чувалъ? После, ти си младъ, бѣдащето е предъ тебъ . . . Виджъ думитѣ ти бѣха прави. Не ти се сърдя! И великодушно ти прощавамъ, но . . . Тукъ той взе сериозно-смѣшенъ видъ. Но . . . затова, че искаше да карашъ право — никога! Разбра ли ме? До виждане!

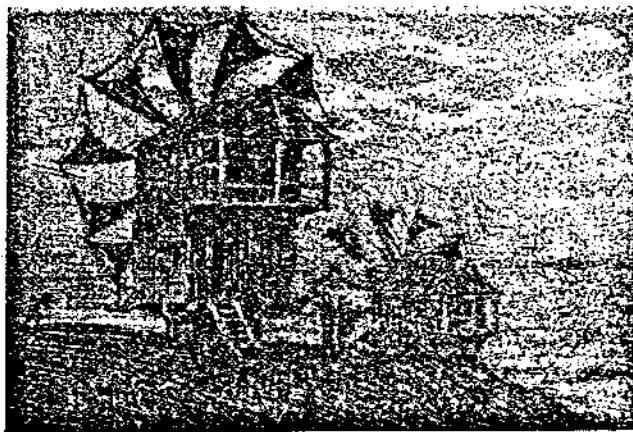
И съ едно леко кимване остави Велко развеселенъ.

Двама души лодкари, които бѣха на близо и чуха думитѣ му, пригнаха гърлесто, а отъ този часъ до вечерята, като следъ благословия, Велко не остана и минута празенъ. Сякашъ щастieto му отплащаше за винаги. Следнитѣ дни работитѣ продължиха сѣщо и отъ тамъ седмици на редъ, той огрѣваше домашнитѣ съ радостта си.

Много време мина, до като, най-после, Велко се реши веднѣжъ да имъ разкаже случката съ страшния човѣкъ.

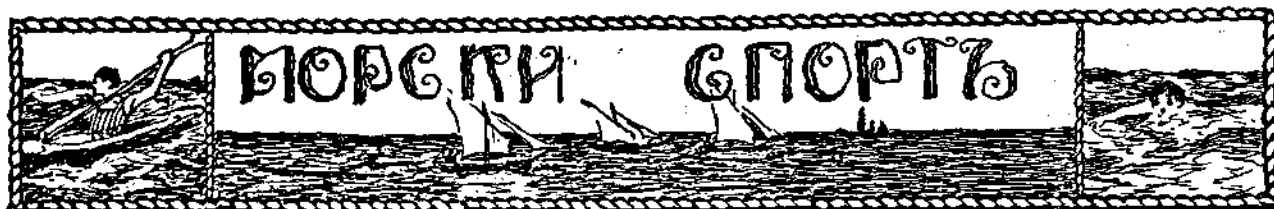
Смѣха се съ сълзи. А бай Стоянъ добави въ заключение:

— Азъ нали ти казвахъ? Лодкарството и то си иска сила!



Ор. офортъ — Созополски мелници — Ал. Мутафовъ.





СЪСТЕЗАНИЕТО МЕЖДУ ЧАСТИТЕ НА ВАРНЕНСКИЯ МОРСКИ СПОРТЕНЪ ЛЕГИОНЪ НА 28 СЕПТЕМВРИЙ 1930 ГОДИНА.

Целта на това ежегодно състезание отъ една страна е, управителното тѣло на клонъ да провери познанията и силитѣ на своитѣ легионери и отъ друга — да поддържа и развива благородното съревнование между съжитѣ за все по-добро и по-правилно усавършенстване на плавателния и гребенъ спортъ, за да могатъ отпосле при общитѣ състезания между легионеритѣ отъ всички спортни легиони на клоноветѣ въ България достойно да представятъ града Варна — тѣхниятъ роденъ кътъ.

Състезанието започва въ 10¹/₂ часа при следната програма:

- 1) Поединично гребане съ лодка осморка на 1000 метра разстояние.
- 2) Групово смѣсено плаване на 600 м. разстояние.
- 3) Гребане за демонстрация.

Времето бѣше отлично. Приятенъ слънчевъ септемврийски день. Морето тихо и спокойно. Вѣтръ изтокъ-югоизтокъ 1 балъ (скоростъ 1.2 метра въ секунда.)

Журито бѣ въ съставъ: Капитанъ II. р. о. з. Ивановъ Сава, Инженеръ Пампуловъ — Главенъ Ръководителъ на водния спортъ (делегати на Г. У. Т.), Председателя на варненския клонъ Лейтенантъ о. з. Недѣлчевъ Петъръ, подпредседателя на сѣщия клонъ инженеръ Родевъ и Докторъ В. Пашевъ отъ сѣщия клонъ.

Първа бѣ пусната юношката чета отъ обслугата „Слава“ въ съставъ 8 гребци: Сидовъ Христо, Барановски Никола, Новаковъ Венцеславъ, Савовъ Петъръ, Ивановъ Иванъ, Петровъ Петъръ, Ивановъ Йончо и Копринковъ Янко и кърмчия Поповъ Стефанъ, която измина обозначеното разстояние — 1000 метра, за 5 мин. и 56.3 сек.

Втора се пусна смѣсена чета отъ обслугата „Пиратъ“ състояща се сѣщо отъ 8 гребци: Давидовъ Л., Гошевъ Ст., Драгановъ А., Давидовъ Ал., Ковачевъ Х., Капитановъ, Тотевъ и Антоновъ и кърмчия Тодоровъ Божанъ, която измина сѣщото разстояние за 5 мин. 46.3 сек.

Трета се пусна смѣсена чета отъ обслугата „Перунъ“ сѣщо отъ 8 гребци: Петковъ Любенъ Стефановъ Стефанъ, Бончевъ Иванъ, Кавафянъ Симонъ, Андреевъ Андрей, Поповъ Иванъ, Вълковъ Петъръ и Стояновъ Симеонъ и кърмчия Бояджиевъ Василь, която измина сѣщото разстояние за 5 мин. 53.5 сек.

Четвърта се пусна смѣсена чета отъ обслугата „Сварогъ“ сѣщо отъ 8 души гребци: Даневъ Любенъ, Геновъ Христо, Алексиевъ Богомилъ, Кърджиевъ Георги, Комитовъ Иванъ, Пауновъ Иванъ, Добревъ Стоянъ и Антоновъ Любенъ и кърмчия Кемилевъ Колю, която измина сѣщото разстояние за 5 мин. 51 сек.

Първенецъ по гребане съ лодка 8-ка на 1000 метра разстояние излѣзе обслугата „Пиратъ“, която би обслугата „Слава“ съ 10 секунди, обслугата „Перунъ“ — съ 7.2 сек. и обслугата „Сварогъ“ — съ 4.7 сек.

Следъ това се пристѣпи къмъ състезанието „смѣсено плаване на разстояние 600 метра.“

То даде следнитѣ резултати:

1) Петъръ Милановъ отъ обслугата „Сварогъ“, взелъ разстоянието за 15 м. 21 с.

2) Тодоръ Медникаровъ отъ обслугата „Пиратъ“, взелъ разстоянието за 15 м. 51.5 с.

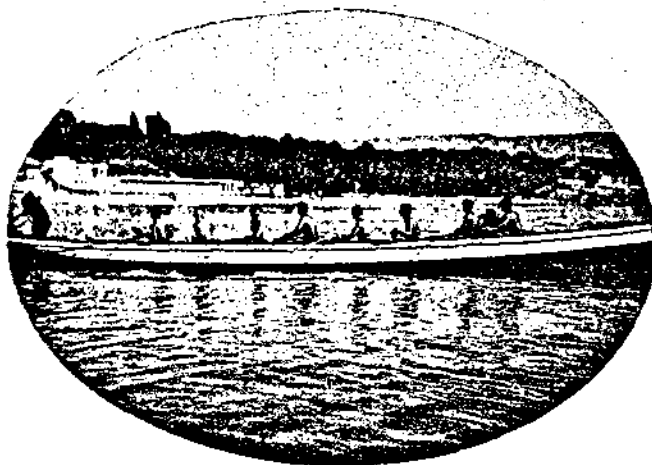
3) Георги Бръснаровъ отъ обслугата „Пиратъ“, взелъ разстоянието за 15 м. 52 с.

4) Иванъ Фесчиевъ отъ обслугата „Сварогъ“, взелъ разстоянието за 16 мин. 50 с.

5) А. Петровъ отъ обслугата „Сварогъ“, взелъ разстоянието за 16 мин. 57 с.

Първенецътъ плувецъ Петъръ Милановъ, който и другъ пѣтъ при другитѣ състезания е показвалъ своята умѣлостъ и добра тренировка по плаване бѣ бурно акламиранъ отъ своитѣ другари и присѣстващата публика.

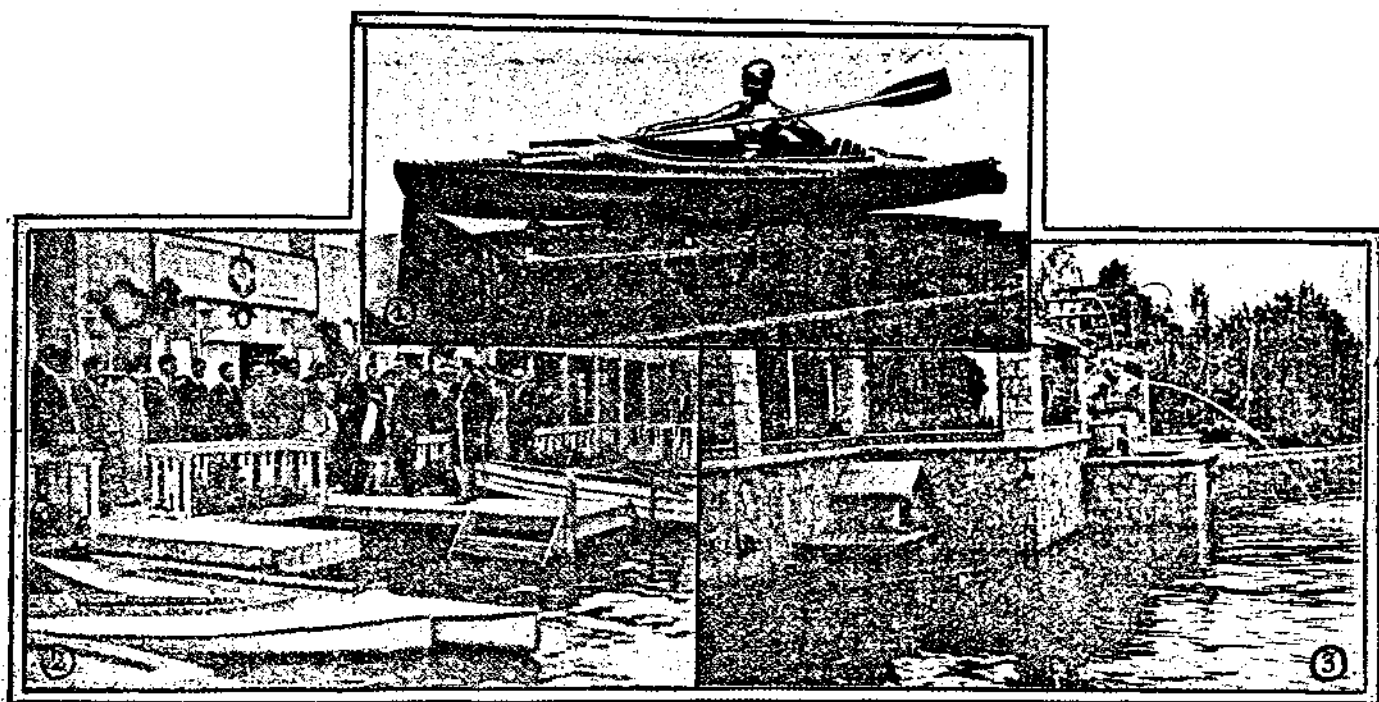
Пр. Пампуловъ.



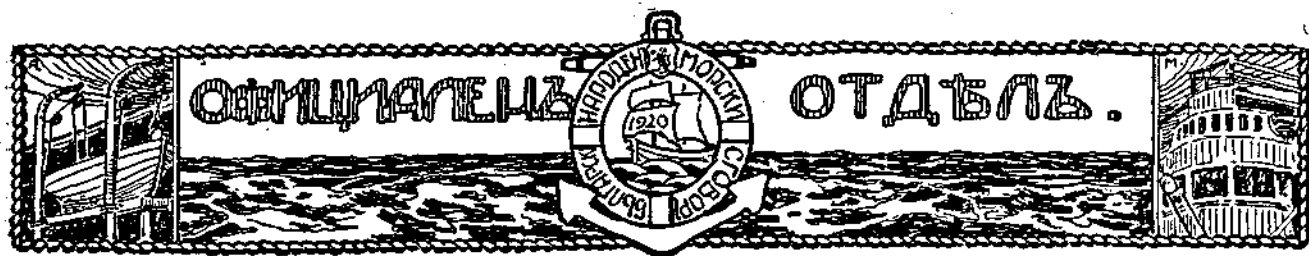
Единъ моментъ отъ състезанието. — Преди тръгването на обслугата „Слава.“

На 19 Октомврий 1930 г. по делегация на Г. У. Тѣло, на което липсваше възможность лично да бѣде въ Пловдивъ, се извърши при езерото въ градината „Царъ Симеонъ“ връчването на специално изработената въ Берлинъ художествена награда на Пловдивския спортенъ легионъ. Отъ името на Г. У. Т. и Управителното тѣло на Пловдивския клонъ, подпредседателя на сѣщия Г-ръ Салчевъ поднесе ценния даръ на пловдивскитѣ легионери, като съ топли пожелания и напѣтствие изказа надеждата, че бѣдащата имъ спортна дейность ще донесе още по-голѣми отличия.

Ем. Н.



Б. Н. М. С. — Пловдивъ: 1) Наградата отъ Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. на Пловдивския Рѣченъ Спортенъ Легионъ, която поради ижното ѝ пристигане отъ Германия не бѣ предадена презъ времъ на състезанията въ гр. Ломъ на 8. VI. 1930 год.; 2) Врѣчане на наградата на 19. X. 1930 г. въ гр. Пловдивъ; 3) Подарениѣ отъ Н. В. Царя на Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С. една двойка породисти патици.



ИЗЪ ДЕЙНОСТЯТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

Обиколки на клоноветѣ. На 14, 15 и 16 ноемврий г. секретаря на Гл. Упр. Тѣло г. Панчевъ е посетилъ Шуменския клонъ. Тамъ е държалъ предъ гражданството 3 беседи: „Другитѣ и ние на морето“, „Развитието и съвременно състояние на военнитѣ и търговски кораби“ и „Защо ни трѣбва Бъл. Нар. Морски Сговоръ“. Предъ г. г. офицеритѣ на гарнизона е държалъ беседата: „Съвременно състояние и бойни действия на военнитѣ флоти“. Беседитѣ сж били придружени съ свѣтливи картини.

На 16 ноемврий сл. обѣдъ по инициативата на клона е била събрана конференция отъ шефоветѣ на учрежденията, директоритѣ на всички училища, лѣкари, учители по физическа подготовка и др. първенци — граждани за обмисляне въпроса за детскитѣ морски колонии. Тамъ се е изтъкналъ радостния фактъ, че по инициативата на енергичния председател на Шуменската Окржжна Постоянна комисия, Шуменския окржгъ се е одобрилъ съ едно мѣсто отъ 9 декара до самия брѣгъ въ с. Гюзекенъ, друго едно отъ 4 1/2 декара на 2 километра отъ Варна по шосето Евксиноградъ, и уговорено за вземане подъ наемъ за вѣчно ползване едно голѣмо мѣсто въ с. Галата — Варненско.

Следъ обстойно обмисляне на въпроса се избра специаленъ комитетъ при Б. Н. М. С. за устройване морски колонии.

На 24, 25 и 26 ноемврий Ржководителя на

Водния спортъ при Гл. Упр. Тѣло г. Доросиевъ, адвокатъ (правителственъ делегатъ въ Б. Т. Паракходно д-во) е посетилъ Пловдивския клонъ. Тамъ той е ималъ среща съ членоветѣ отъ Упр. Тѣло на клона. Особно впечатление му е направило разбирателството помежду имъ и високия духъ въ клона.

Агитационна морска седмица. За прѣскане, по голѣма свѣтлина върху морето и Дунава и пропагандиране идеитѣ на Б. Н. М. С., Гл. Упр. Тѣло реши тая зима отъ 25 — 31 януарий да устрой морска агитационна седмица. Презъ нея ще се държатъ беседи съ морско съдържание почти въ всички по-голѣми градове, ще се напечататъ статии въ вестниците, ще се прожектиратъ морски филми и ще се използватъ и др. срѣдства за пропаганда.

Фондъ „Царица Йоанна“. Въмѣсто сватбенъ подарѣкъ на Тѣхни Величества Царя и Царицата, Гл. Упр. Тѣло реши да основе единъ фондъ, който следъ съгласието на Нейно Величество ще се нарече на нейно име „Царица Йоанна“. За сега фонда разполага съ около 60,000 лв. Цѣлата му ще бжде: всѣка година съ лихвитѣ отъ фонда да се купуватъ награди на първенци и първенки въ плаване.

Подарѣкъ на Главния Директоръ на Желѣзницитѣ г. Л. Бошковъ. Въ знакъ на благодарностъ за голѣмитѣ услуги, които г. инженеръ Л. Бошковъ до сега е правилъ на Б. Н. М. С. Гл. Упр. Тѣло му поднесе луксозно подвързани въ два

тома всички излезли до сега списания „Морски Сговоръ.“ Дара на г. инженеръ Л. Бошковъ е поднесенъ отъ специална комисия. Ако въ България има повече дейци като г-нъ Бошковъ, дѣлото на Б. Н. М. С. ще върви много по-лесно и по-сигурно.

Закрити клонове.

За непроявена дейност по решения на Г. У. Т., сж закрити клонове: Месемврия, Ахтополъ, Кюприя, Чирпанъ, Анхиало, Дупница, Кюстендилъ, Пещера, Самоковъ, Казанлъкъ, Вѣтрень, Брезникъ, Никополъ,



Делегатитѣ на сбирката въ Ямболъ, състояла се на 12. X. 1930 г. — I редъ отъ лѣво на дѣсно: З. Измиревъ, К. Г. Поповъ, Бл. Бочковъ, Г. Славяновъ, Д-ръ Бончевъ, Д. Куртевъ, Г. Панчевъ, Н. Бояджиевъ, Г. Султановъ и Г. Стефановъ; II редъ отъ лѣво на дѣсно: Ив. Ивановъ, Я. Николчевъ, Ив. Матеевъ, Ив. Драгиевъ и В. Тонковъ.

щото сж въ ржцетѣ на твърди и работливи българи.

Г. П.



ИЗЪ ЧУЖДИТѢ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. Въ началото на м. августъ 1930 г. отъ английската авиационна база Калшотъ (при Портсмутъ) е излетѣла ескадрилата № 201, въ съставъ 4 водохвърчила типъ „Соутхамтонъ“. Ескадрилата се е насочила въ Балтийското море и е посетила редъ пристанища въ района Копенхагенъ—Рига, Хелсингфорсъ и Ревелъ.

— Въ началото на м. септемврий 1930 г. въ района на южното английско прибрежие сж произведени интересни маневри съ участието на флота, армията и авиацията при главното ръководство на героя отъ Зеебрюге — главния командиръ на Портсмутската база адмиралъ Роджеръ Кийсъ.

— Ежегоднитѣ есенни маневри на английския Атлантически флотъ сж се състояли въ края на м. септемврий 1930 г. въ района на севернитѣ английски води.

— На 1 октомврий 1930 г. е повърната официално на Китай завзетата за използване преди 32 години морска база Вей-хай-вей.

Франция. Въ края на м. юний 1930 г. сж се завърнали отъ двумесечното си пътуване до Антилскитѣ острови и обратно новитѣ подводници „Венкьоръ“ и „Редутаблъ.“*) Целта на това пътуване е да се види доколко дълго време могат да отсъствуватъ, тия нови подводници отъ базата си, като плаватъ въ тропически климатъ. Условиата на живота въ подводницитѣ били благоприятни, но все пакъ се отбелезва, че въ помещениата било извънредно горещо.

*) Построени въ 1928 г. съ надводно водоизмѣстване 1560 тона, подводно водоизмѣстване 2080 тона, скоростъ 18.5 мили въ часъ надъ водата и 10 мили въ часъ подъ водата. Въоръжение едно 10 см. противоаеропланно орджие и десетъ 55 см. торпедни тржби.

— Презъ м. юлий 1930 г., отъ стоящия завързанъ до кеевата стена въ пристанището Тулонъ ескадренъ миноносецъ „Булоноа“ били откраднати новитѣ далекомери и други точни прибори новъ образецъ, които били поставени за изпитване. Французкото командване предполага, че тази кражба е дѣло на чуждестранна шпионска организация.

— На 3 IX. 1930 г. въ района на Тулонъ се е спуствало на вода поради повреда на мотора едно водохвърчило. Екипажа на водохвърчилото билъ спасенъ отъ една рибарска лодка, въ момента, когато водохвърчилото потъвало. Намиращиятъ се на близо командиръ на подводника „Ромазота“ по своя собствена инициатива решилъ да спаси водохвърчилото. За тази целъ той се потопилъ съ подводника, дошелъ подъ потъващото водохвърчило и изплавалъ, като го повдигналъ на горния си подъ. Така водохвърчилото много умно и оригинално било спасено и докарано въ Тулонското пристанище.

Италия. Лекиятъ кръстосвачъ „Алберто да Джисано“, спустватъ на вода презъ априлъ 1930 г., презъ м. августъ сжщата година завършилъ пробнитѣ изпитания, като развилъ най-голъма скоростъ 40.7 възела въ часъ. Той има следнитѣ данни: водоизмѣстване 5250 тона, скоростъ 37 възела въ часъ (споредъ проекта), дължина 162 м., широчина 15.5 м., газене 4.3 м. и въоръжение: осемъ 15 см. орджия, четире 10.2 см. и четире 4 см. противоаеропланни орджия и четире 53.3 см. торпедни тржби.

— Презъ течение на м. септемврий 1930 год. сж спуствани на вода следнитѣ нови кораби: ескадренитѣ миноносци „Freccia“ и „Dardo“ и подводницитѣ „Frichco“ и „Zuigi-Settembrini“.

Германия. Ежегоднитѣ стрелби презъ 1930

година сж станали въ Килския заливъ. Управляваниятъ по радиотелеграфа миненъ корабъ-артилерийски щитъ „Церингенъ“ напълненъ съ коркъ, е получилъ много удари. Въ артилерийската стрелба сж взели участие линейните кораби „Шлезингенъ“, „Хановертъ“, „Шлезвиг-Холщайнъ“, „Хесенъ“ и новия кръстосвачъ „Кьонинбергъ.“

— Морскиятъ бюджетъ на Германия за 1930 год. е възлизалъ на 195,897,200 марки. Постройката на втория линейенъ корабъ „Ерццъ-Лотарингия“ наново е отложена за неизвестно време.

Полша. Полскиятъ учебенъ корабъ „Искра“, предприе въ края на 1930 г. далечно учебно плаване (въ Атлантическия океанъ) съ 20 души морски кадети. „Искра“ е вътроходно-моторенъ корабъ, построенъ въ 1917 г., съ водоизмѣстване 400 тона и моторъ съ мощностъ 120 конски сили.

Финландия. Тритѣхъ нови подводника сж въ периодъ на изпитание. Четвъртиятъ подводникъ отъ сжщия типъ именованъ „SV-4“, се строи още въ Турку и ще бжде спуснатъ на вода презъ пролѣтѣта 1931 г.

— Финското министерство на отбраната изпраща ежегодно, съ целъ на обучение и практика, свои морски офицери въ английския, шведския и италианския военни флоти.

— Финландското правителство е купило отъ Германия трестоженния вътроходенъ корабъ „Олденбургъ“ съ целъ да го преправи за учебенъ корабъ за нуждитъ на военния си флотъ. Той има водоизмѣстване 2260 брутo регистъръ тона, дължина 83 м., широчина 12½ м. и газене 7 метра. Следъ поправката той ще може да побере до 200 ученика. Поправката ще бжде завършена къмъ пролѣтѣта 1931 година.

Ромъния. На 16 августъ 1930 г., напушайки островъ Малта, сж се насочили къмъ Черно море английскиятъ кръстосвачъ „Куракоа“ и ескадрените миноносци „Ардентъ“ и „Антелопъ“,*) които влизатъ въ състава на III-та Сръдиземноморска ескадра. Тоя английски отрядъ се е намиралъ подъ командата на контъръ адмиралъ Девисъ. Следъ посещението на Цариградското пристанище, отряда е посетилъ Кюстендженското пристанище, кждето е останалъ въ продължение на около една седмица. Презъ това време адмирала е билъ приетъ отъ ромънския кралъ въ Синайя, а корабитъ му сж били посетени отъ редица ромънски официални лица, а въ това число и престолонаследника. Въ това посещение на ромънското пристанище отъ английските кораби, руситъ виждатъ политическа демонстрация, насочена срещу съветска Русия, свързана съ изучаването на черноморското прибрѣжие съ целъ да се опредѣли мѣсто на нова морска база не само за ромънския флотъ, но и за базиране на голѣми кораби на тѣхните бивши съюзници. Ромънитъ — сжщо отдаватъ голѣмо значение на това посещение, като го таксуватъ като политическо, военно и економическо. (Въ това време бѣше сключенъ търговски договоръ между Англия и Ромъния). Само англичанитъ не сж много словоохотливи по този въпросъ и оспорватъ голѣмото значение на това посещение. Тѣ отхвърлятъ

Кръстосвача „Куракоа“ е построенъ въ 1918 г., има водоизмѣстване 4250 тона, ходъ 29 възела и е въоръженъ съ: пѣтъ 15.2 см. орджия, две 7.6 противавиопланни орджия, две 4 см. автоматични противавиопланни орджия, 10 картечници и осемъ 53.3 см. торпедни трѣби.

Всѣки единъ отъ миноносцитъ „Ардентъ“ и „Антелопъ“ (Построени въ 1929 год.) има водоизмѣщение 1500 тона, скоростъ 36.3 възела и въоръжение, четире 12 см. орджия, две 4 см. противавиопланни орджия, 5 картечници и осемъ 53.3 см. торпедни трѣби.

категорически, че това посещение е имало военно-политическа целъ и казватъ, че имали за целъ само да „покажатъ знамето си“ и да постигнатъ економически цели (сключването на търговския договоръ и въроятно демонстрация на най-новитѣ постижения на английската корабостроителна техника). Въ заключението на една английска военноморска статия по този въпросъ се обръща вниманието на разгорещенитѣ ромънски журналисти, че английското посещение на Кюстенджа е само единъ мълчеливъ намекъ: „Купуватъ английски стоки.“

(Изъ сп. „Морски Сборникъ“, Ленинградъ 1930 год. кн. 8—10; С. Н. И.)

Югославянската морска организация ядранска стража е открила презъ изтеклото лѣто своя пети по редъ морски пропаганденъ курсъ въ Сплитъ. Въ досегашнитѣ четири курсове сж давани общи познания на дружественитѣ организатори и дейци върху морето, морското дѣло, брѣговетъ, морските стопанства и култура, морската отбрана на страната и пр., при това за курсиститѣ сж били уреджани цѣла редица излети и екскурзии по морето, за да се запознаятъ нагледно съ всичко онова, което теоретически сж преминавали въ курса. Така сж били подготвени и силно въоръжени съ познания най-първитѣ дейци на организацията.

Последния курсъ е ималъ характеръ на допълнителенъ такъвъ и въ него сж могли да пострѣпятъ само дейцитѣ, преминали единъ отъ първитѣ четири курса. Програмата му е обемала изключително идеологията и организацията на „Ядранската Стража“, така курса е траелъ само 8 дена отъ 27 юлий до 3 августъ, (предишнитѣ сж били по 30 дена) и сж били четени отъ най-първитѣ хора на „Ядранска Стража“ 2 лекции върху основитѣ на морската идеология на сдружението и 9 лекции върху организацията на сжщото — неговото създаване, финансовата му и стопанска дейностъ, издания и тѣхната администрация, нагледна пропаганда, младежки групи, методи и програми на действие и пр. Зададена е била свободна писменна тема върху идеологията и най-подходящитѣ начини за нейното пропагандиране въ областта, дето работи курсиста. Въ отличие отъ миналитѣ — въ последния курсъ не сж били уреджани морски екскурзии, освенъ два кжси излета, отъ които единия за поклонение върху гроба на първиятъ председател и създателя на организацията, известниятъ далматински народенъ дѣецъ още отъ австрийско време Юрий Бианкини.

Курса е билъ следванъ отъ 17 души, отъ които 6 гимназиални учители, 4 учители, 1 училищенъ инспекторъ, 1 училищенъ директоръ, 1 държавенъ и 1 частенъ чиновници, 1 журналистъ, 1 адвокатъ и 1 техникъ. Г. С.

Нови субсидии за югославянското мореплаване. Независимо отъ плащанитѣ до сега държавни субсидии на югославянските корабоплавателни д-ва, възлизащи общо на около 45,000,000 динара годишно, и вънъ отъ множеството привилегии и облаги, съ които се ползватъ сжщитѣ дружества, напоследъкъ правителството е сключило особни договори съ голѣмитѣ мореходни предприятия „Океания“ и „Югославянски Лойдъ“, споредъ които тия д-ва се задѣлжаватъ да подържатъ редовни съобщения съ пристанищата на Южна Америка, Испания и Ориента, за която целъ ще трѣбва до 1935 година да построятъ: „Югославянския Лойдъ“ — четири нови парахода отъ 8—10,000

тона съ скорост от 10 — 12 мили въ часъ, а „Океания“ — два парахода от 3 - 4000 тона съ скорост 14 мили въ часъ за подържане съобщенията съ Испания. Договоритъ сж сключени за десетъ години и осигуряватъ за „Океания“ 6,000,000 динара, а за „Югославия“ Лойдъ“ 8,500,000 динара годишно субсидия.

На основания на тия договори, „Океания“ наскоро ще открие редовна 15-дневна линия, свързваща Сушакъ, Сплитъ, Шибеникъ и Дубровникъ съ испанскитъ пристанища Барселона, Валенция и Аликанте. До сега, отъ Югославия сж били внасяни въ Испания главно само дърва, а за въ бъдеще се очаква развитието и засилването на вноса на всички югославянски земеделски, скотовъдни и горски произведения. Разчита се, че тоя износъ отъ югославянскитъ пристанища ще се засили още по-вече следъ привършването постройката на голѣмата Адриатическа желѣзопътна линия (Бѣлградъ—Сараево—Сплитъ и Сараево—Катаро-Дубровникъ), чрезъ която, освенъ това, ще се привлече и голѣма частъ отъ румънския трафикъ за срѣдиземноморскитъ пристанища. Новитъ параходни линии ще засѣгнатъ и пристанищата по бреговетъ на Северна Африка, кждето отъ Югославия се внася много циментъ и дърва.

За Южна-Америка, до сега, югославянския износъ се е състоялъ сжко така главно отъ дърва и циментъ, пренасяни предимно съ корабитъ на „Югославия“ Лойдъ“, който е трѣбвало да води непосилна борба съ чуждата конкуренция и който сега ще може да разшири и осигури редовността на подържанитъ съ южноамериканскитъ пристанища съобщения.

До колко голѣмо е съперничеството на мореплавателнитъ д-ва, подържащи изобщо съобщенията съ Южна-Америка, се вижда и отъ силната подкрепа, каквато всички тия д-ва получаватъ отъ своитъ правителства. Така напр. Франция е плащала презъ 1928 год. на своитъ д-ва, подържащи редовни линии съ Южна-Америка, 135,000,000 лева, а миналата година — 200,000,000 лева субсидии. Съединенитъ Щати субсидиратъ своитъ параходни д-ва, подържащи съобщенията съ Бразилия и Ла Плата съ 140,000,000 лв., а съ Перу и Чили — съ 160,000,000 лв. годишно. Голѣми субсидии плащатъ сжко Италия и Испания. Бразилия подържа своя „Бразилски Лойдъ“ съ 330,000,000 лева годишно, като освенъ това е подкрепила изобщо своето мореплаване за 1929 год. съ други 300,000,000 лв., дадени подъ видъ на ефтенъ кредитъ.

Тоя начинъ на субсидиране — съ ефтинъ кредитъ — се практикува въ много страни, така напр. за сжщата 1929 год. Франция е отпуснала 750,000 000 лв. такива кредити, Италия и Съединенитъ щати — по 1,600,000,000 лв., Япония — около 700,000,000 лв., Норвегия — 200,000,000 лв., Чили — 35,000,000 лв. и т. н. Сжщия начинъ се проучва и вѣроятно наскоро ще бъде въведенъ и въ Югославия. Г. С.

Състоянието на строителнитъ работи по Рейнъ—Майнъ—Дунавската плавателна линия. (Изъ отчета на Рейн—Мейн—Донау — A. G. München за 1929 г.)

Състоянието на строежа по канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ въ края на 1929 г., въпрѣки голѣмитъ препятствия и затруднения презъ изминалитъ 7-8 години, дава по благоприятни изгледи за ходътъ на цѣлото предприятие.

На Дунава най-голѣмото препятствие — разстоянието между Пасау и Регенсбургъ, е отстранено съ построяването на шлюза при Кахлетъ, който е завършенъ въ края на 1927 г. Сжщевременно е

пустната въ движение голѣмата силова електрическа централа на предприятието при сжщия шлюзъ. Регулирането на плиткитъ води за подобрене на плавателността нагоре до Регенсбургъ се извършва понастоящемъ и ще продължи въ следващитъ години, тъй че цѣлото Дунавско корито на дължина отъ 153 кил. Между Пасау и Регенсбургъ въ сравнително кжсо време ще бъде така подобрено, че ще отговаря на всички изисквания на плавателенъ каналъ за голѣми кораби.

На Майнъ шлюзътъ Viereth при Бамбергъ, заедно съ силова централа къмъ него, е отъ нѣколко години въ движение; сжко така има силова ел. централа при Бюрцбургъ. Други три шлюзи на Майнъ надъ Ашафенбургъ сж завършени въ главнитъ имъ работи въ края на 1929 г.; съ това значително се е подобрила плавателността на рѣката на едно разстояние отъ 50 кил. На довършване е и шлюзътъ при Клейнхенбахъ. Пласирането на електрическата енергия отъ свършенитъ силови електр. централи, сжко и на ония, които ще бъдатъ построени къмъ шлюзоветъ между Ашафенбургъ и Бюрцбургъ, е осигурено чрезъ направени вече договори, които гарантиратъ една добра рентабилностъ на тѣзи централи за дълги години.

При горния ходъ на работитъ може да се очаква презъ следващитъ години по-бързо напредване на строежа по Майнъ и следващата строителна цель — Бюрцбургъ да бъде достигната съгласно изпълнителната програма къмъ 1937 г. Следов. може да се разчита, че въ сравнително кжсо време ще се регулира и завърши едно плавателно разстояние отъ около 300 кил. на Дунава и Майнъ, т. е. половината отъ цѣлиятъ плавателенъ каналъ Рейнъ—Майнъ—Дунава.

По използването на завършенитъ строежи:

На Дунава: Презъ зимата 1928—29 г., която бѣше извънредно студена, шлюзоветъ сж се оказали достатъчно издържливи, и силовитъ електрически централи сж работели безъ прекжсване презъ цѣлата зима. За облекчение борбата съ ледоветъ дружеството е построило и поставило въ действие още единъ корабъ — ледотрошачъ. Презъ 1929 г. сж преминали шлюзоветъ надъ Пасау 978 влекачи съ 2961 шлепа и 563 единични кораби. Въ края на годината е започнато регулирането на рѣката при Меттенъ.

На Майнъ при шлюзътъ Viereth ледоветъ сжко не сж причинили значителни вреди. Електрическата централа е била въ действие презъ цѣлата зима, съ изключение на нѣколко дни когато се е отичалъ ледътъ. Новитъ строителни работи надъ Ашафенбургъ сж напреднали много. Въ Обернау къмъ изкарания презъ 1928 шлюзъ е прибавена и завършена и силова електрическа централа. При дветъ стѣпала Клайнвалцатъ и Клингенбергъ—Тренфртъ шлюзоветъ сж завършени и редовно е подържано корабоплаването презъ сжщитъ. Довършватъ се и фундаментитъ за силовитъ ел. централи къмъ тѣзи шлюзове.

Тритъ намиращи се вече въ движение силови централи при Кахлетъ, Фиретъ и Унтере—Майнъ-мюле сж дали добри резултати въ техническо и економическо отношение. Презъ 1929 г. сжщитъ произвели общо 190 милиона киловатчаса електрическа енергия. Пласиментътъ на това голѣмо количество енергия дава приходи, които улесняватъ чувствително понататъшнитъ работи на предприятието.

М. Остревъ.

Каналъ между средиземно море и Бискайския заливъ. Следъ голѣмитъ наводнения въ Южна Франция, които причиниха толкова голѣмитъ

разрушения, се заговори усилено за проекта за направа на единъ каналъ между Сръдиземно Море и Бискайския заливъ на Атлантическия океанъ, който лежа забравенъ повече отъ половина столѣтие. Този каналъ ще има по въздушна линия една дължина повече отъ 400 клм. и ще предпазва населението отъ наводнения въ бъдеще. Между Бордо и Сетъ днесъ съществува единъ воденъ път, обаче той има скромни размѣри и използването му има само локално значение. Новия каналъ, както уверяватъ, ще има такива размѣри, че по него ще могатъ да плаватъ всички военни и търговски кораби. Съ това се съкращаватъ 1800 клм., които трѣбва да се минатъ ако се заобиколи презъ Гибралтаръ, а корабитъ ще спестятъ извънредно много време и гориво. Въ южно-френската преса се говори вече за осъществяването на едно продължение на Суецкия каналъ презъ южна Франция. Значението на тоя двуморски каналъ е много голѣмо за свѣтовното стопанство.

Този проектъ се посрещна съ симпатия и голѣмъ възторгъ въ цѣла Франция. Много стопански групи, синдикати, общини, търговски камари и пр. подчертаха необходимостта отъ тоя проектъ. На 8 октомврий 1905 год. единъ важенъ политически конгресъ се занима подробно съ тоя въпросъ и

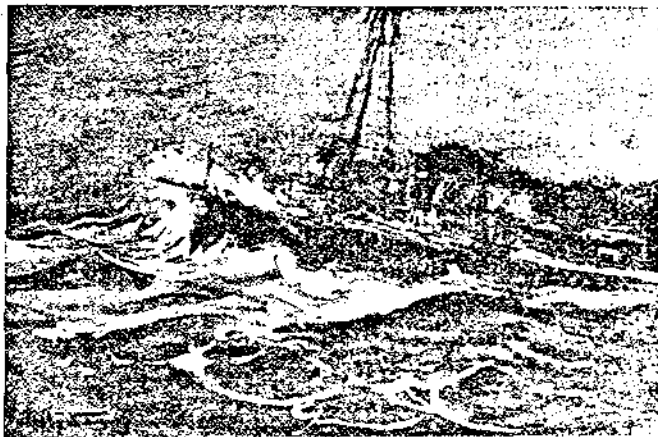
прие една резолюция съ която одобрява постройката. Тая резолюция предизвика много парламентарни доклади, а едно предложение въ камарата въ полза на постройката на канала получи още на 5 октомврий 1905 год. не по малко отъ 302 гласа. Едно възвание въ полза на тоя каналъ свършваше

съ думитъ: „Възъ основа на дългогодишни проучвания и обширни работи, можемъ да докажемъ, че канала ще се свърши успѣшно и въ най-скоро време, и ще бжде за Франция това, което за Египетъ е Суецкия каналъ, за Америка — Панамския и за Германия — Кайзеръ Вилхелмовия каналъ.“ За да могатъ да минаватъ презъ него всички морски кораби, канала трѣбва да има размѣри приблизително равни на тия на Суецкия каналъ, който е дълъгъ 168 клм. и за постройката му на вре-

мето сж похарчили 494 милиона златни франка.

При състоянието на техниката днесъ, направата на всѣки километъръ отъ тоя новопроектиранъ каналъ ще струва 10 милиона златни франка, а за постройката на цѣлия каналъ — ще сж необходими около 4,300 милиона златни франка. При това положение, доста е съмнително, че въ Франция ще се решатъ да построятъ тоя дълъгъ 430 клм. морски каналъ, за когото ще се нужди толкова много пари.

К. Скут.



Въ бурно море.

Рис. отъ М. Мутафовъ.



(Приключенъ на 20. XII. 1930 г.)

- Арнаутовъ, Проф. Ян. Ив. — „Родословието на Тѣхни Величества Царь Борисъ III и Царица Йоанна“ (сп. Морски Сговоръ, год. VII. бр. 10, Варна XII., 1930 г., стр. 13—15).
- Brendon, I. A. — „Great Navigators and Discoverers.“ London 1929. (G. G. Harrass & Co, цена 7 шил. 6 пенса).
- Бюлетинъ Научно-техническогo комитета У. В. М. С. Р. К. А. — Ленинградъ 1930 г. (цена 3 рубли).
- Бакърджиевъ, В. Хр. — „Бурна нощъ“ — Стихове — (сп. Морска Мисль, год. I., брой 5, Варна XI., 1930 г., стр. 1).
- Въдичарството, като спортъ — (сп. Рибарски прегледъ, год. I, брой 6, София 1930 г., стр. 84).
- Георгиевъ, Инж. Ж. Г. — „Източници за сила и енергия отъ моретата“ (Звено, год. III, кн. 34, София 9. XI. 1930 г., стр. 533—536).
- Дрънски, Пенчо — „Мидитъ и ловътъ имъ у насъ“ (сп. Рибарски прегледъ, год. I, бр. 6, София 1930 г., стр. 89—91).
- Динковъ Дим. — „Лили“ — Разказъ — (сп. Морска Мисль, год. I, брой 5, Варна XI, 1930 г., стр. 7 и 8).
- Ивановъ, Сава Н. — „Двадесетъ и първи ноемврий“ (в. Народна Отбрана, год. XII, бр. 1517, София 21. XI. 1930 г., стр. 1 и 2).
- Ивановъ, Сава Н. — „Една бележита дата за нашия флотъ“ (сп. Нива, год. III, брой 6, София 6. XI. 1930 г., стр. 1 и 2).
- Ивановъ, Сава Н. — „Царската сватба“ (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 10, Варна XII. 1930 г., стр. 2—5).
- Кремаковъ, Ив. — „Организиране на нашето морско риболовство“ (Известия на Бургазката Търг. Индустириална Камара, год. XIV, брой 37 и 38, Бургазъ 1930 г.).
- Cornellissen, P. — „Die Hochseeflotte ist ansgekommen.“ München 1930. (I. F. Lehmann, 235 стр., цена 3.5 марки, подвързана 5 марки).

- Curry, Dr M. — „Wind und Wasser“ München 1930 (F. Bruckmann A. G. Луксозно издание съ множество снимки, цена 18 марки).
- Корбетъ, Ю. — „Операции английскoгo флота в мировую войну. Том III. Переводъ М. Л. Бертенсона. Ленинградъ 1930 г. (Издание Упр. В. М. Сил. Р. К. А., 430 страници + 37 карт и схем въ отдельной папке. Цена 5 рублей).
- Лефтеровъ, Ст. — „Мигове, въ които човѣкъ живѣе“ (сп. Морска Мисль, год. I, брой 5, Варна XI., 1930 г., стр. 2 и 3).
- Малчевъ, Г. — „Изъ дейността на Габровското рибарско д-во“ (сп. Рибарски прегледъ, год. I, брой 6, София 1930 г., стр. 93).
- Нашитъ моряци — Морскиятъ капитанъ Антонъ Георгиевъ (в. Тунджа, год. XIII, бр. 577, Ямболъ 21. XI. 1930 г., стр. 1).
- Nansen, Fr. — „Durch den Kaukasus zur Wolga.“ Leipzig 1930 (F. A. Brockhaus Verlag, 173 страници, 42 снимки и 4 карти, цена 8.5 м., подвързана 10 марки).
- Николаевъ, Л. — „Организация и боевая деятельность береговой обороны“ Москва 1930 г. (Государственное Издательство, 125 стр. с 31 рисунком).
- Нечаевъ, Я. — „Защо Черно море не е богато съ риби“ (сп. Рибарски прегледъ, год. I, брой 6, София 1930 г., стр. 91—93).
- Optimus — „Дааната“ — Една звездна нощъ край нашето море — (сп. Морска Мисль, год. I, брой 5, Варна XI. 1930 г., стр. 3—5).
- Петровъ, А. — „Въдичарство“ — (сп. Рибарски прегледъ, год. I, брой 6, София 1930 г., стр. 85—88).

- П-ски, Д.** — „Значението на настъпите за рибите и рибовъдството“ (сп. Рибарски преглед, год. I, брой 6, София 1930 г., стр. 94—96).
- Пашмаковъ, Эл.** — „Движение на параходите, вноса и износа през Бургаското пристанище и какво количество храни още можем да изнесем“ (Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, год. XIV, брой 38, Бургас 20. XII. 1930 г., стр. 3 и 4).
- Панчевъ, Г.** — „По повод турско-гръцкия договор за ненадпреварване въ морските въоръжения“ (в. Народна Отбрана, год. XII, брой 1521, София 19. XII. 1930 г., стр. 3).
- Сокачевъ, Ив.** — „Бъдещите насоки на нашата рибарска дейност“ (сп. Рибарски преглед, год. I, брой 6, София 1930 г., стр. 82—83).
- Spiegel, E. F. von** — „U — Boot im Fegefeuer“ Berlin 1930 (Aug. Scherl G. m. b. H., 221 стр. цена 3-50 марки, подвързана 5 марки).
- Schwerla, C. B.** — „Kanada im Fallboot.“ Berlin 1930 (Verlag Scherl, 194 стр., 37 рисунки и 1 карта, цена 5 марки).
- Стриж, К. А.** — „Кораблестроителство и трюмное дѣло“. Часть III. Трюмное дѣло. Ленинград 1929. (Изд. Управление В. Морских Сил Р. К. К. А., 144 стр. Цена 1-35 рубли).
- Свечниковъ, И. Н.** — „Опыт боевой санитарной службы на л.к. „Евстафий“ въ империалистическую войну.“ (сп. Морской Сборник, Ленинград, 1930 г., № 10, стр. 127—135).
- Славяновъ, Г.** — Н. В. Царь Борисъ III. като върховен покровител на Българския Народен Морски Сговоръ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 10, Варна XII. 1930 г., стр. 7—9).
- Скутуновъ, К.** — Негово Величество Царь Борисъ III и морето“ (сп. Морски Сговоръ, год. VII, бр. 10, Варна XII. 1930 г., стр. 9—11).
- С. Н. И.** — „Изъ живота и дейността на съвременния руски военен флотъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 10, Варна XII. 1930 г., стр. 18—19).
- Servus** — „Нашето море“ (сп. Морска Мисъл, год. I, брой 5, Варна XI., 1930 г., стр. 1 и 2).
- Търновски П. Ив.** — „Висшата държавна предадлива морска политика и законодателството въ чуждите държави“ (в. Славянинъ, год. XVII, брой 27, Варна 31. X. 1930 г., стр. 2).
- Цаневъ, Ст.** — „Морски новини отъ Италия“ (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 10, Варна XII., 1930 г., стр. 19).
- Цеханович, Проф. В. В.** — „Спускъ суден на воду.“ Харьковъ — Одесса 1930. (Державное издавниство України, 104 стр., с 93 фиг., цена 1-50 р.).
- Шишковъ, П. Я.** — „Машка и китаяката“ — Разказъ — (сп. Морска Мисъл, год. I, брой 5, Варна XI., 1930 г., стр. 4—7).
- Шишковъ, П. Я.** — „Срещу Никулдена“ — Разказъ — (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 10, Варна XII. 1930 г., стр. 15—17).
- Шишковъ, П. Я.** — „Контрабандата“ — Разказъ — (сп. Угарин год. I, кн. 1, октомврий 1930 г., Шуменъ. Стр. 3—7).
- Шедлинг, Ф.** — „Постройка шлюпок.“ Часть II. Моторные шлюпки. Предисловие Н. Я. Васильева, редакция Н. Е. Фельтена. 1930 г. (Судопроект, 346 стр., цена 5 рублей).
- Шедлинг, Ф. М.** — „Альбомъ чертежей шлюпок.“ (Издание Союза Общества спасание на водах С. С. Р.).
- Шведе, Е.** — „Операции на Черном море в мировую войну в освещении германской официальной морской истории“ (сп. Морской Сборник, Ленинград 1930 г., № 10, стр. 64—81).

Морска хигиена отъ Т. Б. Шоу (Th. B. Shaw-Naval Hygiene. London 1929, p. 365 + XIV).

До сега лѣкарите отъ английския флотъ нѣмаха оригинално съвременно ръководство по морска хигиена и се ползуваха отъ американскитѣ издания: Jatewood — Naval Hygiene, 1909 и J. Prayor — Naval Hygiene, 1918. Английското ръководство отъ 1881 година: J. Mc. Donald — „Outlines of Naval Hygiene“ представяше само исторически интересъ. Въ втората половина на 1929 г., обаче, излезе съставената отъ английския морски лѣкаръ Шоу книга, предназначена да удовлетвори напълнително нужди отъ едно съчинение по морска хигиена, която да е нагодена специално за нуждите на английския флотъ.

И действително ръководството на Шоу по морска хигиена е изпълнено съ цитати отъ разпореденията, инструкциите и пр., действащи въ настоящее време въ английския флотъ, което до известна степен обезпечава книгата като санитарно ръководство и за флотите на другитѣ държави. Все пакъ, обаче, събраниятъ въ тази книга материалъ представлява значителен интересъ и може да бъде използвана и отъ другитѣ флоти. Това ръководство се отличава отъ подобнитѣ издания въ това отношение, че автора счита общо хигиеническитѣ сведения за достатъчно известни и разглежда само хигиеническитѣ условия на кораба.

Съдържанието на ръководството е раздѣлено на следующите 14 глави:

- I глава, като въведение, изтъква характера и задачите на морската хигиена.
- II глава е посветена на статистиката по заболяванията и санитарната отчетност въ английския флотъ.
- III глава разглежда въпроса за въздуха въ кораба.
- IV глава описва способите за опредѣление на необходимия въздухъ, вентилационнитѣ прибори и условията за вентилацията въ различнитѣ корабни помѣщения.
- V глава разглежда въпроса за отоплението на кораба.
- VI глава разглежда въпросите за осветлението на кораба.

VII глава е посветена на канализацията въ кораба.

VIII глава — водоснабдяване на кораба и пазенето на водата.

- IX глава — храна за екипажите.
- X глава — приемане и попълване на личния съставъ.
- XI глава — лична хигиена.
- XII глава — предпазителни мѣрки за избѣгване заразителни болести.

XIII глава — способи за борба съ мишките и паразитите въ кораба и

XIV глава — данни за заболяемостта въ английския флотъ отъ нѣкои заразителни болести и мѣрките, които трѣбва да се взематъ противъ тяхъ.

Книгата съдържа и 24 рисунки отъ технически характеръ. Цената ѝ е 21 шилинга.

С. Ч.

Laurence J. Keating — „Mary-Celeste“ (Payot. Paris 1930, цена 20 франка).

На 17 ноемврий 1872 година вътрохода „Мария Целеста“ натоваренъ съ бензинъ и спиртъ напусналъ Ню-Йоркското пристанище и се направилъ въ обикновения си рейсъ къмъ Генуа. Той ималъ обслужа 14 души и една жена — жената на капитана. Отъ тогава никой не е видѣлъ, нито живи нито мъртви, ни единъ отъ тези хора *).

Седемъ дни следъ „Мария Целеста“ излязълъ отъ Ню-Йоркъ тристожерния вътроходъ „Божия Милостъ“. На 4 декемврий срѣдъ океана отъ последния вътроходъ забелязали да се движатъ подъ всичките си върлила другъ неособено голѣмъ вътроходъ. На обичното поздравление съ слушането на кърмовото знаме никой не отговорилъ. Приближили се по-близо. Върху горния подъ на странния корабъ нѣмало нито единъ човекъ. На кърмата му личалъ надписъ „Мария Целеста“ — отъ Ню-Йоркъ. Спустили лодка. Нѣколко моряка се прехвърлили на въдрохода. Той билъ въ пълнен редъ. Похлопали въ кабината на капитана. Никакъвъ отговоръ. Тѣй като тя не била затворена, влѣзли вътре. Не намерили никого. Огледали цѣлия корабъ. Ни една жива душа. „Мария Целеста“ плувала по океана безъ никаква обслужа. Обаче, изглеждало, че обслужата скоро е напуснала кораба. Въ кухнята върху топлатата печка имало тенджерки. Имало недопитъ чай. Въ каютите владѣлъ пълненъ редъ. На една отъ възглавниците имало недошита престелка и носила следи отъ човекъ който е лежалъ върху нея. Нищо не могли да разбератъ. Корабниятъ дневникъ е билъ въ редъ до 24 ноемврий. Къде е обслужата на кораба? — Ето единъ въпросъ, който и до сега е останалъ неразрешенъ. „Мария Целеста“ на влѣзло била докарана въ Гибралтаръ, където обслужата на „Божия Милостъ“ получила за нея полагаемиятъ се дѣлъ пари.

Дали това е било общо отравяне, нещастенъ случай или общо хипнотизиране, което е заставило обслужата да се хвърли въ морето ие не можемъ да отсудимъ. Които читатели се интересуватъ отъ този въпросъ нека прочетатъ книгата на Л. Ж. Китингъ или сжщо така интересната работа, излязла преди нѣколко години, на тема: „Демоните на необитаемитѣ кораби“ отъ Ивъ Дартуа.

При това трѣбва да се отбѣлжи, че въ морскитѣ анали се описватъ и други подобни случаи. Тѣй напримѣръ, въ 1884 г. английскитѣ кръстосвачъ „Миллардъ“ намѣрилъ при брѣговете на Лабрадоръ вътрохода „Резолвенъ“ съ поставени вътрила, съ запалени ходови огньове, въ пълнен порядъкъ, но безъ никаква обслужа. Неотдавна, презъ м. септемврий 1921 година въ Ню-Йоркъ било публикувано сжщо така невѣроятното съобщение за петстожерния вътроходъ „Карелла Дирингъ“. На 29 януарий сжщата година този вътроходъ съ скоростъ 5 възела въ частъ миналъ покрай носъ Лукутъ (Каролинскитѣ острови), а два дена по-късно го намѣрили изхвърленъ на брѣга при Новъ Джерсей, безъ каквато и да била обслужа, за която никой никога не узналъ. Най-последъ въ 1929 година въ Китайскитѣ води билъ намѣренъ голѣмъ вътроходенъ корабъ, блуждающъ изъ морето съ повдигнати вътрила, безъ обслужа.

Ний мислимъ че разрешението на тия таинствени загадки трѣбва да се търсятъ въ трудовѣтѣ, които разглеждатъ самовнушението на масите.

(Изъ „Часовой“ № 36, 1930 г. С. Ч.)

*) Бижъ статията „Мъртън кораби“ помѣстена въ брой 8 (1929 г.) отъ нашето списание „Морски Сговоръ“.

ВАЖНО

ЗА ЧЛЕНОВЕТЪ И АБОНАТИТЪ

НА

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

Желающитъ да получатъ безъ прекъсване книжка № 1 (година VIII, януарий 1931 год.), отъ списанието „Морски Сговоръ“, да предплатятъ веднага членския си вносъ или абонаментъ въ съответнитъ клонове. Презъ 1931 год. списанието ще се изпраща **безплатно само на предплатилитъ членския си вносъ за 1931 год.**

Абонаментътъ на списанието за новата 1931 година (година VIII) е 150 лева за България и 200 лева за чужбина.

КЪМЪ ЧЛЕНОВЕТЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Неполучаващитѣ списанието ще почнатъ да го получаватъ само следъ като издѣлжатъ членската си вноска за цѣлата 1931 година.

Изплатилитѣ вноската си и не получаващи списанието, трѣбва да провѣржаватъ въ Управителното тѣло на свой клонъ, дали точниятъ имъ и пълненъ адресъ, при това **непременно заедно съ съответната вноска**, сж изпратени въ Главното Управително тѣло въ Варна; безъ това, естествено, Гл. Упр. Тѣло не може никому да изпраща списанието.

Редовно издѣлженитѣ членове предъ своя клонъ, а отъ тоя последния — предъ Главното Управително Тѣло, ако не получатъ нѣкой брой отъ списанието, веднага трѣбва да съобщатъ за това съ отворено писмо направо въ Гл. Управ.

Тѣло на Б. Н. М. С. въ Варна, ул. „Царъ Борисъ“ № 6, като заедно съ това съобщятъ точния си и пълненъ адресъ. Изгубената книжка се изпраща повторно, само ако се съобщи за това въ Гл. Упр. Тѣло не по-късно следъ получаването на следующата книжка.

За всѣка промѣна на адреса се съобщава своевременно по сжщия начинъ, като се прилага и 5 лева за отпечатване на новия адресъ.

Трѣбва да се помни добре, че най-често **книжкитѣ се губятъ** поради несъобщаване пълнения и точенъ домашенъ адресъ.

При адресъ, даденъ въ учреждението, гдето работи абонатътъ, всѣкога трѣбва да се разчита на изгубване на книжки отъ списанието. Винаги домашниятъ адресъ е за предпочитане.

Отъ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С.

МОРСКА УЧЕБНА ЧАСТЪ — ВАРНА.

Управлението на Морската Учебна Часть, съобщава на бившитѣ възпитаници на Машинното Училище, че по случай 50 годишния юбилей на училището, който ще се отпразднува презъ лѣтото 1931 г., въ деня на юбилея ще бжде открита изложба, цельта на която ще бжде да се покаже:

1) Какво изработватъ ученицитѣ въ работилницитѣ на частъта презъ време на пребиваването имъ въ училището и

2) Какво произвеждатъ нѣкои отъ бившитѣ възпитаници на сжщото.

За да може да има успѣхъ втория отдѣлъ на изложбата, Управлението на Морската Учебна Часть, моли всички бивши възпитаници на училището, да подпомогнатъ изнасянето на този отдѣлъ съ следующото:

1) Всѣки бившъ възпитаникъ на училището, който има изработенъ нѣкой предметъ презъ време на пребиваването му въ училището, да го изпрати, за да бжде помѣстенъ въ съответния отдѣлъ на изложбата.

2) Бивши възпитаници на училището, които притежаватъ собствено предприятие,

работилница и др., да изпратятъ нѣкои изработени предмети отъ тѣхнитѣ предприятия или работилници, които сжщо да бждатъ поставени въ специаленъ отдѣлъ на изложбата.

3) Тѣзи бивши възпитаници, които нѣматъ възможность да изпратятъ изработени отъ тѣхното предприятие предмети, да съобщятъ какво предприятие притежаватъ, наименованието му, годината на основаването му, приблизителната стойность на инвентаря му, какво произвеждатъ и изпратятъ нѣкои снимки, отъ самото предприятие.

Сжщитѣ данни да съобщятъ и тия, които изпратятъ предмети.

Предметитѣ, снимкитѣ и пр. трѣбва да бждатъ изпратени на адресъ: „Морска Учебна Часть“ — юбилеенъ комитетъ — Варна, най-късно до 1. V. 1931 г., за да има време да се подредятъ, да имъ се приготвятъ подставки, рамки и т. н. и да може да се опредѣли размѣра на изложбата.

Всички изпратени предмети следъ изложбата ще бждатъ повърнати на притежателитѣ имъ.

Отъ Управлението на Морската Учебна Часть.



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

Доставя най-доброкачествени, материали уреди и апарати за нуждитѣ на корабитѣ и корабоплаването.

ПОКУПКО-ПРОДАЖБА НА НОВИ И СТАРИ КОРАБИ

Доставчикъ на Българското търговско параходно д-во, Ромѣнското дунавско параходно д-во, Пристицината служба, Морската и Дунавската полицейска служба, Главната дирекция за настаняване на бѣжанци, Риболовното училище, Районното инженерство по водитѣ, частни рибари, лоджари и пр.

ЦЕНИ ФАБРИЧНИ

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

10-8

САПУНА КАМБАНА



ПЕРЕ НАЙ ДОБРЕ
И ЗАПАЗВА БЪЛЪТО.

10-3

СНИМКИ ОТЪ МОРЕТО

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

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

Цена само 300 лева

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

10-1

СТРОИТЕЛИ!

Искате ли вашитѣ бетонни плочи да не пропускатъ СТУДЪ, ТОПЛИНА, ВЛАГА И ЗВУКЪ, това става само съ нашитѣ специални

ХУРДИЙНИ ТУХЛИ

Искайте отъ вашитѣ архитекти да ги поставятъ въ проектитѣ Ви. Разполагаме винаги на складъ и КУХИ ТУХЛИ съ две и шестъ дупки.

Апк. Д-во за керамични изделия „ТУНДЖА“ — Ямболъ.

3-3

ФИНА

ШОКОЛАДЕНИ БОНБОНИ

БРАТЯ ЦАНЕВИ

БУРГАСЪ

4-3

Апк. Д-во за керамични изделия „ТУНДЖА“ — Ямболъ.

ПРОДАВА на най-износни цени, поради замѣняне съ дизелъ моторъ **КОМПЛЕКТЪ И ПО ОТДѢЛНО**

Стабиленъ водотръбенъ ПАРЕНЪ КОТЕЛЪ, Фабриката на Emanuel Leinhaas — 10 атмосферно работно налягане и 116 кв. м. нагрявна повърхностъ, съ хоризонтална ПАРНА МАШИНА, фабриката на Fürst Salm'sche 150 к. с. съ 75 обръщения и принадлежности.

ИСКАЙТЕ ОФЕРТИ 3-3

За телеграми „Тунджа“ — Ямболъ — Телефонъ № 39

ПОДЪ ПЕЧАТЪ Е КНИГАТА

НАНСЕНЪ

биографически очеркъ на прочутия изследовател на Северния полюсъ, Гренландия, Сибиръ, норвежки общественикъ, голѣмъ приятелъ на хората и морето, — съ портрети и др. иллюстрации.

Цената за членоветѣ на Бълг. Нар. Мор. Сговоръ (които изпратятъ сумата до края на февруари) намалена на 25 лева.

Поръчки до автора:

Д-ръ Панайотъ Хитровъ — Вел.Търново.

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Година осма; 2) Италиански отзивъ за Б. Н. М. С. — превелъ Ст. Власевъ; 3) Ядринска стража отъ Г. С.; 4) Силата на военниѣ флотъ отъ Г. Славяновъ; 5) Сѣтовното корабоплаване презъ последниѣ 5 години отъ Инж. Б. Кжневъ; 6) За зависимостта между морскитѣ течения и вѣтъра отъ Б. Старко. — Превелъ Сава Н. Ивановъ; 7) Лодкартъ — Ратанъ — отъ Николай Орловъ; 8) Морски спортъ — Състезанията между частитѣ на Варненския морски спортенъ легионъ на 28. IX. 1930 г. — отъ Пр. Пампуловъ; 9) Официаленъ отдѣлъ; 10) Морски новини; 11) Морски книгописъ.

НИВА

СЕДМИЧНО СПИСАНИЕ ЗА КУЛТУРА, ХУДОЖЕСТВО, ЛИТЕРАТУРА И НАУКА.

Одобрено и препоръчано отъ М-вото на Просвѣтата съ окржко № 3507 отъ 11 февруарий 1929 г. и отъ Върховния читалищенъ съюзъ съ протоколъ № 9 отъ 18 ноемварий 1928 г. за всички у-ща, общински, градски и селски библиотеки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

СОФИЯ ВЪ СНИМКИ.

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

ИЗДАНИЕТО Е НАЙ-ЛУКСОЗНО.

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

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

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

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