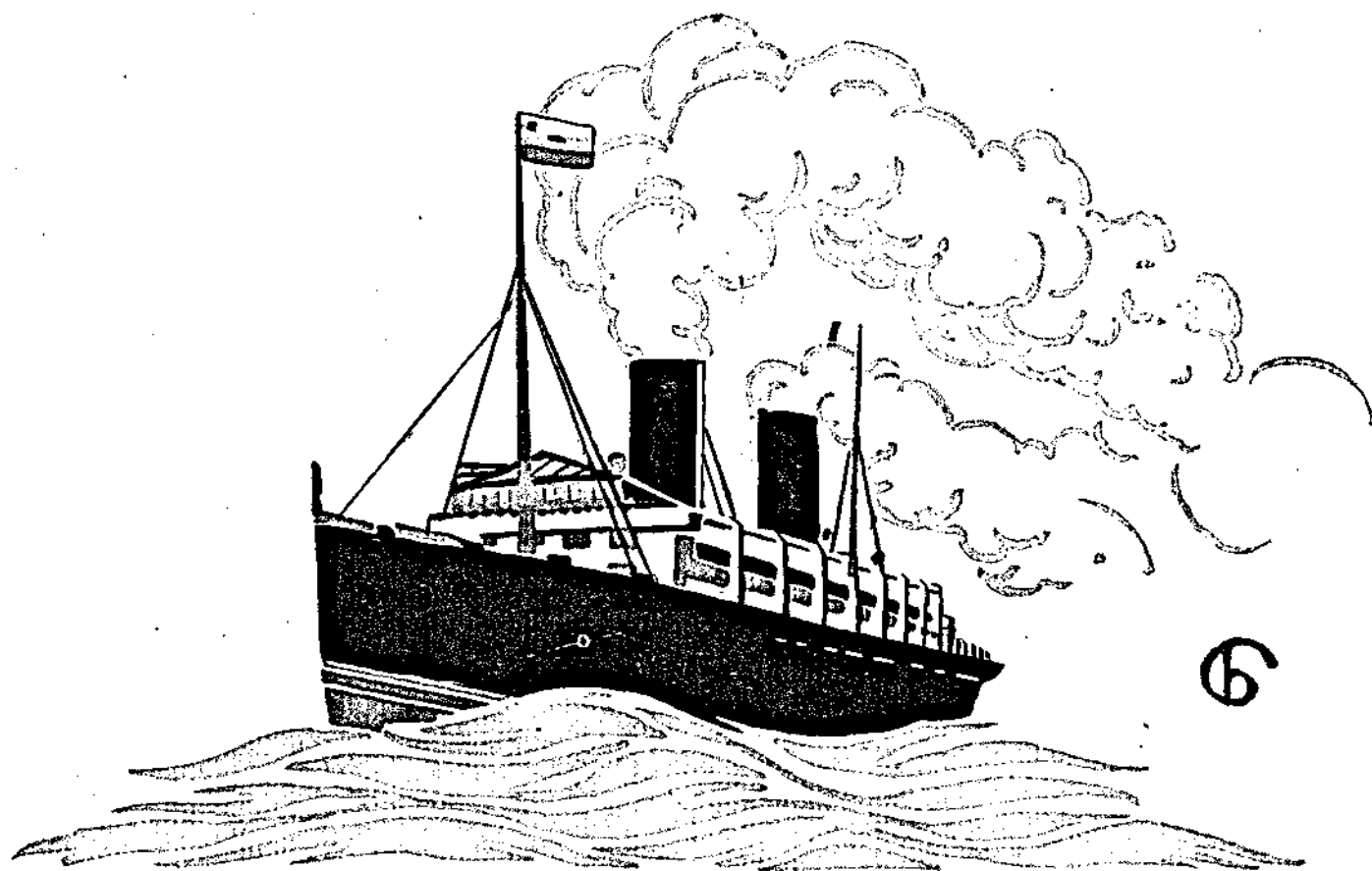


МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА VII. БРОЙ 3
Варна, мартъ, 1930

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Главенъ редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ

Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ, ЛАЛО ХРИСТОВЪ



ТЕЛЕФОНЪ 326

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
 РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ

Гарантирана вѣща и прецизна работа при най-конкурентни цени

10-4



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

10-2

НОСЕТЕ САМО

ШВЕДСКИТЪ

ГАЛОШИ И ШУШОНИ

ТРЕТОРНЪ

≡И≡

ТРАПЕЦЪ

НАЙ-ЗДРАВИ

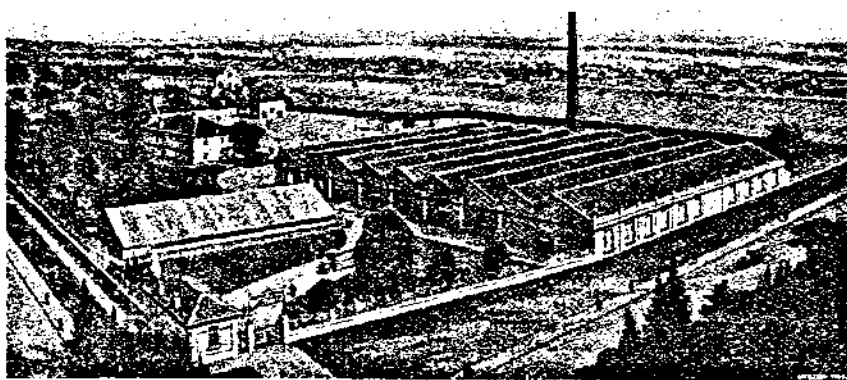
НАЙ-ЕЛЕГАНТНИ.

Българско цвекло
Български вжглища
Български превозъ
Български трудъ

ДАВАТЪ
МѢСТНА ЗАХАРЪ

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

10—1



БЪЛГАРСКО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО
„ПОСТОЯНСТВО“ — РУСЕ

Концесионирана фабрика за ленени, памучни,
копринени и полуютени издѣлия.

КЪМ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ!



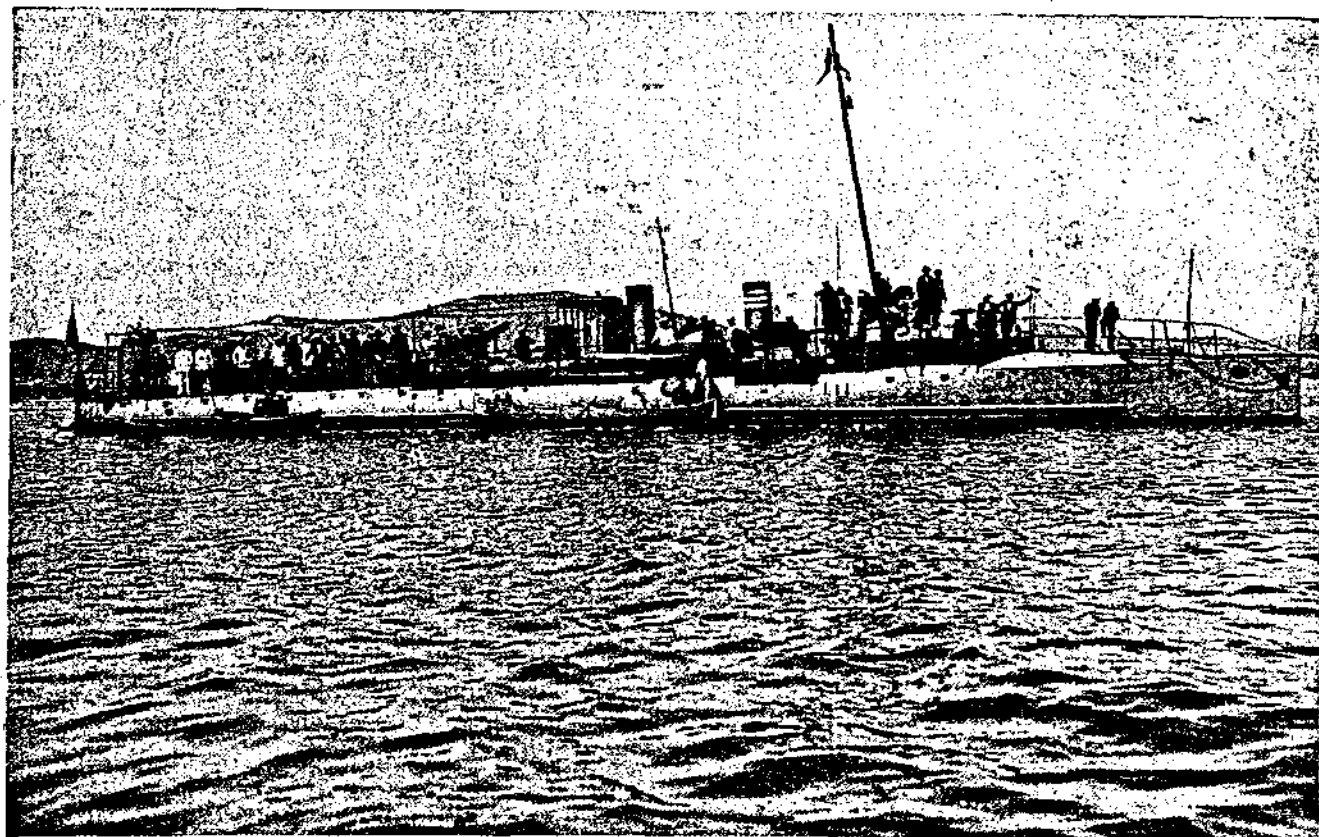
ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИНА VII. БРОЙ 3.
ВАРНА, мартъ 1930 год.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:
За България и за чужбина — 200 лева
УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ

Отдѣловъ брой 20 лева
Гл. редакторъ САВА И. ИВАНОВЪ

СЪ Б. Н. М. С. ПО КРАЙБРЕЖИЕТО НА ЧЕРНО-МОРЕ



ПОЛИЦЕЙСКИЯТЪ КОРАБЪ „ДРЪЗКИ“ СЪ ГОСТИТЪ ВЪ СОЗОПОЛСКОТО ПРИСТАНИЩЕ

Алиса Мюлеръ Нойдорфъ

СЪ БЪЛГАРСКИЯ НАР. МОРСКИ СГОВОРЪ ПО КРАЙБРЪЖИЕТО НА ЧЕРНО МОРЕ

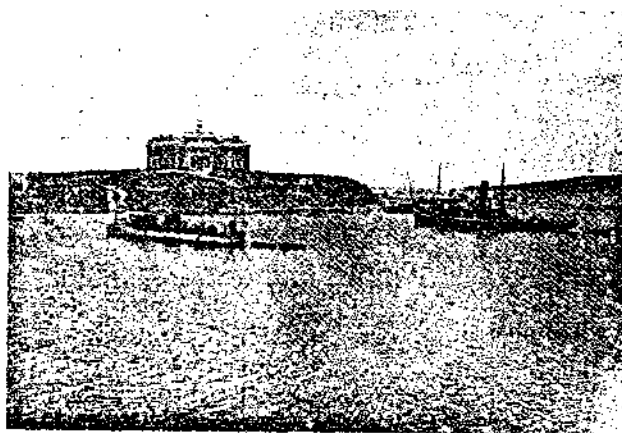
(Снимки отъ А. М. Нойдорфъ)

Въ България всѣки чужденецъ се посрѣща гостоприемно. Въпрѣки тежката стопанска криза, която цари въ страната, къмъ чужденеца се отнасятъ навсѣкжде съ голѣмо внимание, открита любезностъ и естествена сърдечностъ, която го кара веднага да се почувствува у дома си. Затова и тъкмо въ последно време вече често въ пресата на западна и срѣдна Европа, отъ пѣтници презъ България или отъ такива, които я познаватъ, е указвано на малката, хубава, мила и въобще все още непознатата или зле позната страна и се препорѣчва за туристически и научни пѣтувания.

Обаче не само тази сърдечностъ и веселостъ на българина, неговото по-леко схващане на живота, въ сравнение съ по-севернитѣ народи и неговиятъ простъ и естественъ характеръ, правятъ пребиваването въ страната толкова приятно, а и изобилието на природни хубости, които сж съсрѣдоточени тукъ на сравнително тѣсно мѣсто и които, на българина често непознати, възхищаватъ всѣки чужденецъ, а освенъ това, и чудесното, сияюще слънце, което ежедневно пече отъ чистото небе и излива златнитѣ си лъчи върху природата и обхваща хората въ палящата си прегръдка, тъй че всичко изглежда потопено въ свѣтлина, радостъ, жаръ, страсть, сила и пълнота.

Така и това пѣтуване, което предприе Б. Н. М. С. къмъ Созополъ, бѣ окѣпано въ слънце и багри. Картинитѣ, които минаваха предъ очитѣ, представляваха приказни настроения, които стоятъ надъ ежедневието. Целта на пѣтуването бѣ конгресътъ на организацията, за който се събираха делегати отъ всички части на страната. Но за насъ, които бѣхме само зрители, всичко изглеждаше като подвижни сценични картини, станали действителностъ, чийто споменъ за дълго време остава въ окото и сърдцето. На пристанището пристигна миноносецътъ, малъкъ, но съ бързъ темпъ. Той се пълни скоро съ пѣтници, които, ако и да не намиратъ удобства, все пакъ се чувствуватъ приютени. Може ли човѣкъ да пѣтува по-сигурно, отколкото на единъ бившъ воененъ корабъ? А особено на тоя „Дързки“, който има задъ себе си славно минало и е изпитанъ въ бури и опасности? И можеше ли да се пѣтува по-интересно, отколкото тукъ, гдето командантътъ и капитанитѣ сж еднакво любезни и неуморими да отговарятъ на всички въпроси, съ които ги отрупватъ цивилнитѣ имѣ

спѣтници? И докато корабътъ съ своитѣ гости сигурно пори вълнитѣ, плъзга се предъ очитѣ фарьтъ отъ Галата, Варна праща последенъ поздравъ, легнала въ своя вѣнецъ отъ лозя. На брѣга започватъ да се смѣняватъ гори и дюни; следъ два часа се вижда Гьозекенъ, новиятъ курортъ, сгушенъ въ една хълмиста мѣстностъ и вече изпѣква Емине, най-източниятъ пунктъ на България, гдето Старопланина стрѣмно и внушително пада въ морето. Тукъ има винаги вълнение и нашиятъ сивъ приятель „Дързки“ танцува съ наслада по вълнитѣ, които сегизъ-тогизъ го обливатъ. Вѣтрътъ вѣе по-силно, водата изглежда по-синя отъ преди и великолепно е да се люлънешъ въ ритѣма на морето и да се проникнешъ отъ неговата сила и страстностъ.



Рибарското училище и Созополското пристанище

Обаче има изумително много гости, които нищо не могат да почувствуватъ отъ всички тия красоти. Веселиятъ смѣхъ заглъхва постопенно, бледи фигури се навеждатъ надъ борта и принасятъ на бушуващата сила на морето жертвата си, безсилни създания всрѣдъ единъ миръ отъ енергии. Сега е редъ пакъ на моряцитѣ да се смѣятъ.

Но ето, вече прашатъ своя поздравъ хълмиститѣ вериги на Странджа планина на южния брѣгъ на Бургаския заливъ, целта на нашето пѣтуване, на първо време, още въ синьо, неясно очертание, проклети хълмове, които съвсемъ не се приближаватъ, както стене единъ отъ пѣтниците, но постепенно тѣ ставатъ по-ясни и приематъ форми, които напомнятъ по-южния пейзажи. И това впечатление си остава и даже се усилюва, щомъ се стигне Созополъ, старата гръцка колония Аполония. Като приказка или, най-малко, като съхранено минало действа това гнѣздо всрѣдъ скалитѣ на морето, водещо тихо съществуване, далечъ отъ голѣмитѣ съобщения. Стари, овехтели, но високи улици, безъ свѣтлина и въздухъ, преплетени помежду си, въ които човѣкъ едва може да се ориентира, една малка главна улица, гдето се концентрира цѣлитѣ животъ, само нѣколко каменни къщи и то учреждение, отъ които най-хубавото е, както винаги въ България, училището. Жителитѣ, съ гръцки примѣсъ, сж събудени и, особено децата, сж красиви; а между тѣхъ — достатъчно странно — тракийски бѣжанци, въ тѣхната живописна носия. Въ честъ на гоститѣ, градътъ е обикченъ съ зеленина и флагове.



Скалитѣ при Созополъ

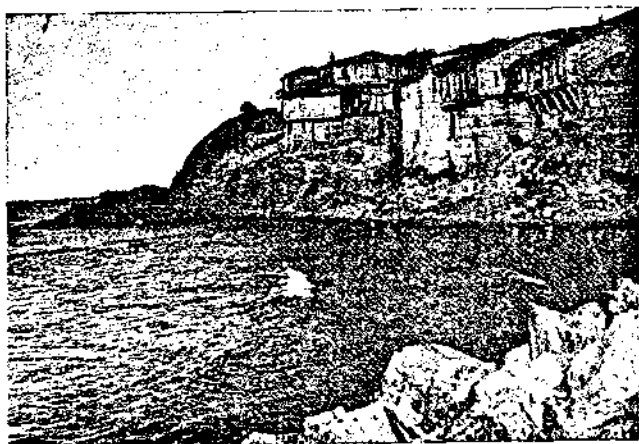
вото е, както винаги въ България, училището. Жителитѣ, съ гръцки примѣсъ, сж събудени и, особено децата, сж красиви; а между тѣхъ — достатъчно странно — тракийски бѣжанци, въ тѣхната живописна носия. Въ честъ на гоститѣ, градътъ е обикченъ съ зеленина и флагове.

Рано на следния ден започва работата — заседанието на конгреса, което трае през цѣлия денъ. Разглеждаме новото рибарско училище, което е разположено величествено на острова Св. Кирилъ, отгдето се виждатъ лежащите въ пристанището миноносци, градътъ и околноститѣ. Нѣколко семейства лѣтуватъ въ града. И който наистина иска само да почине, който не търси разсѣиване, развлѣчения, нему трѣбва напълно да се препоръча Созополъ като лѣтowiще, още повече, че отъ него могатъ да се правятъ доста излети.



Созополъ

На третия денъ, следъ привършване на конгреса, общъ излетъ на тритѣ миноносци „Дързки“, „Храбри“ и „Смѣли“ съ тѣхнитѣ гости. Най-напредъ на югъ, навътре въ устието на р. Ропотамо, която народътъ сега нарича „Царската рѣка“, тѣй като е любимото мѣсто на царя, който често нощува по хълмоветѣ на долината ѝ. Съ моторни



Созополъ

лодки пътуваме нагоре, срещу устието. Безкрайна тишина презъ време на пътуването. Пишни бръгове, ливади се смѣнятъ съ истинска девствена гора, тукъ и тамъ тамаринови дървета, които даватъ на всичко тропически видъ. Всѣки е обхванатъ отъ това мирно и тихо настроение, което буди нѣщо особено. Скоро прзвучаватъ пѣсни и туриститѣ започватъ да се чувствуватъ свързани единъ съ другъ, нали преживѣватъ заедно такива хубави пѣща. Сбогомъ, Ропотамо, ти царска рѣка, много скоро трѣбва да се раздѣлимъ съ тебъ.

Следъ това косо презъ залива насреща къмъ Месемврия, която се издига сѣщо така роман-

тично, като Созополъ, на единъ полуостровъ и се мие отвсѣкѣде отъ морето. Но тукъ, и най-хубавата поезия не може да ни накара да забравимъ истинския моряшки гладъ, който ни донесе пъту-



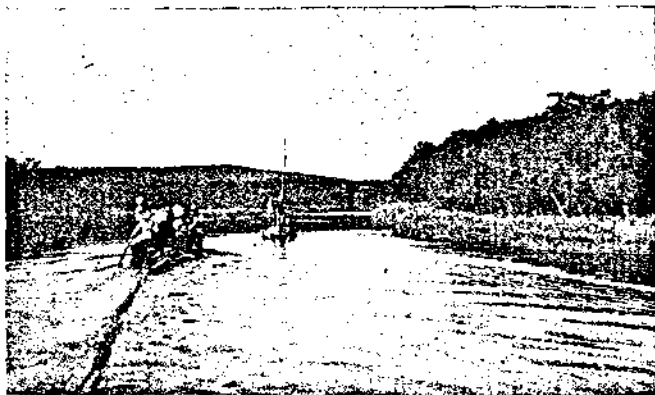
Созополъ

ването. Тукъ яденето е отлично, което се установява съ известно задоволство. Следъ това имаме още известно време да разглеждаме нѣколко отъ 44-тѣ постепенно рушащи се църкви и да слу-



Созополъ

шаме чайкитѣ, които владѣятъ острова и изпращатъ презъ морето такива особени, високи викове, както никѣде другаде по крайбрѣжието. Най-после трѣбва да се качваме на корабитѣ. Между



Разходка изъ рѣка Ропотамо (Царската рѣка)

това, пристигала е „Евдокия“, хубавиятъ крайбрѣженъ корабъ, огроменъ като чудовище край нашитѣ миноносци.

Сега нататък към Анхиало. Градът е нов, тъй като преди 20—30 години е бил изгорен изцяло. Вследствие на това, той няма никакви особености. Непосредствено до града започват солниците, в които водата от близкото солено езеро се изпарява на стотици малки квадратни полета, от които след това се събира солта. Цълата



Ръка Ропотамо, която народът нарича „Царска ръка“

мѣстност е обясня с конусовидни купове сол, които отдалече изглеждат като детски играчки. Непосредствено задъ солниците е калната баня, единствена в България; построена е от общината, удобна и чиста, мирише на сѣра и от нея очакват добро лѣчение. Калта се пренася по труден и примитивен начин от близкото тресавище.

Време е за една първа раздѣла. Два от миноносците, „Дързки“ и „Смѣли“, потеглят сѣ част отъ гоститѣ и делегатитѣ за Бургасъ. Останалитѣ се връщатъ въ Созополъ, за да прекаратъ тамъ последната вечеръ на лунно освѣтление, въ ресторантитѣ на открито.



Улица въ Месемврия

На сутринта, най-после, се връщаме сѣ два миноносеца къмъ Варна. Сега морето е по-спокойно и невъзпрепятствувани, всички се наслаждаватъ на синята безпредѣлностъ. На борда всички вече се чувствуватъ като голѣмо семейство и неохотно се раздѣляме сѣ най-хубави пожелания и надежда за скорошно виждане, и сѣ сърдечна благодарностъ къмъ гостоприемния флотъ.

Г. Славяновъ

ЗАСИЛВАНЕТО НА РУСКИЯ ЧЕРНОМОРСКИ ФЛОТЪ

Двувѣковниятъ стремежъ на Русия къмъ свободенъ пътъ до Сръдиземно море не е престаналъ и никога, докато съществува руската държава, няма да престане. Обширната богата руска земя има нужда отъ свободенъ и сигуренъ достъпъ къмъ свободнитѣ морета и океанскитѣ простори, за да се свърже чрезъ тѣхъ сѣ земитѣ на цѣлия свѣтъ. Една отъ главнитѣ посоки за осъществяване на този достъпъ завинаги ще си остане Черното море, като такова, което омива брѣговетѣ на най-продуктивнитѣ и богати руски области. Пътътъ на Русия презъ Черно море и Проливитѣ всѣкога ще бѣде най-важната политическа, стопанска и военна проблема за руската държава.

До голѣмата война, 37% отъ цѣлия руски износъ и 70% отъ всичкия износъ на храни сѣ минавали презъ Черно море и Проливитѣ. Само тия цифри сѣ достатъчни, за да изтъкнатъ извънредно важното за Русия значение на Черно море и неговитѣ изходи, тѣ сѣ достатъчни да обяснятъ и огромното напрежение на руската политика и орѣжие, за да достигнатъ, ако не владението, то поне сигурното и свободно използване на пътя презъ Цариградъ. Бидейки къмъ 1917 г. тѣй близко до осъществяване на вѣковната си мечта, презъ 1923 год. Русия за лишенъ пътъ биде отхвърлена и наново отдалечена отъ проливитѣ. Лозанската конференция създаде една съвсемъ неблагоприятна обстановка за рускитѣ интереси и политика на Черно море, отъ друга страна, обаче, тя ѣ даде възможностъ да вкарва въ това море нови сили и сама по себе си я заставя да работи за своето засилване.

Не могла да получи владението на Проливитѣ чрезъ силата на орѣжието, както и други пътъ въ миналото това е ставало, Русия следъ голѣмата война се сближи и даже съюзи сѣ бившия си противникъ — Турция, за да може по тоя начинъ да гарантира свободния си пътъ на югъ, препрѣчванъ и систематически затварянъ отъ нейния вѣковенъ врагъ Англия.

Въ навечерието на изтичането срока на приятелския договоръ между Русия и Турция, на 14 октомврий м. г., една внушителна английска ескадра, подъ началството на командващия Сръдиземноморския флотъ, адмиралъ Фредерикъ Филдъ, за пръвъ пътъ следъ войната, посети Цариградъ, където, по този случай, станаха голѣми тържества, а адмиралътъ бѣ приетъ въ Ангора отъ Мустафа Кемалъ паша. Размѣненитѣ любезности разтревожиха Москва и комисарътъ на външнитѣ работи Караханъ, снабденъ сѣ инструкции да направи всичко възможно за сближението на Съветитѣ сѣ Турция, успѣ на 18 декемврий м. г. да сключи въ Ангора новия договоръ „за приятелство и неутралитетъ“, чийто чл. 2, споредъ „Таймсъ“, задължавалъ дветѣ страни „да не влизатъ въ преговори за сключване на политически спогодби сѣ държави, непосредно граничащи по сухо или по море сѣ другата страна, безъ да предизвестятъ за това последната и да не сключватъ никакви политически спогодби, безъ съгласието на другата страна“; срокътъ на договора е две години.

Наредъ сѣ това, за да се даде тежестъ на договора, навѣрно е било уговорено и засилването на

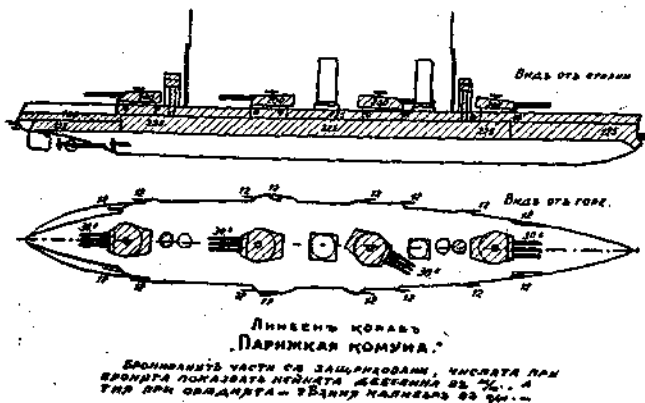
руския черноморски флотъ, първа крачка къмъ което е вече направена на 17 януарий т. г.

Следъ като всички опити на Съветска Русия да получи обратно интернирания въ Бизерта флотъ, а също така да ускори постройката на започнатитъ още преди и презъ войната черноморски кораби или да поръча такива въ чужбина (Италия), не успѣха, въ Москва започнаха да обмислятъ, подъ предлогъ на възможностъ за зимни плавания, да прехвърлятъ частъ отъ балтийскитъ сили въ Черно море.

Презъ ноемврий м. г. линейниятъ корабъ „Парижская комуна“ и кръстосвачътъ „Профинтернъ“ напуснаха Балтийското море, въ началото на декемврий посетиха нѣкои французски пристанища, после минаха въ Срѣдиземно море, за да взематъ участие въ тържествата по сватбата на италианския престолонаследникъ и най-сетне, съвсемъ неочаквано и изненадано за цѣлъ свѣтъ, безъ да предупредятъ Пролетарната комисия или когото и да било, влѣзоха въ Дарданелитъ, минаха на 17 януарий т. г. край Цариградъ, салютувайки крепостта и нацията, но безъ да се спиратъ, продължиха пътя си презъ Босфора и встѣпиха въ Черно море, за да се съединятъ и засилятъ тукашния руски флотъ.

Това промъкване много прилича, както по своето изпълнение, тъй и по грамаднитъ и стратегически последици, които то неминуемо ще има, на промъкването въ 1914 година въ Дарданелитъ на германскитъ кръстосвачи „Гьобенъ“ и „Бреслау“. И действително, гръцкитъ и особено английскитъ печатъ сѣ много раздразнени; крайно чувствителна къмъ всѣка промѣна въ близкия изтокъ и винаги силно загрижена за сигурността на пътя презъ Суецъ къмъ Индия, Англия не захѣти да изпрати една ескадра отъ петъ кръстосвача, 2 изтрѣбителя и 1 хвърчилоносачъ, подъ командата на вице-адмиралъ Паркеръ, въ гръцкитъ води, която, само два дена по-късно — на 19 януарий т. г. — е била вече предъ Фалеронъ (Пирей). Това промъкване, навѣрно, ще ускори постройката на новата голѣма база за английския флотъ въ Яфа, отъ друга страна, то вѣроятно ще предизвика и Гърци, обезпокоена отъ мощния прирѣстъ въ силитъ на съюзния флотъ на нейния съперникъ Турция, къмъ нови мѣрки за засилване на своя флотъ, а може би, ще доведе и други голѣми резултати, които е мжно да се предвидятъ отъ сега.

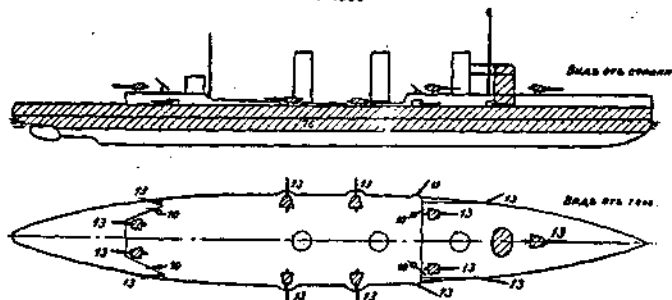
1:1800



„Парижская комуна“ е построенъ въ 1914 г. и обновенъ въ 1928 г. Той е единъ отъ четиритъ линейни кораби, които болшевицитъ наследиха отъ царския балтийски флотъ (въ Кронщадъ оставатъ сега 3 — „Октябрская революция“, „Маратъ“ и „Фрундзе“). Има 26,000 тона водоизмѣстване; 12 — 30.5 см. Д/52 калибра, 16 — 12 см. Д/50,

2 — 6.3 см. и 1 — 4.7 см. противовъздушни орждия; 8 картечници; 4 — 45 см. подводни торпедни трѣби; защитенъ въ жизненитъ си части отъ броня отъ 76 до 305 мм.; 8 парни турбини, работещи на 4 винта и 25 котела за смѣсено гориво (вжглища или нефтъ), развиващъ 50,000 конски сили мощност и 23 мили скоростъ въ часъ; запасъ отъ гориво 2000 тона вжглища и 1000 тона нефтъ, осигуряващъ 900 мили районъ на действие при пълненъ и 1600 мили при икономиченъ (19 мили) ходъ; дългъ е 181 м., широкъ 26.5 м., при потъване (газене) 8.3 м.; обслужата му възлиза на 1225 души. По сила, той нѣма равенъ на себе си съперникъ нито въ ромънския, нито въ турския, нито въ гръцкия флотъ, а не ще има даже и следъ завършване ремонта на „Султанъ Явузъ Селимъ“ или постройката на „Саламисъ“. Отъ еднотипнитъ нему 4 линейни кораба на Черноморския флотъ — единиятъ („Императрица Мария“) потъна презъ войната, вториятъ („Екатерина II“) бѣ потопенъ отъ болшевицитъ презъ време на революцията, третия („Генералъ Алексѣевъ“) е въ Бизертъ, а четвъртиятъ („Императоръ Николай II“) е все още въ строежъ въ Николаевъ.

1:1800



„Профинтернъ“ е построенъ въ 1915 г. и обновенъ въ 1929 г. Има 6800 тона водоизмѣстване: артилерия — 15 — 13 см. Д/55, 4 — 10 см. и 4 — 7.5 см. противовъздушни орждия; 2 — 53 см. подводни торпедни трѣби; защитенъ съ 25—76 мм. броня; 4 турбинни машини, развиващи 50,000 конски сили мощност и 30 мили скоростъ; запасъ отъ гориво 1170; районъ на действие 470 мили при пълненъ и 1200 мили при икономиченъ (14 мили) ходъ; дължина 158.5 м., ширина 15.3 м. и потъване 5.6 м.; обслужа около 600 души. Еднотипенъ нему, въ строя на черноморския флотъ, е „Червонная Украина“ и освенъ това „Адмиралъ Лазаревъ“, чиято постройка се довършва и наскоро ще влѣзе въ строя; въ строежъ въ Николаевъ, отъ сѣщия типъ, сѣ още два леки кръстосвача („Адмиралъ Истоминъ“ и „Адмиралъ Корниловъ“), а въ строя на Балтийския флотъ остава още единъ („Адм. Бутаковъ“). Съ сѣщото водоизмѣстване и въоръжение, но съ по-силна бронена защита, по-голѣмъ районъ на действие, обаче, съ по-малка скоростъ (23 мили) и по-стара постройка (1903 г.), въ строя на Черноморския флотъ е и лекитъ кръстосвачъ „Коминтернъ“. По сила, тия кръстосвачи сѣ мощни отъ турскитъ „Хамидие“ и „Меджидие“, отъ гръцкия „Хелли“ и отъ новостроящия се ромънски, а отстъпватъ само на гръцкия „Аверовъ“.

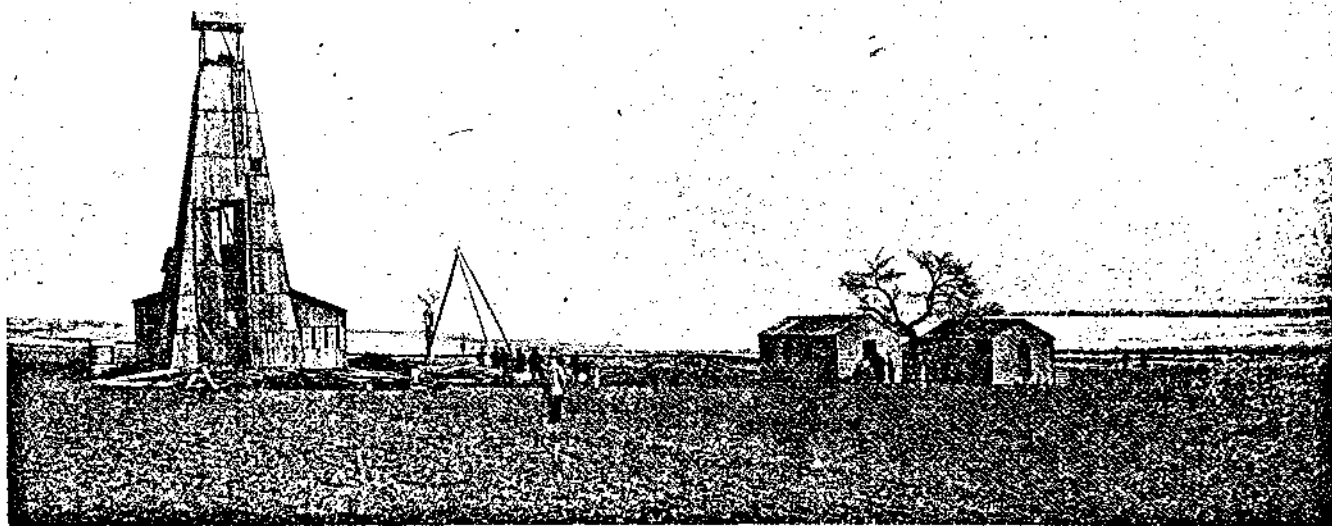
Така увеличенъ, руския черноморски флотъ днесъ е по-силенъ въ басейна на Черно море, заедно съ турския — той има подавяващо превъзходство надъ гръцкия флотъ.

Д-ръ П. Д. Скорчевъ

АРТЕЗИАНСКИЯТЪ КЛАДЕНЕЦЪ ПРИ СПИРКА РАЗДЪЛНА ДО ДЕВНЕНСКОТО ЕЗЕРО

Тъкмо въ подножието на Петричъ-калеси, чиято скалиста величавост може да се мѣри съ красотитѣ на Мадарскитѣ скали, лежи на мочурлива и маларична почва новозастроеното бѣжанско село Раздѣлна, до което има спирка съ същото име. Тя е на около 7 клм. западно отъ гара Габедже.

Днесъ гледката, която представлява този огроменъ артезиански водоскокъ е поразителна. Изгледна 16 см. широка желѣзна трѣба, висока 4 метра надъ земята избликва единъ мощенъ воденъ стълпъ, високъ 1 м. и дебелъ отъ 60 до 80 см. Той е живъ, игривъ, бѣзспирно скачащъ. Водата блика,

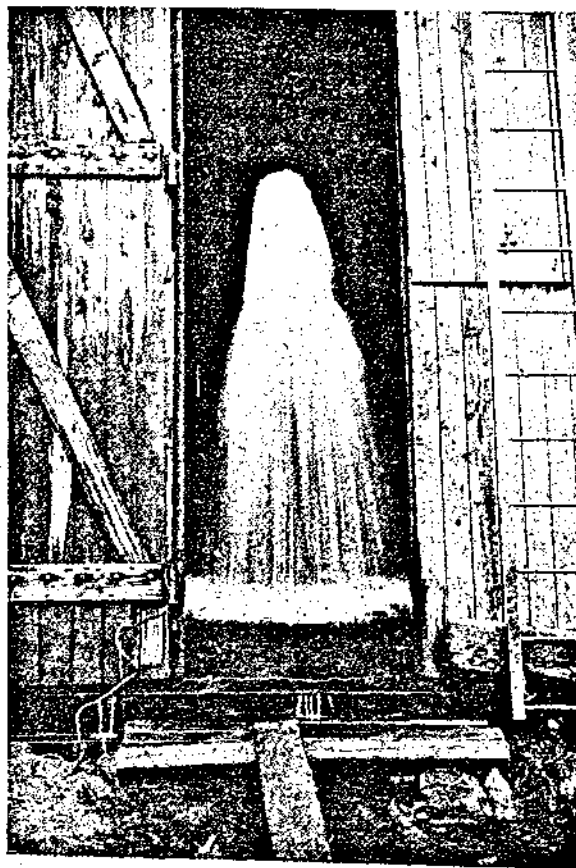


Артезиански кладенецъ при спирка Раздѣлна, бликналъ на 3. I. 1930 г. — „Новото езеро“, образувано за 13 дни отъ разливащата се вода, която вече е отведена въ Девненското езеро

Около на единъ километъръ северозападно отъ спирка Раздѣлна работи единъ инженерски отрядъ отъ 17 души работници, началствуванъ отъ младия и пѣргавъ инженеръ г. Тенчевъ, кукушанинъ. Тѣ всички работятъ тукъ съ голѣмо усърдие, при твърде малки житейски удобства. Задачата на този отрядъ е да пробие съ сонда почвенитѣ пластове и да търси петролни залежи. За тази цель е построена една дъсчена барака съ около 13 м. висока кула, въ която е поставена сондата съ принадлежнитѣ ѝ машини. Всичко наоколо е нива, засѣти съ зимница, която днесъ 16 януарий, при 7° надъ нулата и слънчево безоблачно небе сияе съ своята свежа зеленина и е порасла на около една пѣда.

Изпърво сондата е пробила нагизнатия черноземъ, минала е единъ около 20 м. дебелъ пластъ отъ алувиални наноси и е проникнала въ неоконски мергелъ, прошаренъ съ амонити и мидички. Той е дебелъ около 240 м. На една дълбочина отъ 264.10 м. отъ повърхнината мергелниятъ пластъ се свършва и започва другъ, варовикъ, дебелъ около 50 м. Въ този варовикъ се намиратъ много окаменѣли мидички, амонити и белемнители.

Преди 13 дни, на 3 януарий, сондата, следъ като е проникнала въ недрата на земята 314.9 м. дълбоко, пробива напълно варовиковия пластъ и хлѣтва въ единъ дълбокъ подземенъ воденъ басейнъ. Въ 9 часа сутринята на тоя день избликва първата струя вода изъ една дълбочина отъ 315 метра. Бликналата вода бива изхвърлена съ голѣма сила презъ една желѣзна трѣба, висока 12 метра надъ земната повърхнина. Отначало мощниятъ воденъ стълпъ е изхвърлялъ пѣськъ и кжсчета варовикъ, ала сега тече съвършено бистра и чиста вода.



Артезиански кладенецъ при спирка Раздѣлна, бликналъ на 3. I. 1930 г.

скача, гърчи се, образува на върха една кристална гжбовидна шапка и пада обратно на дебели и тежки струи от 5 метра високо съ тръскък и водопадски бумтеж върху дъсчения подъ, разбиваща се въ хиляди пръски и капки.

Низко, почти до устието на тръбата, пхнахме въ водния стълп един голъм, поставен въ металическа продупчена гилза максимален термометър за да измърим температурата на водата. Сега се получи една нова картина съ неимоверно голъма водоскочна прелестъ. Водният стълп се раздвои на два величествени струящи снопа и широко се разлѣ въ две джиги въ една и въ друга страна.

Падащата вода образува един конусовиден мантиелъ, чиято основа има около 2 м. въ диаметъръ. Понеже температурата на водата е 18.8°C. човѣкъ се чувствува подмаменъ да му тегли един душъ дори и презъ днешния януарски день. И наистина, хората отъ отряда вече нѣколко пъти сѣ се къпали. Въ бараката, поради топлата вода температурата бѣше 12°, а навънъ 8°C. Ала она, който би се изкусилъ да падне на устието на тръбата въ мигъ би изхвъркналъ съ притиснатата струя високо къмъ тавана — съ такава сила водата се изхвърля изъ тръбата.

Дъскитъ и всичко наоколо, гдето пада и гече водата, е обгарено въ червенъ ръжливъ цвѣтъ. На какво той се дължи още не е установено. Досегашната химическа анализа не показва щото водата да съдържа желѣзо. Днесъ се взеха нови проби, изстърга се и отъ червената кора и ще се направи ново изследване.

Водата изтича лавънъ по една вада, широка 50 см. и дълбока две педи. Тя е залѣла едно пространство отъ около $\frac{1}{2}$ кв. километъръ и е образувала при досегашнитъ две и едно ново, трето езеро, отстоящо на около единъ километъръ западно отъ Девненското. Подмамени отъ това ново езеро, тукъ сѣ придошли множество чайки, накацали наоколо или виенци се надъ топлигъ му води. Високо надъ Петричъ-калеси се носѣха въ дълги жгловидни редици очудени и радостно кряскащи дивни патици.

Водата е залѣла засѣтитъ ниви на добруджански бѣжанци. Тѣ се тѣжатъ, че тъкмо тази година вече трѣбва да плащатъ данѣкъ, а посѣвитъ имъ сѣ унищожени. И съ лопати и мотики тѣ сѣ заловили да прокопаятъ вада и да спасятъ отъ наводнение спасимото. Днесъ водата вече е отведена въ близкото Девненско езеро.

Отъ начало и до днесъ бликащата вода не е показала никакво намаление. Тя се изхвърля въ около 60 литри на секунда и е бистра, сладка и вкусна. Има слабъ дѣхъ, който вече изчезва и лекъ стипчевъ вкусъ — което се дължи може би на едно внушение. Измива съ сапунъ добре. Температурата ѣ отъ около 19° отговаря на дълбокия ѣ произходъ (Водата на артезианския кладенецъ въ Шладебахъ при дълбочина 336 м. има температура също 19°).

Химическиятъ съставъ на водата, изследванъ отъ варненския общински химикъ г. Н. Пеневъ показва, че тя е добра за пиене, а по твърдостъ стои почти наравно съ другитъ варненски води.

Изследвана отъ мене бактериологически преди нѣколко дни, тя се оказа, както и трѣбваше да се очаква, съвършено чиста. Посѣвка съ 30 куб. см. отъ тази вода въ 10% лактозовъ булйонъ остана стерилна.

Понеже новата вода извира отъ голъма дълбочина и измѣрената височина на нейния водоскокъ е надъ 12 метра (а може би и повече, ако надземната трѣба още се продължеше), очевидно е че поителната областъ на този дълбокъ басейнъ трѣбва да е много обширна и границитъ ѣ се простиратъ може би чакъ къмъ Балкана.

Двата непроницаеми пласта — мергелъ и варовикъ, които лежатъ надъ тоя воденъ басейнъ, иматъ една дебелина отъ общо 300 м. и следователно, тѣ трѣбва да се простиратъ далеко подъ земята, за да излѣзатъ къмъ повърхнината ѣ далеко нѣде къмъ Стара-планина. И тукъ по вършината — иначе долната — повърхнина на варовиковия пластъ трѣбва да се стичатъ водитѣ, образуващи она подземенъ воденъ басейнъ, намиращъ се при Раздѣлна дълбоко подъ земята подъ едно огромно налягане отъ около 33 атмосфери. Следователно, водоснабдителната областъ на нашия артезиански кладенецъ безъ съмнение е твърде голъма, а самиятъ воденъ басейнъ е огроменъ и неизчерпаемъ. Може съ положителностъ да се твърди, че водата, която днесъ изтича изъ сондата, не само че не

ще намалѣе, но че би могло да се пробие още една по-широка дупка, изъ която би бликнала двойно и тройно по-голъма вода, безъ ущърбъ за сегашния кладенецъ.

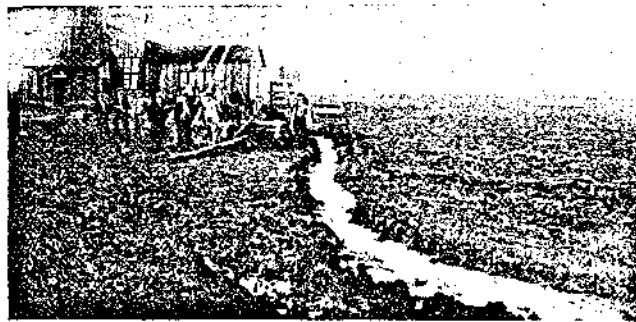
Раздѣлскиятъ е първиятъ артезиански кладенецъ у насъ. Преди около 52 г. единъ франц. геологъ проувахе у насъ условията за пробиване артез. кладенци въ Добруджа, но безуспѣшно.

Въ Сахара и Северна Африка по настоящемъ има съ стотици артезиански кладенци съ общо 256.000 литри вода въ една минута. И въпрѣки повитѣ пробиви, отъ 80 години насамъ водата имъ блика въ непромѣнено количество. Такива артезиански кладенци сѣ били изкопани въ Горния Египетъ, въ Тебанската областъ още преди 4000 г. въ голъмъ брой и на тѣхъ се е дължала обитаемостта и плодородието на тия запусѣли сега мѣста, съ запусени едновременно кладенци: — Въ Америка, особено въ Калифорния, Колорадо, Идахо, гдето лѣтото е съвсемъ бездѣждовно, има изкопани съ хиляди артезиански кладенци, които сѣ направили отъ Калифорния първа овощарска областъ.

Първиятъ артезиански кладенецъ въ Европа изглежда че е прокопанъ презъ 1126 год. въ френската областъ Artois (отъ тукъ и названието „артезиански“) въ шартрозския манастиръ.

*

Отъ какво голъмо значение е артезианскиятъ кладенецъ при Раздѣлна за всѣкиго е очевидно. Той може да водоснабди при настоящия си дебитъ цѣла Варна. Ако въ бъдеще бѣде изкопанъ още единъ кладенецъ съ по-голъмъ диаметъръ, мощта на надземния му водоскокъ би могла да се използува и като двигателъ. Тѣй въ Дакота въ Америка струята на единъ артезиански кладенецъ движи една турбина, която дава 350 конски сили.



Артезианскиятъ кладенецъ и новообразувалата се вада

Варненската община е живо заинтересувана от Раздълския кладенец, отстоящ на 23 километра от града. Нейните инженери вече проучват използването на изобилната му вода за водоснабдяването на Варна.

Освенъ богати археологични находки, въ не-

драта на земята въ Варненско се криятъ неизчерпаеми водни и други природни богатства. И ние не се съмняваме, че неуморната и веща работа на нашите инженери скоро ще ни поднесе и други големи изненади.

Варна, 16 януарий 1930 год.

Г. Пецовъ

ЛОНДОНСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ ЗА ЗАЩИТА НА ЧОВЪШКИЯ ЖИВОТЪ ПО МОРЕ

Изтеклата 1929 година остава забележителна въ историята на мореплаването съ станалата въ Лондонъ „Конференция за защита на човъшкия животъ по море“. Инициативата за нейното свикване, произлѣзла отъ Англия, намира добъръ приемъ въ останалите морски държави. Въ конференцията взематъ участие 18 представители на свѣтовното мореплаване, именно: Австралия, Англия, Белгия, Дания, Германия, Финландия, Франция, Ирландия, Индия, Испания, Канада, Норвегия, Русия, Холандия, Швеция, Съединените щати и Япония.

Лондонската конференция за защита на човъшкия животъ по море не е първа по рода си. Още преди мировата война, въ 1914 г., бѣше свикана пакъ въ Лондонъ сѣщо подобна конференция, която създаде прочутия на времето си „международенъ договоръ отъ 1914 година“. За съжаление, тоя договоръ не бѣше подписанъ отъ всички морски държави и като така нѣмаше силата на международенъ морски законъ; той имаше само пожелателенъ характеръ. Европейската война и настѣпилите следъ нея големи финансови, стопански и политически кризи благоприятствуваха за неговото забравяне. Едва 10 години следъ сключване на мира се заговори наново за едно международно споразумение засѣгащо защитата на човъшкия животъ по море. Сега обаче на инициаторите на тая идея бѣше ясно, че едно такова споразумение ще изпълни своето назначение само тогава, когато бѣде подписано и прието отъ всички държави, опериращи съ морето. Съ други думи, когато то бѣде санкционирано, като международенъ морски законъ. Тая централна мисль бѣше именно основниятъ камѣкъ, легналъ въ основата на свиканата презъ 1929 година втора конференция.

Многото и разнообразенъ материалъ, който трѣбваше да бѣде разгледанъ, както и многото очакващи за разрешение въпроси, съ които конференцията трѣбваше да се занимае, изискваха огромна работа, широко разбиране и познаване на разнообразния и сложенъ морски животъ. По тая причина бѣха привлѣчени на работа въ конференцията почти всички конструктивни бюра на най-големите корабостроителници въ свѣта. Следъ дълга и трудна работа, конференцията се закрива съ добри крайни резултати. Всички присѣстващи делегати подписватъ създадените клаузи и изказватъ благопожелания и въра за отстраняване на международното зло.

Конференцията се е занимавала съ разглеждане и обсъждане почти на всички ония сръдства, които науката и техниката днесъ ни даватъ за борба срещу нещастията при пътуване по море. Решенията ѝ сѣ много и разнообразни и сѣ за проучване отъ специалистите: моряци и морски прависти. По-важни отъ тѣхъ, заслужаващи вниманието и на неспециалиста, сѣ следните:

1. Всички морски кораби, които притежаватъ единъ тонажъ 1600 и повече бруто регистъртона¹⁾ се задължаватъ да бѣдатъ снабдени съ радиотелеграфъ.

2. Всички пѣтнишки кораби съ тонажъ 5000 и повече бруто регистъртона се задължаватъ да притежаватъ апарата „Радиозасѣчникъ“²⁾.

3. Третата важна клауза засѣга кърмилното устройство на кораба³⁾. Тая клауза гласи: Отъ 30 юний 1931 год. всички кораби се задължаватъ да бѣдатъ снабдени съ такова кърмилно устройство, което да позволява даване само на прави команди. Тая точка се нуждае отъ едно малко разяснение. Подъ кърмилно устройство на единъ корабъ се разбира оная система отъ инструменти и връзките между тѣхъ, съ помощта на която корабътъ получава желаната посока при движението си напредъ или назадъ. До сега различните кораби имаха различно кърмилно устройство, обстоятелство, което прѣчеше за даване на една права команда. За напредъ кърмилните устройства трѣбва да бѣдатъ строени така, че при даване отъ капитана или отъ пилота⁴⁾ командата „въ дѣсно“ и завъртане на кърмилното колело въ дѣсно, трѣбва, при единъ съ преденъ ходъ пътуващъ корабъ, кърмилото и носътъ на кораба да се обърнатъ сѣщо на дѣсно. Конференцията приема така накрайно разяснената система за официална и международна. Мотивите за нейното приемане сѣ да се избѣгнатъ нещастните случаи при воденето на корабите (въвеждане и извеждане на корабите отъ пристанището). Дневно всѣки водачъ въвежда или извежда нѣколко чужди параходи. Не познавайки системата на кърмилното устройство на водения отъ него корабъ, той е въ затруднение при даване на кормчията нужната команда. Това обстоятелство е една отъ най-честите причини за нещастните случаи (аварии) въ пристанищата.

4. Единъ специаленъ отдѣлъ отъ договора се занимава наново съ характера и правилата на носените отъ корабите сигнални свѣтлини. Старите правила биватъ допълнени и усъвършенствувани. Видимостта почти на всички свѣтлини е увеличена и мѣстата имъ точно опредѣлени.

Забранява се най-строго употребяване на спомогателни лампи и свѣтлини, които биха попрѣчили за сигурното действие на установените сигнални такива.

¹⁾ Единъ английски регистъртонъ е 2.833 кубически метра въздушно пространство.

²⁾ Апаратъ за опредѣляне мѣстото на кораба, когато той е въ откритото море, съ помощта на безжичния телеграфъ.

³⁾ Устройството, съ което се дава направление на кораба.

⁴⁾ Капитанъ, който въвежда и извежда корабите въ пристанището.

5. Друга една глава отъ договора се занимава съ сигналитъ, които корабътъ дава, когато търпи бедствие. Задължаватъ се всички кораби да иматъ помѣстие въ списъка на международнитъ сигнали за нещастие и тоя даванъ по радиото (С. О. С.).

Употрѣбяване на сигналъ, за указване, че корабътъ е въ опасностъ, който не съществува въ международния списъкъ, се строго забранява.

6. Конференцията се е занимавала наново и съ опасността отъ леденитъ планини.

Решава се да се поддържа и усъвършенствува съществуващата въ северната частъ на Атлантическия океанъ наблюдателна за ледени планини служба. Наблюдението ще продължава да се извършва отъ специални, патрулни, американски кораби. Разносикътъ за тая служба ще се разхвърлятъ съответно върху отдѣлнитъ морски държави, подписали решенията на конференцията. Всички плаващи кораби, които забележатъ ледени планини, се задължаватъ да съобщятъ това веднага съ безжичния телеграфъ на останалитъ кораби.

7. Една обемиста частъ отъ договора се занимава съ спасителната служба и срѣдства на кораба. По-важни решения въ тоя отдѣлъ сж:

а) спасителнитъ лодки, сандъци и лояси трѣбва да бждатъ разпредѣлени равномерно по двѣтъ стени на кораба. Съ тая мѣрка се цели избѣгване свързаното съ лоши послѣдствие натрупване на много хора само на едната страна на кораба;

б) корабниятъ персоналъ трѣбва да бжде добре обученъ на бърза и сигурна работа съ всички корабни спасителни срѣдства.

Въ духа на това изискване, голѣмитъ нѣмски пристанища разполагатъ днесъ съ специални учебни кораби, на които новонаетитъ моряци преминаватъ единъ подготвителенъ курсъ.

8. Единъ отъ най-важнитъ въпроси, съ който конференцията се е занимавала, е тоя касаещъ се до здравата постройка на кораба. Корабитъ трѣбва да бждатъ така строени, че да имъ се осигури най-важното качество: — непотъваемостъ въ случай на нещастие. Излизайки отъ тая основна мисль, конференцията се осмѣлява да чертае главнитъ основни директиви, които трѣбва да легнатъ въ основата на корабостроенето. Особено голѣмо внимание отдава тя на килийното (клетъчното) устройство. Морскитъ кораби трѣбва да бждатъ преградени до колкото е възможно съ повече водонепроницаеми

прегради. Степенъта на поддѣлението трѣбва да отговаря на голѣмината и службата на кораба. Колкото той е по-дълъгъ и за повече пѣтници пригоденъ, толкова повече и по-начесто трѣбва да бждатъ водонепроницаемитъ прегради. Конференцията дава даже и нѣколко норми: за кораби дълги до 155 м. клетъчното устройство трѣбва да бжде такова, че при напълване на две съседни килини (клетки), корабътъ да е способенъ да се държи още на вода (да не потъва).

За кораби дълги до 280 м. (такива като голѣмитъ океански параходи „Бременъ“ и „Европа“) непотъваемостъта имъ трѣбва да бжде осигурена и при напълване на 3 съседни килини.

9. Най-после конференцията се е занимавала и съ опасността отъ преобрѣщане (прекатурване) на кораба. Въ това направление тя препорѣчва най-старателно изследване стабилитета на кораба. То трѣбва да бжде не само теоретическо, но и опитно. Само старателното и основно изследване на това важно корабно качество може да намали опасността до минимумъ.

Съ пушането на кораба въ действие, корабостроителницата се задължава да представи на капитана, който ще командува тоя корабъ, всички данни и сведения, които засѣгатъ стабилитета му. Това ще улесни командуващия персоналъ и ще осигури по-голѣма безопасностъ.

Това сж въ обобщенъ видъ решенията на втората конференция за запазване живота на моряка и пѣтника по море, съ чийто съблюдення и изпълнения се очаква намаление до минимумъ вѣроятността за нещастие. Тая надежда би се оправдала обаче само тогава, когато всички нации и създаденитъ отъ тѣхъ параходни дружества, учреждения и организации съвѣстно и съ разбиране изпълняватъ изискванията на предписанията. Въ тоя духъ именно, при закриване на конференцията, нѣмскиятъ делегатъ завършва своята речъ съ думитъ: „всички за единъ и единъ за всички“.

Проучвайки подробно разискванията и решенията на въпросната конференция, предъ четеца се открива съ най-голѣма яснота и убедителностъ следната истинна мисль: „Въ борбата за завладяване на природната стихия морето унищожава слабия (неподготвения и невъоръжения), а се подчинява на силния и облагодетелствува неговата борба.“

Берлинъ, януарий 1930 год.

Д-ръ Ал. Недѣлко-въ

Управителъ-лѣкаръ на Държ. детски мор. санаториумъ край гр. Варна

ФРАНЦУЗСКАТА РИВИЕРА

Източната частъ на французското срѣдиземно морско крайбрѣжие или така наречената Ривиера е позната съ своя благъ климатъ още отъ най-старо време. Своеобразното мѣстоположение придава на крайбрѣжието особености, които другаде не се срѣщатъ и които го правятъ ценно въ лѣчебно отношение при нѣкои болестни страдания. „Ясно си-ньото морско крайбрѣжие (Cote d'Azur) е описано отъ много писатели и възпѣто отъ много поети.

Ривиерата е една тѣсна крайбрѣжна ивица, която на югъ граничи съ Срѣдиземно море, а откъмъ северъ е запазена съ планинска верига отъ вѣтроветъ. Почвата е каменлива и не задържа никаква влага. Владѣятъ най-често вѣтрове откъмъ сушата, предимно североизточни, студени и сухи, и северозападни (Mistral) Морскитъ вѣтрове сж дъждоносни. Климатътъ на Ривиерата засма срѣдно

мѣсто между морския и континенталния. Той е най-сухъ отъ влажнитъ и най-влажненъ отъ сухитъ. Е. Реклю го опредѣля като горещъ, а Г. Лионъ — като континенталенъ. Срѣдната относителна влажностъ е 65—70%. Климатътъ на Ривиерата се отличава отъ морския климатъ по непостоянството на температурата, по рѣзкитъ разлики между температурата на слънце и на сѣнка. Съ тия свои качества той се приближава по-скоро до планинския климатъ. Това трѣбва да се знае добре отъ болнитъ, които сж длъжни да носятъ подходяще облѣкло, да избѣгватъ сѣнчеститъ мѣста, ношнитъ разходки и развлѣчения.

Морскитъ крайбрѣжия се отличаватъ съ рѣдки, но проливни дъждове. Въ Ривиерата вали единъ и половина пѣти повече, отколкото въ Парижъ, ала тия валежи има презъ есенъта, пролѣтъта и отчасти

зимата. Отъ ноември до априлъ има най-малко 100 ясни и слънчеви дни.

Липсата на студове и снѣгъ е най-характерната особеност на зимата въ Ривниерата. Срѣдната температура отъ декември до февруарий е 9°, а отъ ноември до априлъ 10.5°, когато въ Парижъ е само 3°. Екзотичната тропична и субтропична растителност е най-доброто доказателство за мекостта на зимата и климата.

Южното изложение, сухостта и чистотата на атмосферния въздухъ и ясно-синьото небе определятъ голѣмото слънчево огрѣване.

Никоя част на Франция и Южна Европа нѣма толкова много часове на слънчево огрѣване. Така напр., отъ ноември до априлъ срѣдно има въ Парижъ 565, въ Монтрьо 595, въ Давосъ 700, а въ Ривниерата 981 слънчеви часове. Мекостта на климата и изобилието на слънчеви лъчи обяснява буйния разцвѣтъ на растителността и нейния тропичен характеръ, красотата на природата, въ която блика мощенъ и веселъ животъ. Жизнерадостната природа не може да не се отразява и върху духа и настрояването на човѣка.

Между отрицателнитѣ качества на климата въ Ривниерата се отнася присѣтственото въ въздуха на минерални частици, описани отъ буйнитѣ вѣтрове отъ сухата и каменлива почва. Голѣмото автомобилно движение увеличава още повече прахоляцитѣ въ въздуха, затова на болнитѣ се препорѣчва да живѣятъ по-далечъ отъ линиитѣ на съобщение. Не по-малко вредно се отразява на болнитѣ извънредно шумниятъ и свѣтски животъ, въведенъ въ повечето крайбрѣжни климатични станции. Тоя животъ най-малко подхожда за болни, и особено за туберкулозни.

Съ своитѣ топографски и климатични особености Ривниерата се препорѣчва при множество конституционални болести, като захарна болестъ, затлъстяване, артритизъмъ, ревматизъмъ, бѣбречни, сърдечни, неврастенични и др. страдания. Ала най-благоотворно е действието при скрофулознитѣ заболявания у децата, при костноставната и бѣлодробна туберкулоза. Нигде не подхожда тъй много морскиятъ климатъ за лѣкуване на бѣлодробната туберкулоза, както въ Ривниерата, особено презъ зимния сезонъ. Тамъ още отъ седемнадесетия вѣкъ сѣ изпращали на лѣчение охтичави болни. Ала, за жалостъ, тукъ нѣма ни единъ санаториумъ за бѣлодробна охтика. Болнитѣ сѣ предоставени на себе си, на единъ свободенъ режимъ, какъвто не всички могатъ да понесатъ, затова и лѣчебнитѣ резултати сѣ посредствени и незадоволителни. Болнитѣ отъ бѣлодробна охтика се нуждаятъ отъ продължителна почивка, отъ редовенъ животъ, отъ строгъ санитаренъ режимъ. А шумниятъ и разгуленъ животъ въ Ривниерата не дава именно това, което е нужно за болнитѣ. Въ Ривниерата се събиратъ отъ цѣлия старъ и новъ свѣтъ представители на финансовата и бюрократична аристокрация и разни авантюристи, не за да се лѣкуватъ, а за да прекаратъ зимния сезонъ въ разгуленъ и пороченъ животъ, опиянени отъ паритѣ на а.коола, отъ страсти и порочни нагони. Едвамъ напоследѣкъ известни французски лѣкари направиха напълно сполучливи опити да лѣкуватъ и въ Ривниерата бѣлодробната охтика съ правилно и методично прилагане на слънчеви озарявания въ тоя край на синьото небе и яркото слънце.

Цѣлото крайбрѣжие представлява една живописна верига отъ хълмове и високи, отчасти скалисти, отчасти покрити съ буйна растителност пла-

нински върхове, които ту терасовидно, ту стрѣмно се спущатъ къмъ морето, образувайки множество живописни гѣнки, носове, заливи и заливчета. На всѣка крачка се виждатъ грамадни, палмови дървета, растещи на открито, кактуси, мимози, еукалиптуси, маслинови, лимонови и портокалови дървчета, отънали въ ярко червени плодове. Морскиятъ боръ и вѣчно зелениятъ джбъ (*Quercus illex*) покриватъ голѣми пространства. Полетата презъ декември образуватъ зелени ковчори, по които цвѣтятъ ароматични нарциси. По самия брѣгъ криволича шосеенъ пътъ (знамениятъ *Journée*), по който непрекъснато сноватъ автомобили и електричнитѣ трамвай. Желѣзопѣтната линия минава също по брѣга, като прави множество красиви завой, ту се губи, пробивайки грамаднитѣ масиви, ту отново се появява. Отъ всѣки кътъ се откроява чудно красива гледка къмъ омайното синьо море и живописния брѣгъ, който много напомня нашия Искърски проломъ. Пѣтуването, съ своитѣ разнообразни и живописни картини гали окоето и доставя неизказана душевна наслада. Крайбрѣжието е усѣяно съ многочислени малки и голѣми климатични станции и заселища, нѣкои отъ които иматъ свѣтвна известност. На всѣка крачка се виждатъ грамадни курортни хотели-дворци, вили, пансионни и отдѣлни къщи, окръжени отъ красиви цвѣтни градини и рози. Презъ декември тукъ се вижда такава растителност, какъто другаде има презъ май, въ разцвѣта на пролѣтъта. Ще хвърлимъ бѣгълъ погледъ върху най-главнитѣ климатични станции.

Иеръ (*Hyères*) е една отъ най-старитѣ климатични морски станции, отстояща на 5 км. отъ морския брѣгъ. Градътъ е разположенъ по склоноветѣ на нѣколко залесени височини и въ низината. Той е обърнатъ съ лице къмъ морето и е запазенъ отъ севернитѣ вѣтрове, но отчасти изложенъ на северозападнитѣ. Климатътъ е сухъ и мекъ, за което свидетелствува разкошната екзотична растителност. Срѣдната годишна температура е 16.6°, а презъ лѣчебния сезонъ (отъ 15 октомври до 15 априлъ) 14.5°. Снѣгъ и замръзване нарѣдко се наблюдаватъ; относителната влажностъ е 60%. Околноститѣ сѣ залесени. Климатична станция за хирургична и бѣлодробна туберкулоза. Бѣлодробната охтика се подава на лѣчение тъй, както и при планинския климатъ.

Отъ сушата се спуска къмъ морето полуостровъ (*Giens*) съ срѣдната частъ на който има солно езеро, отъ което се добива морска солъ. Въ източната частъ на полуострова минава желѣзница, която дохожда почти до самия брѣгъ. Вдадената частъ въ морето на полуострова е обрасла съ високостволна гора. Брѣгътъ е заскаленъ и застроенъ съ разкошни вили и курортни хотели. Има удобства за слънце и морелѣчение. Тукъ се намира единъ частенъ санаториумъ за скрофулозни деца и хирургична туберкулоза.

Въ югозападния край на полуострова, повече хълмистъ и издигнатъ, се намира малко заселище, а на самия брѣгъ, при единъ неголѣмъ, но доста хубавъ заливъ, съ плажъ, е построенъ санаториумътъ на г. Лионъ (*San. R. Sabran*) на 400 легла за деца, отъ които 150 за хирургическа туберкулоза.

На височината Костебелъ, на югозападъ отъ Иеръ, въ гориститѣ склонове на Монтъ Дезоазо сѣ разположени грамаднитѣ постройки на санаториума „Санъ Салвадоръ“, който принадлежи на гр. Парижъ и е предназначенъ предимно за рахитични и лимфатични деца и за реконвалесцентни девичи.

Кань (Cannes) е кокетен градъ, съ множество грамадни и луксозни хотели, ресторанти и магазини, разположени на крайбрежната улица. Бръгътъ образува грамаденъ заливъ, около 20 километра дълъгъ и 6—7 километра връзанъ въ сушата, по който сж разположени множество климатични станции. Кеятъ на Кань е много красивъ и павиранъ. Плажътъ е съ дребенъ и чистъ пясъкъ. Дървени кабинки за къпане. Къпането става предъ кея и се разрешава само въ костюми. Въ западния край на кея, до паракходното



Общъ изгледъ на Кань

пристанище, се издига паметникътъ на Едуардъ VII, който е билъ голъмъ любителъ на французската Ривиера и на Кань. Въ западната частъ на града се издига една стръмна височина, на която е разположена старата частъ на града, съ тѣсни улици и мрачни каменни здания. На самия връхъ има една стара църква, отъ която се открива чудна гледка върху морето, островитѣ и околноститѣ. Тукъ се намиратъ два музея: единиятъ е керамиченъ, съ оригинални и художествено изработени прѣстени издѣлия, а другиятъ — историко-етнографски, съ ценна сбирка отъ старини и намирки. Надъ самия градъ, въ една залесена височина, се очертава силуетътъ на обсерваторията, до която се отива съ жѣлѣзната (феникулеръ). Недалече въ морето, срещу града, се виждатъ нѣколко острови, които служатъ като мѣсто за излети на чужденцитѣ. Крайбрежната улица красятъ грамадни палмови дървета, а градинитѣ на крайбрежнитѣ хотели представляватъ омайни кътчета съ тропическа растителност. На кея сж изнесени удобни столове за богатитѣ посетители, гдето тѣ се отдаватъ на съзерцание и въздушно слънчево лѣчение.

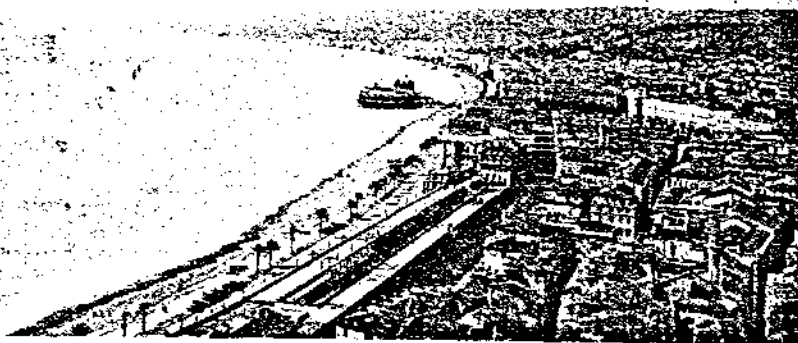
Срѣдната зимна температура е 9.7°. Снѣгъ не пада, умѣрена влажностъ, слаби мъгли. Морскитѣ бризи сж редовни, но често има северозападни вѣтрове. Околнитѣ височини сж залесени.

Ница е голъмъ древенъ градъ (грѣцка и римска колония). Климатътъ е, както въ Кань, но е изложенъ повече на вѣтрове. Тукъ има сѣщо колосални курортни хотели, стремящи се да задоволятъ и най-изтънчения вкусъ и капризи на своитѣ охолни клиенти. Търговската частъ, съ скѣпитѣ си и

разкошни магазини, не отстъпва по красота и богатство на най-луксознитѣ парижки такива. Широки улици, трамвайно съобщение, извънредно голѣмо улично движение. Многочислени увеселителни заведения. Скѣпъ и недостѣпенъ курортъ. Крайбрежната улица — Променадъ Дезангле — е великолепна съ своята гледка къмъ морето и многоетажнитѣ си здания и хотели. Плажътъ е образуванъ отъ едъръ като галети пясъкъ. Вжтре въ морето се вдава оригиналното здание на градското казино, друго такова има и въ града. Особно

красива гледка представлява градътъ и казиното вечерно време, феерично освѣтени съ най-разноцвѣтни свѣтлинни реклами. Въ източната частъ на града, до кея, се издига на една височина, старинната цитадела, съ неголѣма градинка и водоскокъ, а по-натѣй сж гробищата съ множество художествени мраморни паметници. Отъ върха на цитаделата се открива очарователна гледка. У подножието лежи многохилядниятъ градъ, гдето се съчетаватъ контраститѣ на съвременния животъ — най-голѣмото богатство и разкошъ, съ крайната мизерия. Срѣдната зимна температура е 8°, а най-ниската — 3.5°. Максималната лѣтна температура е 29°.

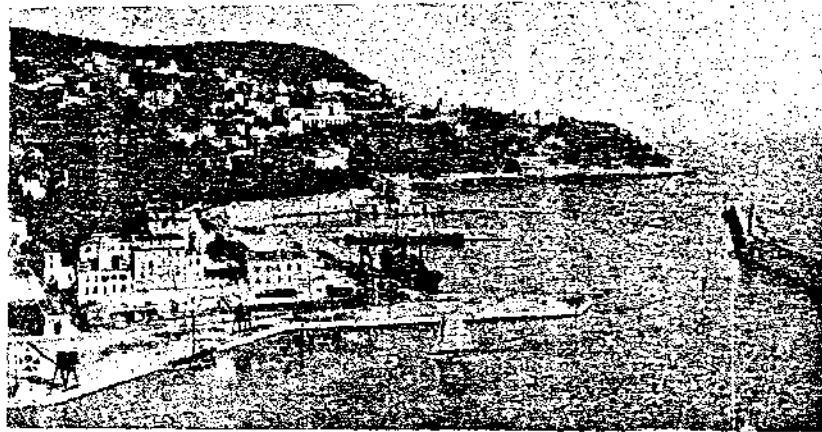
Монако и Монте-Карло заематъ нѣ-красивия кътъ отъ Ривниерата. Градътъ е разположенъ на височинитѣ и подножието, на единъ подковообразенъ скалистъ заливъ. На западъ отъ града се издигатъ скалисти, доста голи, височини. Вдадената частъ въ морето съставлява старата цитадела. Тамъ се намиратъ двореца, държавнитѣ и градски учреждения и старата частъ на града, съ тѣсни и криви улици. Всички улици сж павирани и правятъ впечатление съ своята спретнатостъ и голѣма чистота,



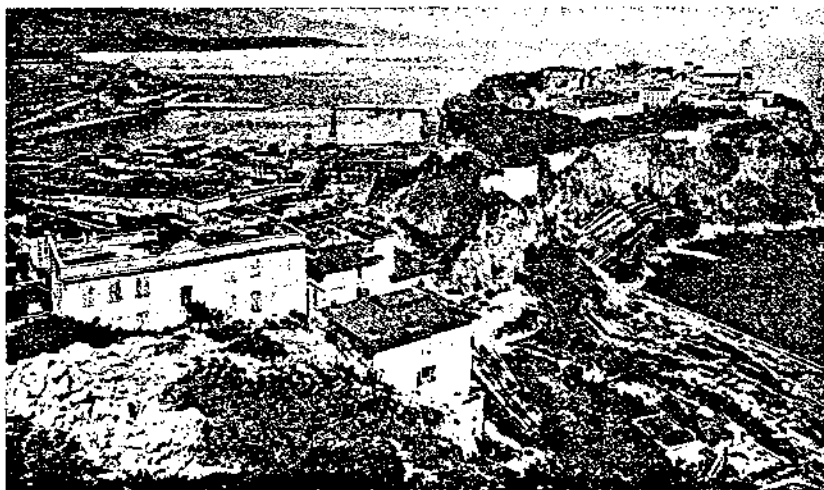
Общъ изгледъ на Ница

като че ли по тѣхъ никой не се движи. Въобще въ тая частъ на града уличното движение е извънредно слабо, като че ли е замръзло. Църква, съ чудна архитектура. До нея се строи архитектуренъ паметникъ — Домъ на правото (сѣдебна палата). Дворецътъ на княза е съ скромна вънкашност, и цѣлата обстановка около него съ стариннитѣ орждия и съ гвардията, облѣчена въ великолепни дрѣхи, прави смѣшно впечатление на една марионетъчна комедия.

Въ най-издадената част надъ морето, всрѣдъ разкошенъ паркъ, се издига монументалната сграда на Аквариума и Океанографичния институтъ, който, по своитѣ ценни сбирки и уредба, заема първо мѣсто въ Европа. Въ сутерена се намира Аквариумътъ, състоящъ се отъ отдѣлни клетки, изобразяващи напълно морското дѣно съ неговото животинско и растително царство. Морскитѣ животни сѣ поставени въ тѣхната естествена обстановка. Въ музея се намиратъ извънредно добре препарирани всички представители на морското животинско царство, отъ най-малкитѣ до най-крупнитѣ екземпляри. Представенъ е също въ картини и модели животътъ на крайморскитѣ жители и разнитѣ



Единъ общъ изгледъ на Ница съ главната частъ на пристанището.



Общъ видъ на Монако и Монте Карло

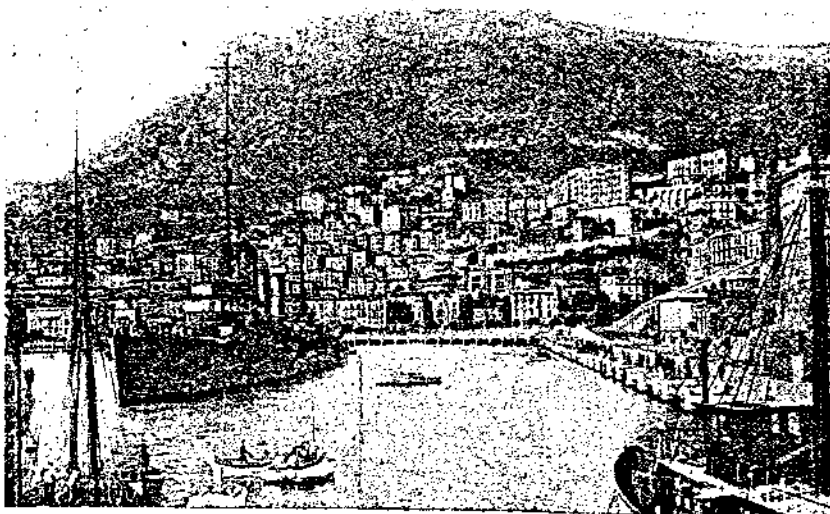
видове морски промисли (риболовъ, солопроизводство и пр.).

Посетителятъ напуска аквариума и музея съ чувство на възторгъ и адмация къмъ създателитѣ на тоя паметникъ и храмъ на науката — князетъ на Монако, сами изследователи и хора на науката.

Източната частъ на града съставлява Монте Карло, чиято грозна слава се носи по цѣлия свѣтъ. Казиното и игралния домъ е едно оригинално художествено архитектурно творение. Предъ зданието, къмъ морето, на тераси, е планирана великолепна английска градина, съ множество скамейки и съ столчета за посетителитѣ. Красива гледка къмъ цитаделата, стария градъ и синьото море. У подножието се намира пристанището, въ което има нѣколко параходи и множество спортни лодки и платноходи. И тукъ, както и навсѣкжде въ града, редъ и чистота.

Задъ казиното се намира втора цѣтна градина съ палми и други тропични растения. Електриченъ трамвай, морски бани, грамадни и разкошни хотели. За жалость, тоя хубавъ и тихъ кѣтъ, поради игралното казино, не може да се използва за лѣчебни цели.

Мантонъ (Menton) се намира недалече отъ италианската граница и се отличава съ извънредно мекъ и сухъ климатъ. Запазенъ е отъ севернитѣ вѣтрове и отъ частъ само отъ източнитѣ. Грамаденъ заливъ и кей, ала безъ плажъ. Морскитѣ вълни се разбиватъ въ недовършената кейна стена, и я разрушаватъ. Малка приморска градинка. И тукъ покрай старата източна частъ на града се намиратъ по крайбрежната улица грамадни курортни хотели и магазини. Мантонъ е най-



Монте Карло — пристанището и общъ видъ

подходната климатична станция за лѣкуване на болни съ бѣлодробна охтика.



Г. С.

ПРИСТАНИЩЕТО НА ПОЛША — ГДИНГЕНЪ

До освобождението си полските земи сѣ се ползували отъ балтийскитѣ пристанища отъ Рига до Шетинѣ включително, а въ нѣкои случаи даже и отъ Хамбургъ и Бременъ, следъ това обаче, поради липса на търговски договори съ съседнитѣ държави, младата Полска република бѣ принудена да насочи цѣлата си презморска търговия чрезъ Данцигъ, който следъ голѣмата война, като свободенъ градъ — държава, бѣ включенъ въ митническитѣ граници на Полша. Трѣбва да се отбележи, че Данцигъ, лежащъ при устието на Висла, която протича презъ срѣдъ цѣла Полша и е нейниятъ най-естественъ излазъ къмъ морето. Въпреки това обаче, водими отъ желанието да осигурятъ пълна независимостъ за своята външна търговия, поляцитѣ съ жаръ пристѣпиха къмъ постройката на ново, свое собствено пристанище — Гдингенъ, разположенъ на малкото парченце полска земя на брѣга на Балтийското море, само на 20 км. западно отъ Данцигъ.

Първоначално поляцитѣ сѣ проектирали да създадатъ отъ малкото рибарско селце Гдингенъ, голѣмо морско лѣтовище, което по своята уредба да съперничи съ най-голѣмия и най-хубавия нѣмски курортъ — Цолпотъ, разположенъ недалечъ отъ Данцигъ. Въ това направление сѣ били започнати, въ голѣмъ мащабъ, и първитѣ постройки въ Гдингенъ. После тукъ се започва постройката и на едно военно пристанище, като база за младия полски воененъ флотъ, имащъ за задача, въ случай на война, да осигури морскитѣ съобщения на Полша и да прекъсне или да увреди на тия на евентуалнитѣ си противници Германия или Русия въ Балтийско море. Едва въ 1923 год., следъ като всичкитѣ ѣ опити да завладѣ стопански, политически самостоятелния Данцигъ и да стане въ всѣко отношение фактически неговъ господарь, не успѣха, Полша пристѣпи къмъ постройката на голѣмо търговско пристанище въ Гдингенъ, като сключи за целта договоръ въ 1924 год. съ единъ полско-французски консорциумъ.

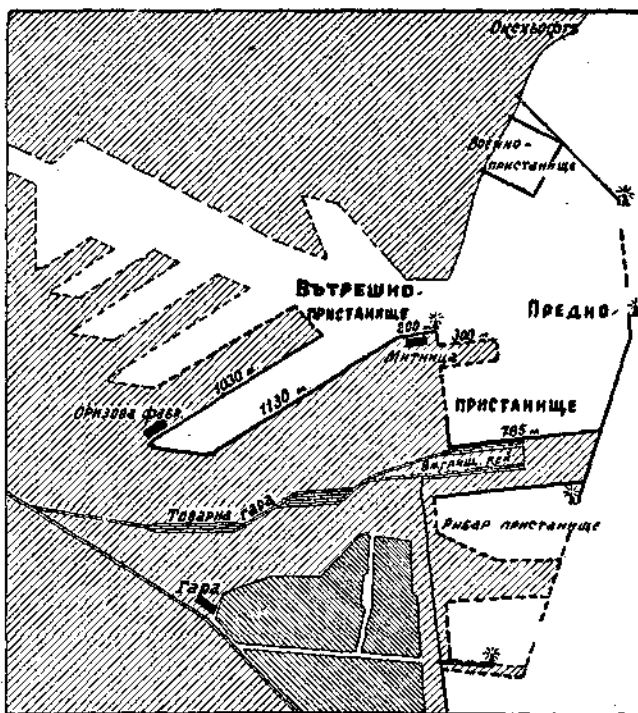
Скритъ въ най-западения отъ вѣтроветѣ жгълъ на Данцигския заливъ, Гдингенъ има всички най-благоприятни естествени условия за постройка на пристанище. Той е откритъ само откъмъ изтокъ, срещу която посока се строи вълноломътъ на пристанището; дълбочинитѣ на морето навсѣкжде близко до брѣга сѣ голѣми; тукъ нѣма и никакво морско или рѣчно течение, което да влачи наноси и да засипва пристанището, както това е напр. въ Данцигъ отъ рѣката Висла или по съседнитѣ мѣста отъ крайбрѣжното морско течение; сѣщо така и брѣгътъ представлява всички удобства за построй-

ката на широко пристанище и на голѣмъ градъ, непосредствено до него. Отъ друга страна голото празно поле, дава възможностъ да се изработи най-идеалниятъ планъ за единъ съвършено модеренъ градъ и пристанище. Така и става, градътъ започва да се създава по американски маниеръ и стилъ; постройки по-малки отъ четири етажа не се позволяватъ, отъ морето вече се виждатъ небостъргачитѣ на новия градъ, кждето предварително сѣ опредѣлени мѣстата на всички обществени сгради и паркове, начертани сѣ всички улици, площади и съобщителни линии, прокарватъ се водопроводъ, канализация и всѣкакъвъ видъ електропроводни мрежи.

Долната скица дава представа за плана на пристанището. Първоначално осъществяването на цѣлата постройка се е оценявало на 50 милиона злоти¹⁾, но изглежда, че действителнитѣ разходи далечъ ще надхвърлятъ тази цифра. По първия договоръ е трѣбвало да се извършатъ главнитѣ работи на предната частъ отъ пристанището, включващи кръгло около 190 хектара водни басейни и 4,800 метра кейова дължина, на обща стойностъ 35 милиона злоти, съ краенъ срокъ 1930 г. Въ 1927 г. се сключва новъ договоръ за постройка на цѣла редица допълнителни работи, като напр. желѣзни линии и шосета, складове, електрически вдигатели, маяци, вѣлкачи, служебни и жилищни помѣщения, гари, елеваторъ за храни, хладилници и пр. на обща стойностъ 15 милиона злоти.

Построената до сега частъ отъ пристанището се вижда на скицата (цѣлитѣ линии), тая частъ обхваща около 8000 м. кейове и е въ състояние да обслужва единъ годишенъ трафикъ отъ 8 милиона тона. Тѣй като главниятъ артикулъ на полския износъ съставляватъ вѣглищата, то и Гдингенското пристанище въ днешния си видъ е стѣкмено на първо мѣсто съ всички модерни срѣдства за бързото претоварване на голѣми количества вѣглища. Предполага се до края на 1931 год. да бждатъ готови всичко 13,500 м. кейове, като съ това се увеличи претоварителната способностъ на пристанището годишно на 15 милиона тона.²⁾

За да се улесни износътъ на вѣглищата отъ богатата съ вѣгледни залежи областъ на Горна Силезия, строи се нова желѣзопѣтна линия отъ тамъ направо до Гдингенъ, като чрезъ нея ще сѣ скъси



Пристанището въ Гдингенъ. 1:40,000.

(Дебелиятъ непрекъснати линии означаватъ готови или въ постройка стѣкмявания, а дебелиятъ прѣкъснати — устройства за довършване до 1930 година.)

¹⁾ 1 злоти = 15.50 лв.

²⁾ За сравнение ще отбележа, че Варненското пристанище има 750 м. кейова дължина и годишна претоварителна способностъ отъ 10 милиона тона.

пътът до морето съ около 60 км., по сравнение съ линията от Горна Силезия до Данцигъ.

Новата линия ще има твърде голъмо превозоспособност и ще може да пропуска влакове съ по 1,700 тона товаръ; предполага се до края на 1930 г. да бѣде завършена постройката ѝ.

Ясно е, че така създаденото ново пристанище, което ще бѣде най-модерно и най-голъмо по брѣговетѣ на Балтийско море, неминуемо ще трѣбва да влѣзе въ остро съперничество съ близкитѣ стари съществуващи пристанища, на първо мѣсто съ Данцигското. Въ тая борба, докато последното има на своя страна преимуществата само на своитѣ отдавна създадени връзки, новото ще има задъ гърба си стопанската мощъ на единъ 30 милионенъ народъ, който тепърва се устрѣява да извоюва и своето значително мѣсто въ международната европейска търговия и чиято държавна властъ има пълното съзнание за грамадното значение на морскитѣ пѣтища и затова не жали никакви срѣдства и жертви, за да добие възможно по-пълна независимостъ на своята презморска външна търговия. Надмощието въ тая съвсемъ неравна борба, поне за близкото бѣдеше, естествено ще бѣде на страната на Гдингенъ.

Първата стѣпка на полското правителство, за да създаде трафикъ за новото пристанище, датира още отъ 1923 год., когато то успѣва да сключи договоръ съ французската *Compagnie Générale Transatlantique* да пренесе своята пѣтническа служба за полскитѣ изселници отъ Данцигъ въ Гдингенъ, като за тая целъ сѣ били построени и първитѣ пристанищни удобства за приставане на голѣмитѣ презокеански французки кораби; съ това се нанася първиятъ ударъ върху Данцигското пристанище. Сега полското правителство полага голѣми усилия и прави много улеснения, за да привлече търговскитѣ кѣши въ Гдингенъ. Тарифитѣ за превоза на вѣглища къмъ Гдингенъ сѣ по-низки отъ тия къмъ Данцигъ. Направени сѣ значителни данѣчни намалявания за търговцитѣ въ Гдингенъ; пристанищнитѣ такси сѣ значително по-низки, отколкото въ Данцигъ; работническитѣ надници се поддържатъ на около $\frac{1}{2}$ по-низки. Полското правителство е сключило договоръ съ дружеството „Робуръ“, притежаващо най-голѣмитѣ разработки каменовъгленни мини въ Горна-Силезия, споредъ който на това дружество се отстъпва за 35 години главната частъ отъ вѣглишнитѣ кѣйове, като дружеството отъ своя страна се задължава да построи тукъ удобства за претоварването месечно на 200,000 тона вѣглища и да се снабди съ търговски флотъ, подъ полско знаме, базиращъ се на Гдингенъ, отъ 15,000 тона вмѣстимостъ; това дружество е вече пренесло отъ Данцигъ въ Гдингенъ всичкитѣ си стѣкмявания за претоварване на вѣглища. Другъ договоръ е сключенъ съ едно ново д-во, на което се отстъпва значително мѣсто въ вътрешното пристанище за постройка на оризова фабрика, която ще внесе и обработва годишно 50,000 тона оризъ; фабриката е вече готова и е въ действие отъ началото на 1928 г. Сключени сѣ договори и съ три други д-ва, изнасящи каменни вѣглища, като по тоя начинъ е осигуренъ единъ износъ на каменни вѣглища общо отъ 3,500,000 тона годишно презъ Гдингенското пристанище. За да се осигури трафикътъ и на други износни произведения презъ Гдингенъ, правителството е пристѣпило къмъ създаването на полски държавенъ търговски флотъ, съ корабитѣ на който се откриватъ и поддържатъ редовни параходни линии съ чуждитѣ пристанища, къмъ които се на-

сочва полскиятъ износъ. Не само това; правителството сключва презъ 1928 г. договоръ съ французското дружество, било за да отклони тѣхната дейностъ отъ Данцигъ къмъ Гдингенъ, било за да ги принуди съвсемъ да преустановятъ дейността си. Така то сключва презъ 1928 г. договоръ съ французското д-во „*Chargeurs Reunis*“ за установяване редовни връзки между Гдингенъ и Южна Америка за обслужване изселническото движение, централизирано до сега почти изключително въ Данцигъ, като се задължава да осигури за д-вото месечно 500 души пѣтници-емигранти, а за всѣки недостигащъ до това число пѣтникъ да му заплаща обезщетение отъ 50 долара. Тѣй като това ново параходно съобщение би среќно острата конкуренция на английското д-во *Ellerman-Wilson-Linie*, обслужващо пѣтническото съобщение между Данцигъ и Южна-Америка, то полското правителство, за да отстрани съперничеството на това д-во, чисто и просто откупва четиритѣ най-добри и най-голѣми параходи на това д-во, при това снабдени и съ хладилни приспособления, като по този начинъ си осигурява и втора възможностъ — да привлече подъ полско знаме трафика на лесно развалящитѣ се стоки. Отъ друга страна, за да си гарантира опитността на досегашнитѣ собственици на тия параходи, то създава отъ тѣхъ ново параходно д-во, подъ полско знаме, съ капиталъ 15,000,000 злти, 75% отъ които поема полското правителство, а 25% — английската компания.

Въ началото на 1929 г. полското правителство е сключило договоръ съ едно американско д-во за установяване редовно товарно параходно съобщение всѣки две седмици отъ Гдингенъ съ Северна Америка, като по този начинъ и тоя трафикъ се отнема отъ Данцигъ. Разбира се, при всички параходни съобщения се уговаря поддържането на понизки навла, така че да се изключи участието на Данцигъ и посрѣдничеството на Хамбургъ. Водятъ се преговори за откриване и на редовно пѣтническо съобщение между Гдингенъ и Северна Америка.

Отъ края на 1928 година сѣ привлѣчени Данцигскитѣ заводи за растителни масла; тѣ вече сроятъ въ Гдингенъ фабрика, която ще преработва годишно 50,000 тона ленено семе, внасяно направо отъ Южна Америка.

По сѣщия начинъ, чрезъ редица договори и чрезъ построяване съответнитѣ удобства, се привлича отъ Данцигъ въ Гдингенъ вносътъ на храни и кафе отъ Южна-Америка и износътъ за тамъ на пиментъ и захаръ (годишно 150,000 тона), вносътъ на херинги отъ Англия, износътъ на масло, яйца и месо за Англия и т. н.

Съ не по-малко енергия се работи за създаването на полския търговски флотъ, който ще бѣде едно отъ най-мощнитѣ срѣдства за осигуряване независимостта на полската външна търговия и насочването ѝ презъ Гдингенъ, все съ сѣщата целъ. Държавниятъ търговски флотъ е основанъ презъ 1926 год. и къмъ началото на 1929 год. брои 17 морски кораба съ 32,000 бр. р. тона вмѣстимостъ. Въ бюджета за 1929 год. сѣ предвидени 17.5 милиона злоти за покупка на нови параходи. За доставката на два голѣми товарни парахода, пакъ за държавния флотъ, провинцията Горна-Силезия е отпуснала други 5 милиона злоти. При дейността на държавния флотъ, която ще бѣде насочвана изключително споредъ интереситѣ на полското народно стопанство, естествено се разчита и на загуби, които ще бѣдатъ покривани пакъ отъ държавния бюджетъ.

Къмъ горнитѣ слугитѣ трѣбва да се прибавятъ параходи съ 18,000 бр. т. а също така още 4 частни кораба съ около 5,000 тона. Благодарение на взетитѣ мѣрки, до края на 1929 г. полскиятъ търговски флотъ ще нарастне близо на 100,000 тона. и четиритѣ закупуени отъ Elser-Wilson-Linie.

Удивителенъ е бързиятъ растежъ на трафика презъ Гдингенското пристанище; съ подобно развитие не може да се похвали никое пристанище въ Европа. Броятъ на влѣзлитѣ и излѣзлитѣ кораби въ 1924 г. е билъ само 27, за да порастне въ 1928 г. на 1,108, а за първата половина на 1929 год. на 629 кораба, съ вместимостъ съответно — 14,352, 984,893 и 598,773 бр. р. тона. Внесенитѣ стоки за сѣщитѣ години растатъ отъ 631 тона на 190,962 т. за 1928 г. и 171,127 т. за първитѣ 6 месеца на 1929 г., а изнесенитѣ — отъ 9,086 т. съответно на 1,765,649

и за първата половина на 1929 год. на 1,021,970 тона. Броятъ на влѣзлитѣ пѣтници въ 1924 г. е билъ 949 души, а на излѣзлитѣ 6,618 — за да порастне въ 1928 год. съответно на 3,062 и 20,066 души презъ 1928 год. и за първитѣ 6 месеца на 1929 год. на 2,702 и 7,700 души.

По този начинъ презъ Гдингенъ за 1928 год. минава вече 19.6% отъ външната презморска търговия на Полша, докато до 1924 год. всичко е минавало само презъ Данцигъ и отчасти презъ другитѣ съседни чужди пристанища.

Бързото разцвѣтяване на Гдингенъ твърде ясно и криноречиво е очертано отъ думитѣ на полския министъръ на търговията, казвани много пѣти и при всѣки удобенъ случай: „Всичко за Гдингенъ, това най-малко и най-обично дете на полския народъ!“.

ПРИМѢРИ ОТЪ АНГЛИЙСКА ДОБЛЕСТЬ ПРЕЗЪ ВРЕМЕ НА СВѢТОВНАТА ВОЙНА

Презъ време на свѣтвовната война всички народи, кои въ по-малка, кои въ по-голяма степенъ, дадоха редъ примѣри на достойно изпълненъ отечественъ дългъ. Тукъ, по-долу, ще посочимъ нѣколко подобни примѣри, взети изъ историята на английския флотъ, извършени преимуществено отъ запасни моряци.

*

На 22. IX. 1914 г. бѣха торпирани и потопени въ Северното нѣмско море отъ германска подводна лодка, подъ командата на известния подводникъ Ведингенъ, английскитѣ бронирани кръстосвачи „Абукиръ“, „Хогъ“ и „Креси“. Въ време на потъването на кръстосвача „Хогъ“, морякътъ Фармстонъ се спасилъ въ една отъ спуснатитѣ лодки и билъ въ безопасностъ, обаче, той скочилъ отъ лодката въ водата, за да даде мѣсто на другъ морякъ, който, споредъ него, билъ по-малко издържливъ физически.

*

Английскиятъ търговски корабъ „Кармания“ (19,524 тона водоизмѣстване, скоростъ 18 възела въ часъ), преобърнатъ въ спомогателенъ кръстосвачъ, на 14. IX. 1914 година се срещналъ при брѣговетѣ на Южна Америка съ подобенъ нему германски спомогателенъ кръстосвачъ „Носъ Трафалгаръ“ (18,170 т. водоизмѣств.), когато последниятъ товарилъ вѣглища въ морето отъ единъ вѣглищенъ параходъ. И двамата противници били въоръжени еднакво — всѣки ималъ по осемъ 10 см. оръдия. Завързалъ се жестокъ продължителенъ бой на паралелни и срущуположни курсове. Въ английския спомогателенъ кръстосвачъ избухналъ голѣмъ пожаръ на командния мостъ; отъ обслугата му били избити 9 души, а други 32 тежко ранени. При все това, боятъ билъ продълженъ и въ края на краищата, следъ двучасово усилие, германскиятъ спомогателенъ кръстосвачъ билъ потопенъ.

*

Презъ време на Дарданелската операция, английскиятъ вѣглищенъ параходъ „Рѣка Клайдъ“, натоваренъ съ 2500 души десантни войски, безъ да обръща внимание на ураганиния огънь, се приближилъ къмъ турскитѣ окопи на брѣга, влачейки шлепове и лодки за изкарването на десанта и застаналъ на опредѣленото му мѣсто. Личниятъ съставъ на вѣглищния параходъ, подъ силния огънь на противника, дълго време организиралъ пренасянето на десантнитѣ войски на брѣга, като направилъ импровизиранъ мостъ отъ шлепове и лодки.

Въпрѣки голѣмата съпротива на турцитѣ, макаръ и съ голѣми жертви, десантнитѣ войски били стоварени на брѣга. Презъ време на тази много трудна и опасна операция единъ лейтенантъ работилъ цѣль день върху шлеповетѣ и лодкитѣ, изложенъ на непрестанния пушеченъ и картеченъ огънь отъ страна на неприятеля. Другъ мичманъ, презъ всичкото време плавайки въ водата е съединявалъ импровизирания мостъ, а единъ обикновенъ морякъ, също така работилъ при скачването на моста, плавайки въ водата въ продължение на единъ часъ, докато билъ убитъ.

*

На 4. IX. 1914 година германскиятъ лекъ кръстосвачъ „Гейеръ“ се явилъ въ пристанището Кузе (на Каролинскитѣ острови) и пленилъ английския търговски параходъ „Саутпортъ“, който не подозиралъ, че сѣ започнати военнитѣ действия. Следъ като разрушилъ машината му, германскиятъ лекъ кръстосвачъ заминалъ въ двунедѣлно кръстосване изъ океана. Командирътъ на английския параходъ „Саутпортъ“ решилъ да се опита да поправи машината на кораба за този срокъ. Обслугата отъ кораба се съгласила съ предложението на командира си и на единадесетия день, следъ нечеловѣческитѣ усилия на всичкия личенъ съставъ отъ „Саутпортъ“ и всевъзможнитѣ остроумни импровизации отъ страна на старшия механикъ, имъ се удало да съоръжатъ нѣщо подобно на машина, която можела да дава само преденъ ходъ. Освенъ че машината не можела да дава заденъ ходъ, но ако спирайки се е оставала на мъртвата си точка, то не е могла по никой начинъ да се пусне наново въ действие; все пакъ параходътъ е можалъ, макаръ и съ голѣми дефекти, да се движи.

Макаръ, че до най-близкото английско владение е трѣбвало да се пропѣтува презъ океана 2000 морски мили и макаръ че на острова, където е билъ параходътъ е нѣмало никакви провизии, командирътъ на парахода „Саутпортъ“ решилъ да избѣга отъ пристанището. Следъ като получилъ отъ мѣстния чернокоженъ кралъ, който билъ задълженъ отъ германцитѣ да храни обслугата на кораба, 350 кокосови орѣха и 200 килограма корички, които се употребявали за храна отъ туземцитѣ само въ време на гладъ, той съ голѣми усилия изкаралъ кораба си отъ пристанището и на 17. септемврий, единъ день преди да се завърне германскиятъ кръстосвачъ, се впусналъ да пѣтува презъ океана. Щастието му се усмихнало и на 30. септемврий

„Саутпортъ“ благополучно се прибралъ въ английското пристанище Брисбанъ.

Английскиятъ търговски параходъ „Ортега“ (8000 тона водоизмѣстване), натоваренъ съ 300 души французски запасни войници, пътувалъ отъ Валпарайзо за Франция. Когато параходътъ приближилъ острова Камбриджъ, билъ неочаквано откритъ отъ единъ германски кръстосвачъ и обстрелянъ. Командирътъ на „Ортега“ решилъ да не се предава, а да се помъчи да избѣга. Той изпратилъ доброволци въ корабнитѣ пешни, за да помагатъ на въглищаритѣ и огняритѣ, далъ възможно най-голямъ ходъ и се насочилъ въ тѣсния и опасенъ протокъ Нелсонъ-стретъ, смѣтайки, че кръстосвачътъ нѣма да има куража да го последва, тъй като протокътъ билъ не само опасенъ въ мореходно отношение, но и почти непроходимъ поради силното и неправилно течение и многото подводни единични и групи камъни. По парахода били изстреляни нѣколко безрезультатни снаряда. Въ това време доблестниятъ командиръ благополучно прекаралъ своя 8000 тоненъ параходъ презъ протока и канала Смитъ и навлязалъ въ териториалнитѣ води на Чили, където билъ въ безопасностъ.

Английскиятъ търг. параходъ „Кланъ Макъ Тавишъ“, въоръженъ съ едно 15 см. оръдие, влязълъ въ бой съ германския спомагателенъ кръстосвачъ „Мьове“, въоръженъ съ шесть 18 см. оръдия, едно 13 см. оръдие и две торпедни тръби. Английскиятъ параходъ се сражавалъ съ голѣма яростъ, даже и тогава, когато германскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ се приближилъ много близко до него и когато отъ немногочислената му обслуга били убити 17 души и ранени — 5. Германскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ ималъ само 4 души убити и 2 ранени. Най-после английскиятъ параходъ билъ потопенъ. Въ времето, когато потъвалъ параходътъ, билъ взетъ въ пленъ командирътъ му капитанъ Оливеръ. Последниятъ билъ запитанъ отъ командира на германския спомагателенъ кръстосвачъ: „Защо стреляхте?“

Капитанъ Оливеръ отговорилъ: „Азъ искахъ да пътувамъ за мѣстото на моето предназначение и стреляхъ, за да защита кораба си. Моето правителство ми е дало оръдие и азъ го използвахъ. То не е само за украшение“.

Когато капитанъ Оливеръ се освободилъ отъ германския пленъ, той получилъ поздравителна телеграма отъ главнокомандующия на голѣмия английски флотъ съ следното съдържание: „Великолепниятъ бой на парахода „Кланъ Макъ Тавишъ“ се посрещна въ голѣмия флотъ съ възхищение“.

Презъ време на свѣтовната война Англия бѣше

смъртно заплашена отъ самоанската безпощадна подводна война. Въ бордогъ си противъ нея тя използвала всички възможни срѣдства. Едно отъ английскитѣ срѣдства занесорба срещу германскитѣ подводни лодки бѣха така нареченитѣ „Кораби-примки“, които представляваха отъ себе си обикновени рибарски вътреходи по външенъ видъ, но които бѣха въоръжени съ добре замаскирани оръдия. Много пъти германскитѣ подводни лодки бѣха изненадвани и повредени или унищожавани отъ подобни английски „кораби-примки“.

Германскитѣ подводни лодки, продължавайки борбата си, започнаха да ставатъ по-внимателни и по-недовѣрчиви къмъ обикновенитѣ на видъ рибарски кораби. Преди да се доближатъ до тѣхъ, тѣ започваха да ги обстрелватъ и следъ като се увѣрѣха, че корабитѣ нѣматъ скрити оръдия, тогава ги доближаваха. Но и тукъ англичанитѣ се ухитриха и показаха голѣмо спокойствие и примѣръ на отлично изпълненъ отечественъ дългъ.

Напоследъкъ тѣ постигнаха така: когато германската подводна лодка се покажеше надъ водата, половината отъ обслугитѣ на английскитѣ „кораби-примки“ спущаше корабнитѣ лодки, влизае въ тѣхъ и се отдалечаваше отъ кораба, давайки видъ, че бѣгатъ предъ опасността отъ потапянето на кораба. Германскитѣ подводни лодки стреляха върху кораба и не се приближаваха къмъ него, докато не се увѣрѣятъ, че това не е примка. Въ това време, останалата частъ отъ ебслугата на английскитѣ „кораби-примки“, лежеше неподвижно при замаскиранитѣ и скрити отъ очитѣ на противника оръдия и подъ дѣждъ отъ снаряди очакваше да се приближи подводната лодка на нужното разстояние, за да я потопятъ съ скрититѣ си оръдия. Корабитѣ-примки трѣбваше да иматъ видъ на изоставени набързо кораби — всѣко мръдане или показване на горния подъ на кораба би предупредило германцитѣ, че тукъ пакъ имъ се готви примка. Понѣкога се е случвало обслугата на „корабитѣ-примки“ да стои неподвижно подъ артилерийския огънь на германскитѣ подводни лодки въ течение на цѣли 40 минути, докато последнитѣ провѣрятъ дали това е обикновенъ рибовоенъ параходъ или „корабъ-примка“. Обслугата, залегнала на опредѣленитѣ имъ мѣста, не се е мърдала и не е викала, търпейки рани и човѣшки загуби, докато не получи заповѣдь да открие огънь по приближилата се до кораба подводна лодка.

По действията на тѣзи английски „кораби-примки“ англичанитѣ се изказватъ така:

„Морската история не познава примѣри на голѣмо спокойствие и издържане, отколкото това, показано отъ личния съставъ на английскитѣ кораби-примки“.

Сава Н. Ивановъ

БОЙНО ПЛАВАНЕ СЪ ПОДВОДНИКЪ

(Изъ дневника на загиналия презъ 1918 год. мичманъ II р. Михаилъ Иордановъ Миховъ)*

19. XII. 1917 г. Подводникъ № . . . — съвсемъ новъ, осемстотинъ-тоненъ, съ четиридесетъ и двама души обслуга, между които и азъ, единственъ българинъ, заемамъ скромното си мѣсто на II. стражеви офицеръ. Това е новото ми назначение отъ нѣколко седмици.

Днесъ е последенъ день на подготовка и снабдяване. Довечера, както си е обичая, въ голѣмата и уютна столова на стария броненосецъ, сега жили-

*) Роденъ на 5. IX. 1898 г. въ с. Аджемлеръ (Варненско). Постъпилъ презъ 1912 г. въ Машинното училище при флота. Сетне командированъ въ Италия и презъ време на свѣтовната война — въ Германия, за следване морското училище. Презъ 1918 година завършилъ морското училище въ Германия, бѣлъ произведенъ въ първи офицерски чинъ и назначенъ стражеви офицеръ на германски подводникъ съ който въ последствие загина (презъ м. мартъ 1918 г.) въ водитѣ на Северно Нѣмско море.

щенъ корабъ за обслужитъ на подводниците, ще има малко прощално тържество, при чаша течност, която развеселява, а утре — на път за фронта.

Бойно плаване съ подводникъ! Познавамъ го само по разказитъ на участници, а сега и азъ лично ще го преживя. Въ въображението ми за него бързо се редуватъ и преплитатъ редъ картини. За моментъ виждамъ дебнещия подводникъ, очакващъ жертвитъ си, за да имъ изпрати смъртенъ поздравъ. Въ следващия мигъ усещамъ силен трясъкъ и веднага предъ мене изпъква силуетътъ на вражеския корабъ, обвитъ въ грамаденъ стълбъ вода и димъ, напръгащъ последни усилия въ нежеланието си да се предаде въ обятията на водната стихия, следъ разрушителната работа на малкото чудовище — торпедото. Бързо подиръ това се пренасямъ съ подводника на десетки метри подъ водата, а горе, на повърхността, на бѣлия свѣтъ, точно надъ главитъ ни, сноватъ враговетъ ни, като хищни птици, осѣйватъ дълбочинитъ около насъ съ страшнитъ си яйца — водни бомби, чийто трясъкъ ни кара да се свиваме неволно, а цѣлуката имъ по стоманеното чело на подводника ни замайва и увлича надолу, надолу... къмъ дъното на морето, къмъ палата на морскитъ нимфи, къмъ вѣчния покой — тамъ, където нѣма вече дългъ и отговорност. Но — далече тая мисълъ! Ето ни пакъ горе. Отново бродимъ по морската грѣдь. Жадниятъ погледъ блуждае и търси врага, редуватъ се стража подиръ стража, набѣгъ следъ набѣгъ, редуватъ се часове, редуватъ се дни. Свирели зимни бури огъватъ снагата на подводника и усилватъ наслада отъ следващитъ затишия. Успѣшна атака подслажда горчивитъ моменти следъ нея. Часове, дни и седмици ярко свѣтлятъ дългъ къмъ Царъ и Отечество прави отъ опасноститъ, негодитъ и лишения, леко поносима забава.

Бойно плаване съ подводникъ! Отдавна хранена мечта. Утрешното е за мене първо. Първо е то и за съвсемъ новия подводникъ. Какво ли предстои?...

20. XII. „По мѣстата си за снемане отъ вързала!“ ... „Отдай носа!“ ... „Отдай кърмата!“ ... „Лѣва машина малкъ ходъ напредъ!“ ... Спокойно и отсѣчено следватъ заповѣдитъ; бавно се откътваме отъ пристана. Отъ брѣга приятели ржкомахатъ и изказватъ последни благопожелания. Постепенно увеличаваме хода.

Плутуваме презъ дългото устие на рѣката, къмъ открито море. Единъ подиръ другъ отминаваме стоманенитъ колоси — броненосцитъ, почиващи на котва въ очакване врага. Ето и героитъ линейни кръстосвачи, които изнесоха на плещитъ си победата въ бой при Скагеракъ. Мощнитъ имъ снаги лъхатъ довърне и опокѣйствие. На дължъ и на ширъ заливътъ е осѣянъ съ кораби.

Отвредъ поздрави и благопожелания. Тукъ и тамъ се обаждатъ съ ржченъ сигналъ познати и приематъ последни поръчки отъ обслугата на подводника: „Поздрави домашнитъ по Коледа и Нова година; па не забравяй и г-ца...“ Младъ свѣтъ! Това не му прѣчи, обаче, да бжде още по-ревностенъ, когато е на поста си.

Далече задъ насъ остава брѣгътъ. Наближаваме минното поле — първа среща съ дейността на врага. Къмъ 15 часа предъ насъ застанаха петъ миноносци, които съ минночистачни прибори трѣбваше да ни преведатъ презъ минното поле. Наредъ мини — собствени и вражески. Англичанитъ

запушваха всѣки свободенъ излазъ. Опасно бѣше да се плутва безъ миночистаченъ конвой.

Настѣпваше тъмнината. Бѣхъ на стража на мостика. Декемврий месецъ. Дълги, тъмни нощи, неспокойно море. Едва различавахъ миноносцитъ, що ни предвождаха. Внезапно, къмъ 21 часа екна свирката на лѣвата двойка миноносци. Това бѣше сигналъ за заловена мина. Моментъ подиръ това — същиятъ сигналъ и отъ дѣсната двойка. Бѣхме нахълтали въ минна заграда.

„Дветъ машини пълень ходъ назадъ!“ бързо заповѣда командирътъ.

Проклети англичани! Какъ бързо подушватъ всѣки проходъ! Изглежда, че подводната война действа зле на нервитъ имъ, тѣ искатъ да ни задушатъ въ базитъ ни. Но не ще успѣятъ. Затова съ буднитъ миночистачи. Следъ малко търсене намѣрихме новъ пътъ.

Къмъ 23 часа излѣзохме на чисто море. Последенъ сигналъ, последни пожелания отъ Н-ка на дивизиона миночистачи: „Напредъ съ Бога! Весели празници! Подарете повече плодове на англичанитъ по случай Коледа! Щастливо завръщане!“

Тъмнината покри последния блѣсъкъ на морзовата лампа по направление къмъ дома, където миночистачитъ изчезнаха. Ние продължихме сами.

21. XII. Уморенъ отъ четиричасовата стража, следъ смѣната, легнахъ да спя. Сутринтъ, къмъ 8 часа, ординарецътъ ме събуди за нова стража. Отворихъ очи, бързо станахъ и, преди още да се съвзема, главата ми, съ значителна бързина, се срещна съ единъ твърдъ предметъ. Това ме стресна, обърнахъ се и що да видя? Тоя нежеланъ приятелъ, отъ чийто утрень поздравъ на главата ми посетне порасна буца, бѣше торпедото. Близко до леглото ми лежеше то, така че, за да излѣза трѣбваше да го прескачамъ. При вида му, ядътъ ми мина. Потупахъ го по лъскавото стоманено рамо и, въ душата си, искрено пожелахъ да се свободя отъ неговото съседство още днесъ, като го изпратимъ да се блѣсне въ корема на нѣкой океански гигантъ.

Грозно клатушкане! Равновесието се пази трудно. И какъ спахъ! Цѣлъ облѣченъ въ дебели дрехи, чизми — въ пълна бойна готовност. А леглото? — Две-три дъски съ единъ сламеникъ. Тукъ не бива да се взематъ много дрехи, а тия, които си взелъ, сѣ постоянно на гърба. Мѣстото на подводника е точно разчетено. Въздухътъ не е розовъ. Тѣсно е, бързо се развали, а при вълнение, както сега, трудно се провѣтрява.

Отъ моста ми съобщиha да облѣжа мушамата, защото горе солената вода на вълнитъ прониквала до кожата. Докато я облѣкохъ, нѣколко пѣти наложихъ коститъ си ту въ лѣвата, ту въ дѣсната стѣна, където игривото море пожелаеше. А то се бѣше разиграло до яростъ. Най-подиръ бѣхъ готовъ.

Тръгнахъ за моста. Пѣтъмъ паднахъ два пѣти — тука прагъ, тамъ нѣкой спящъ морякъ; пѣтътъ ми миѣваше презъ жилищното помѣщение на моряцитъ. Стигнахъ въ централата. Тукъ бѣше изходътъ за моста. Тѣсно — едва да се проврешъ. Покатерихъ се по стѣлбата нагоре и, когато бѣхъ вече въ кръгообразния отворъ, внезапно, нѣщо ме дръпна и азъ се намѣрихъ отново на пода въ централата. Това бѣше протестътъ на работящитъ дизелъ мотори. Съ дебелото си облѣкло, което ме правѣше тежтъ и неподвиженъ, бѣхъ запушилъ входа. А моторитъ, всмуквайки въздухъ за собствена нужда, за да премахнатъ внезапно появилата се прѣчка, ме смъкнаха заедно съ въздуха долу.

Съ втори. опитъ се изкачихъ. Едва що показъ главата си горе, и първата вълна ме поздрави, оми лицето ми и подсоли устата ми съ морска вода.

Приехъ стражата. Минута не минаваше безъ да се-изсипе ледена студена струя върху насъ. Въ късо време, въпрѣки грижливо приготвената мушама, бѣхъ мокъръ до кости. Вѣтрѣтъ свирено пицѣше, кѣсаше капки отъ ледената вода и шибаше като съ камшикъ лицето. Вълна следъ вълна кѣлѣше студената снага на подводника, захващаше отъ носа и свѣршваше до кърмата, разбиваше се и се пѣнѣше около издигнатитѣ части и, въ яда си, че не може да ги откърти и отвлѣче, се задържаше задъ тѣхъ въ видъ на малки въртежи. На моста бѣхме здраво завързани съ въжета, защото иначе бѣше невъзможно да се задържимъ.

Четири часа и половина трѣбваше да се-престои на едно мѣсто, като заковани, съ погледъ напрегнатъ и постоянно втренченъ въ хоризонта, отъ кѣдето очаквахме да се появи това, що търсимъ. Въ лѣво отъ мене на стража бѣше единъ подофицеръ, а задъ мене — единъ морякъ — всички вперили погледъ къмъ хоризонта: нѣщо да не изтървемъ, всичко да видимъ; внезапно да нападнемъ врага, ловко и навреме да избѣгнемъ опасността. И това — цѣли четири и половина часа! Отъ време на време уморениятъ погледъ долавя несъществуващи картини: ту облаче пушекъ, ту морегледъ на подводникъ, ту силуетъ на вражески изстребитель — най-опасния ни врагъ. Илюзия, вследствие умора и постоянно напрежение и очакване. И колко пѣти тая илюзия въ продължение на една стража!

Дванадесетъ часа и половина — край на стражата. Слѣзохъ долу. Мокритѣ дрехи оставихъ да съхнатъ. Кѣде — мислите? — На тѣлото си, разбира се.

Отидохъ на обѣдъ. Въ малката командирска столова, офицерската бѣше пълна съ торпедата, се бѣха събрали всички офицери отъ свободната стража: командирѣтъ, старшиятъ офицеръ, механикѣтъ и азъ. Правилата за благоприличното хранене и правилно обхождане съ ножа, вилицата, лъжицата и др., за него день не бѣха въ сила. На колѣнетъ, съ лѣвата ръка крепѣхме въ хоризонтално положение ченията, за да не се изсипе съдържанието и, а съ дѣсната обслужвахме приборитѣ и нуждитѣ на устата. Все пакъ, нахранихме се великолепно, защото изморениятъ организъмъ, за да подкрепи силитѣ си, се нуждаеше не отъ етикетъ, а отъ хлѣбъ. Пѣкъ, най-подиръ, и вълнение то не позволяваше повече.

Това бѣше, обаче, единъ веселъ обѣдъ. Но нека никой не помисли, че той, като прѣвъ, остана и последенъ. О — никакъ не. Въ това отношение спокойно и справедливо бихъ упрѣкналъ въ разточителство немирното декемврийско море. То често ни подслаждаше обѣдитѣ по тоя начинъ, за което,

въ знакъ на съответна благодарностъ, не рѣдко, изтървахме нѣкои доста картинни епитети по неговъ адресъ.

Следъ храна — спане. Спане, стража и пакъ така и все така се нижеха часовѣтъ... А движение — никакво.

Къмъ 4.30 ч. се откри английскиятъ островъ Фейръ — по видъ сѣщински Хелголандъ. Морето издаваше признаци на умора и пресищане отъ вчерашното немирство. То кършеше снага лениво и, като че ли, се унисаше въ дрѣмка. Въздухѣтъ бѣше чистъ и прозраченъ, а на небето — ни едно облаче. Пълниятъ месецъ грѣеше право отъ кърмата и правѣше нощта ясна като день.

Използувахме тоя удобенъ моментъ, за да провѣримъ мѣстото на кораба. За голѣма радостъ, плаването ни бѣше извело точно на исканото мѣ-

сто. Тая радостъ всѣки познавачъ на дѣлото би оценилъ и сподѣлилъ съ насъ, като има предъ видъ, че нашиятъ подводникъ бѣше съвсемъ новъ и неизпитанъ още въ дългъ походъ и лошо време, каквото имаме до вчера. А освенъ това, предстоеше ни вече движение въ вражески води, кѣдето пълното довѣрие въ корабоплавателнитѣ уреди спестява много нерви.

Даде се заповѣдъ да бѣдемъ въ постоянна готовностъ за гурване подъ водата, защото опасността дебише вече на всѣка крачка.

За щастие, тая заповѣдъ остана неизпълнена. Никакъвъ врагъ не наруши плаването ни.

Съ курсъ 190° продължихме спокойно за канала Минчъ.

23.XII. Къмъ 17 часа бѣхме предъ входа на канала. Тукъ англичанитѣ ни бѣха приготвили една приятна изненада: десетина фара, съ пълна свѣтлина, ни посочваха правия пѣтъ. Нашиятъ подводникъ, ползувайки се отъ тая любезностъ, съвсемъ спокойно, бихъ казалъ даже и малко нахално, порѣше гладката по-върхностъ на канала, като че ли не бѣше на 7—800 метра само подъ дулата на английскитѣ 15-сантиметрови оръдия. Но на храбростъ и Богъ помага. Никой подводникъ, до тѣга

не бѣше минавалъ канала Минчъ въ надводно състояние. Може би това бѣше и една отъ причинитѣ да не ни видятъ отъ брѣга. Англичанитѣ, навѣрно, и не допускаха даже, че при такава ясна лунна нощъ, единъ нѣмски подводникъ ще има дързостта да плава спокойно надъ водата. А въ това време ние отъ свободната стража вечеряхме долу съ пържени яйца, при чаша червено вино. Разговоритѣ се водѣха върху минали преживѣвания, плавания съ подводникъ, и слѣпотата на англичанитѣ въ момента.

При тая тиха вода, то бѣше истинско наслаждение!

Все пакъ бѣхме готови всѣки мигъ да се гурнемъ подъ водата, защото, иначе, безочливостта ни не би имала граница.



Мичманъ II р. Мих. Иордановъ Михайловъ, загиналъ съ германски подводникъ въ Северно море презъ 1918 година.

24.XII. Къмъ 7 часа ме събуди силно вълнение. Каналътъ бѣше останалъ далече задъ насъ.

Подиръ обѣдъ — Бѣдни вечеръ. Слѣзохме на 40 метра подъ водата, за да посрещнемъ Коледа. Въ носната частъ свѣтна коледно дърво и придаде празнична тържественостъ на иначе не много приветливата вътрешностъ на подводника. Раздаде се коледно ядене, а грамофонътъ, съ всички сили, пълнѣше тѣсното пространство съ звуцитъ на една весела ародна пѣсѣ и повишаваше настроението.

Въ стаята на командира, ние офицеритъ, въпрѣки тѣснотията, се бѣхме доста уютно разположили при чаша „Портъ-вайнъ“. Францъ, ординарецътъ, ни нагости съ чудесно ядене — свинско пражено съ салата картофи!

Нека вѣнъ дебатъ враговетъ! Тука, на 40 метра подъ водата, ние се чувствувахме добре. Въ тая минута мисълта неволно броди презъ морета и планини и ме отвежда далече, чакъ въ родната земя, у дома. Единъ следъ другъ се нижатъ споменитъ отъ детинството, свързани съ днешната тържествена вечеръ. Въ душата затрептяватъ нѣжни чувства, но не остава много време да се отдадешъ на тѣхъ. Грубата действителностъ зове и хлопа на вратата...

Къмъ 19 часа се изкачихме на повърхността и тука тя блѣсна въ пълната си свѣтлина. Отъ дветъ страни се издигаха високи брѣгове. Завибахме въ залива предъ Глазговъ. Плътно до брѣга пѣтуваха два парахода, по около 2,000 тона всѣки. Писано било на една отъ тѣхъ, да пратимъ отдавна приготвения коледенъ подарѣкъ-торпедото. Хладно, невъзмутимо и готово лежеше то въ трѣбата, и чакаше само твърда рѣка да го пусне на свобода.

Бавно и спокойно идѣха насреща ни двата товарни парахода. Задъ насъ се движеха други два, по-малки, но тѣ не представляваха добра примамка за нашето торпедо; окото ни бѣше на първитъ. Тукъ, подъ английския брѣгъ, тѣ се чувствуваха съвсемъ сигурни. Сега, навѣрно, и тамъ свободната стража посрѣщаше Бѣдни вечеръ, както и ние преди малко. Дали имъ минаваше презъ ума, че следъ нѣколко минути имъ предстои морска баня? — По Коледа!

„Готови за торпедна атака!“ се разнесе спокойната заповѣдъ на командира и ме извади отъ моитъ размишления. Съ свѣткавична бързина застанахме всички на мѣстата си, обѣрнати цѣли въ слухъ и зрение, очакващи следващитъ заповѣди и обладани отъ едно единствено желание — „сполучливъ изстрелъ“. Него трѣбваше да заповѣда командирътъ, който единственъ, въ тоя моментъ, бдѣше презъ морегледа и бѣша главата и окото на цѣлия подводникъ. Успѣхътъ или злополуката зависѣха само отъ него. Съ какво довѣрие и любовъ го наблюдавахме и слушахме въ тоя моментъ! Нѣма друго мѣсто въ войната, кждето личността и командира да играе такава роля, както въ под-

водника, при критичнитъ моменти. Четиредесетъ чифта очи сѣ допълнение-само на неговитъ очи; четиредесетъ чифта рѣще сѣ допълнение само на неговитъ рѣще; четиредесетъ мозъци сѣ само части отъ неговия мозъкъ. Какви нерви, какво хладнокрѣвие се иска отъ тоя човѣкъ!

Приближавахме се съ намаленъ ходъ. Сърдцата биеха, ще изхвъркнатъ. Минутитъ ставаха дълги.

„Внимание! . . . огънь! . . . бий!“ Въ торпедната изсѣска сгѣстениятъ въздухъ, подводникътъ разкърши слабо снагата си и пусна стоманеното чудовище изъ водната ширъ да върши своето дѣло.

„Бързо потапяне на четиредесетъ метра!“ бѣ новата заповѣдъ. Последваха нѣколко мига ново напрежение. Дали ще сполучи . . . ?! Дано сполучи! Секундитъ ставаха непоносимо дълги. Колко далече е последната и какъ трудно се дочаква! Съ нетърпение всѣки брой на умъ . . . двадесетъ и петъ, двадесетъ и шестъ . . . Кжсъ металически трѣсъкъ, разкжса мрежата на очакване и напрежение.

Ура! Първата победа! Несдържана усмивка набръчква лицата, разтваря устата повече отъ обикновено и вади на показъ бѣлитъ зѣби, до нѣкои отъ кѣтниците включително. Всѣки се гордѣе съ успѣха и похвата на командира. Довѣрието къмъ него, следъ металическия трѣсъкъ, е на върха си. А той, спокоенъ, съ едва доловима усмивка, но съсредоточенъ стои на поста си и чака следващитъ моменти за даване нови заповѣди.

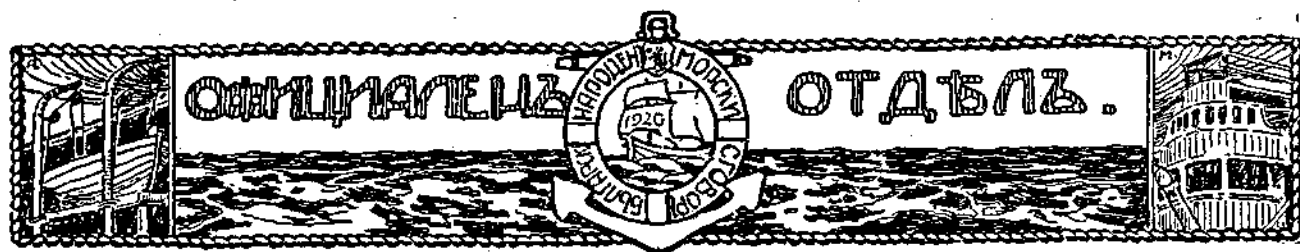
За него, па и за всички, бѣше ясно, че следъ тая атака тука не ще бѣдемъ оставени на мира. Трѣбваше да се бѣга далече навѣтре въ морето, но преди това — единъ погледъ горе презъ морегледа.

Грохналъ, немощентъ, силно наклоненъ и обвитъ въ пара и пушекъ, лежеше ранениятъ колосъ и отиваше стремително къмъ дъното. При ясната нощъ и добре освѣтената палуба, се виждаха групички хора, въ надпреварване да спуснатъ бързо спасителнитъ лодки. Но едва ли ще успѣятъ. Корабътъ потъваше бързо и застрашаваше да повлѣче и хора и мишки съ себе си, на дъното. Двата малки кораба, съ пълна скоростъ, бързаха да му дадатъ помощъ. Тия приятели, обаче имаха доста съмнителенъ видъ.

„Бързо потапяне на 20 метра! Дветъ машини най-малкъ ходъ!“ заповѣда командирътъ. Въ очакване да бѣдемъ нападнати, ние се отдалечавахме бавно отъ мѣстото на атаката и, съвсемъ слабо, доловихме шума отъ винтоветъ на двата по-малки кораби. Слава Богу! Нощта бѣше предъ насъ. Време за укриване имаше.

Далече навѣтре излѣзохме на повърхността, за да напълнимъ акумулаторитъ. Останалата частъ отъ нощта прекарахме на дъното, на 40 метра дълбочина. (Слѣдва въ брой 4)





СЪОБЩЕНИЯ ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЪТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОД. МОРСКИ СГОВОРЪ

Г. У. Т. — На поднесенитъ приветствия на Н. В. Царя, по случай рождения му день, е благоволил да отговори:

„Петър Стояновъ, председател на Българския народен морски сговоръ, Варна.

Съ удоволствие приехъ поздравитъ и любезнитъ родолюбиви благопожелания, които ми отправяте отъ името на членоветъ на съюза и отъ сърдце благодаря на всички за добритъ чувства. Царьтъ“.

Телеграмата, която е отправена до Н. В. Царя, има следното съдържание:

„София, Н. В. Царя—Двореца.

Съ чувство на вѣрност и преданност къмъ своя любимъ Царь и върховенъ покровител на морската идея, членоветъ на Българския народен морски сговоръ, поднасятъ на Ваше Величество своитъ благопожелания, по случай рождения ви день. Нека Всевишниятъ Ви дарува здраве и дълго щастливо царуване за величието на България и осъществяване на морскитъ ни проблеми. Председателъ Петъръ Стояновъ“.

— Морскиятъ оркестъръ, по свой починъ и съ съдействието на клоноветъ отъ Б. Н. М. С. отъ Северна България, уреди симфонически концерти, като е посетилъ презъ м. февруарий градоветъ: Горна-Орѣховица, Габрово, Търново, Павликени, Плевенъ, Русе, Ески-Джумая, Попово, Шуменъ. Концертитъ сж били много добре изнесени и масово посетени.

Варна. — Морскиятъ спортенъ легионъ при клона е уредилъ коледарски хоръ, който е посетилъ по-виднитъ граждани на Бъдни вечеръ. Общиятъ приходъ 3,000 лева е внесенъ въ касата на легиона, за увеличаване на плавателния инвентаръ.

— На общото годишно събрание, състояло се на 26. януарий т. г., управ. тѣло на клона е дало своя отчетъ за изтеклата година, който е билъ приетъ. Избрано е ново настоятелство въ следния съставъ: председателъ: П. Недѣлчевъ, лейтенантъ о. з.; подпредседатели: П. Белберовъ, учителъ и инженеръ Ив. Родевъ; секретаръ: С. Данаджиевъ, мичманъ I. р. о. з.; касиеръ: Т. Горановъ; заведующъ спорта: П. Вангеловъ и главатарии: М. Попова, П. Рашеевъ, Ц. Поповъ и Кутевски; съветникъ В. Вълковъ, лейтенантъ о. з.

— На 8. II клонътъ уреди своята традиционна вечеринка въ салонитъ на Военния клубъ. Последнитъ бѣха отлично украсени и вечеринката бѣше много добре посетена отъ гражданството.

Габрово. — На 21. I. клонътъ е ималъ общо годишно събрание, на което старото настоятелство е дало отчетъ. Конституирало се е ново управ. тѣло въ съставъ: председателъ, Стефанъ Р. Минковъ, търговецъ; подпредседателъ, инженеръ К. Х. Минчевъ; касиеръ, Василъ Рачевъ Минковъ, гимн. учителъ; секретаръ, Коста Йотевски, търговецъ; съветници: Христо Цончевъ, Василъ Ивановъ и Коста Тепавичаровъ; контролна комисия:

Лудвигъ Валежъ, инж. Любенъ Ангеловъ и Ст. Поповъ.

Пловдивъ. — На 9. II. е устроилъ възпоменателно кино-утро, въ паметъ на загиналитъ моряци отъ параходъ „Варна“; приходътъ отъ утрото ще се предаде на семействата на загиналитъ.

— Клонътъ урежда по Великденъ екскурзии до Цариградъ, Виена и Ерусалимъ.

Ломъ. — На 26. I. т. г., клонътъ е устроилъ панихида въ църквата „Усп. Св. Богородици“ за загиналитъ моряци отъ параходъ „Варна“. Следъ панихидата се е образувало траурно шествие до р. Дунавъ, начело съ военната музика, членоветъ на клона съ своето знаме, обвито въ трауръ, войсковитъ части, дружествата и почти цѣлото гражданство. Съ две лодки били занесени до срѣдата на рѣката и хвърлени въ водата единъ вѣнецъ и единъ спасителенъ кръжъ отъ живи цвѣта, за да бждатъ отнесени отъ водитъ на Дунава въ Мраморно море. При хвърлянето на вѣнеца и спасителния поясъ били отдадени военни почести на загиналитъ съ три залпа.

П. П.

Главното управително тѣло на Българския народен морски сговоръ, въ желанието си да популяризира идеята за морето между учащата се младежъ, устрои конкурсъ въ горнитъ класове отъ всички срѣдни училища въ страната ни, на тема свързана съ морето.

Най-добрата работа отъ всѣко училище ще бжде премирана съ едно безплатно течение отъ списанието „Морски сговоръ“.

Получени сж вече одобренитъ работи отъ нѣколко гимназии. Най-добритъ отъ тѣхъ, независимо отъ премирането имъ, съ едно безплатно течение отъ сп. „Морски сговоръ“, ще бждатъ отпечатани въ нашето списание и хонорувани.

Цененъ подаръкъ. Вдовицата на покойния капитанъ I. р. о. з. Хитровъ, г-жа Хитрова, е подарила ценни морски снимки и библиотеката на покойния на Главното управително тѣло на Б. Н. М. С. Подаренитъ книги, които сж предадени и записани въ библиотеката на Б. Н. М. С., наброяватъ 130 тома, отъ най-разнообразни морски въпроси, между които най-ценни и най-необходими сж 50 тома отъ Бюлетина на Океанографическия музей въ Монако. Отъ този даръ морскиятъ музей на Б. Н. М. С. получи нѣколко интересни плана отъ кръстосвача „Надежда“, морския каналъ и пристанището, а сжщо така десетина стари фотографически снимки отъ нашитъ предишни военни кораби и екипажитъ имъ. Главното управително тѣло на Б. Н. М. С., съ специално писмо е изказало благодарността си на г-жа Хитрова за направения цененъ подаръкъ.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай, рекламациитъ се оставятъ безъ последиствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитъ юлий и августъ.

Отъ редакцията



ИЗЪ ВОЕННИТЪ ФЛОТИ НА ЧУЖДИТЪ ДЪРЖАВИ

Северо-американски Съединени щати. Въ изпълнение към изключенитъ неотдавна отъ списъцитъ на американския воененъ флотъ 9 остарѣли кръстосвача, морското управление въ края на 1929 г. е изключило отъ списъцитъ на флота още 12 остарѣли кръстосвача. Всичко презъ 1929 година сѫ изключени отъ списъцитъ на американския воененъ флотъ 21 остарѣли кръстосвача сѫ общо водоизмѣстване 175,000 тона.

Япония. Презъ лѣтото 1929 г. японското морско министерство въ изпълнение на корабостроителната си програма е отдало за строежъ 4 кръстосвача по 10,000 тона водоизмѣстване, 5 ескадрени миноносца, нѣколко подводни лодки и други малки военни кораби.

Франция. Въ изпълнение на корабостроителната си програма презъ 1930 г. Франция ще отдаде за строежъ: 1 кръстосвачъ Вашингтонски типъ отъ 10,000 тона водоизмѣстване, 6 водача на ескадрени миноносци по 3000 тона водоизмѣстване, 6 подводни лодки I класъ по 1560 тона водоизмѣстване, 1 подводенъ миненъ заградителъ 760 тона, 1 надводенъ миненъ заградителъ 5300 тона, 1 надводенъ мреженъ заградителъ и 2 стражеви кораба за служба въ колонитъ сѫ по 2030 тона водоизмѣстване. Следъ изпълнението на тия корабни строежи Франция ще има въ състава на флота си всичко 140 чисто бойни кораба, построени следъ Вашингтонската конференция, сѫ общо водоизмѣстване 300,000 тона, независимо отъ спомагателнитъ кораби, като хвърчилоносачи, заградители, стражеви кораби, рѣчни кораби и транспорти. Ето разоръжителния балансъ, сѫ който Франция се яви на конференцията по морското разоръжаване въ Лондонъ презъ м. януарий т. г.

На 18 ноемврий 1929 г. е билъ спуснатъ на вода въ Шербургъ най-големиятъ подводенъ корабъ въ свѣта — французскиятъ подводенъ кръстосвачъ „Сюркуфъ“, чийто подробни данни се наизягъ въ тайна.

На 14 ноемврий 1929 г. въ присѣтствието на морския министъръ Лейгъ въ Брестъ се е положилъ основниятъ камѣкъ на зданието за Морското училище. Последното е създадено сѫ кралски указъ на 1 ноемврий 1830 година и до началото на свѣтовната война се е помѣщавало на три последователни кораба, стоящи въ Брестското пристанище. Презъ време на войната морските юнкери се обучавали на бойнитъ кораби. Следъ войната Морското училище се помѣщава въ морскитъ казарми въ Нинонъ.

Италия. Отъ момента на идването на фашисткото правителство на власт (1922 г.) въ Италия сѫ построени и се строятъ всичко 83 нови военни кораба сѫ общо водоизмѣстване коло 200,000 тона.

Германия. Морското управление е обявило конкурсъ за написване най-добро съчинение на военно-морска тема. Най-добритъ работи ще получатъ премии — първата 400 зл. марки, а втората 100 зл. марки.

Дания. Новото социалъ-демократическо правителство въ Дания, дошло на власт презъ м. априль 1929 г., проектира да намали военния флотъ до възможния минимумъ, като остави отъ него само кораби за полицейска служба, предъ видъ на това, че Дания е неутрална държава.

Гърция. Конкурсътъ за построяването на два ескадрени миноносца е спечеленъ отъ Италия. Гръцкото правителство е заръжало въ Генуезската корабостроителница „Одеро“ 2 ескадрени миноносца сѫ водоизмѣстване по 1450 тона сѫ следнитъ данни: дължина 92 метра, широчина 9 м., газене 3.3 м., най-голяма скоростъ 39.5 възела и районъ на действие 4500 мили при скоростъ 20 възела въ часъ. Всѣки отъ ескадренитъ миноносци ще бѣде въоръженъ сѫ: четири 12 см. орѣдия, три 4 см. противоваеропланни орѣдия и шестъ 53 см. торпедни трѣби. Корабитъ ще бѣдатъ окончателно готови следъ 22 месеца, т. е. сѫщия срокъ за постройката имъ, както и срока за постройката на заръжанитъ въ Италия 2 турски ескадрени миноносца сѫ водоизмѣстване по 1600 тона и скоростъ 38 възела.

Въ началото на м. октомврий 1929 г. е пристигнала въ Пирейското пристанище третата построена въ Франция подводна лодка „Протеусъ“ сѫ 730 тона водоизмѣстване въ надводно състояние и 960 тона водоизмѣстване въ подводно състояние. Първитъ две подводни лодки „Катцонисъ“ и „Папаниколисъ“ влѣзоха въ строя на гръцкия флотъ още презъ 1927 година. Останалитъ още три подводни лодки (типъ „Протеусъ“), а именно: „Глаукусъ“, „Нереусъ“ и „Тритонъ“ ще бѣдатъ окончателно готови презъ 1930 година.

Югославия. Презъ м. августъ 1929 г. пристигнала въ Югославия и бѣха приети още две нови подводни лодки „Смѣлий“ и „Оственикъ“, построени въ Франция. Тия две подводни лодки иматъ следнитъ данни: водоизмѣстване 630 тона въ надводно състояние и 810 тона въ подводно състояние; скоростъ 14 възела при пѣтуване надъ водата и 10 възела при пѣтуване подъ водата. Всѣка отъ тѣхъ е въоръжена сѫ по едно 10 см. орѣдие, една картечница и осемъ 55 см. торпедни трѣби. Така че заедно сѫ влѣзлитъ въ строя презъ 1928 г. две подводни лодки „Храбри“ и „Небойся“, построени въ Англия*, сега Югославия притежава 4 подводни лодки.

— Споредъ недовѣрени сведения, Югославия е заръжала въ Англия единъ голѣмъ корабъ-водачъ на флотилии миноносци.

Русия. Въ края на 1929 година рускитъ военни кораби — линейниятъ корабъ „Парижская комуни“ (бившиятъ „Севастополь“) и кръстосвача „Профин-

* Тия две подводни лодки иматъ следнитъ данни: водоизмѣстване 975 тона въ надводно състояние и 1164 тона въ подводно състояние; скоростъ 15.5 възела при пѣтуване надъ водата и 10 възела при пѣтуване подъ водата. Всѣка отъ тѣхъ е въоръжена сѫ две 10 см. орѣдия, две картечници и шестъ 55 торпедни трѣби.

тернъ" (бившиятъ „Свѣтлана“) отъ Балтийското море предприеха задгранично плаване презъ Английския каналъ и Бискайския заливъ въ Сръдиземно море. Корабитъ, следъ като посетиха нѣкои пристанища по пътя си и следъ като пострадаха малко отъ застигналата ги жестока буря въ Английския каналъ и Бискайския заливъ, въ сръдната на м. декемврий 1929 г. се насочиха за Сръдиземното море, а въ началото на м. януарий 1930 г. посетиха италиянскитъ пристанища и приеха участие въ тържествата по случай Височайшата сватба.

Същитъ тия два руски военни кораба отъ Балтийското море, напускайки италиянскитъ пристанища, се насочиха къмъ Дарданелитъ, преминаха Босфора и на 18 януарий т. г. влѣзоха въ Черно море съ целъ да достигнатъ Севастополъ. Преминаването на тия два кораба презъ проливитъ — Дарданелитъ и Босфора — стана тайно, безъ знанието на Международната комисия. При все това тѣ бѣха поздравени отъ турскитъ батареи.

Въ връзка съ тия близки до насъ събития се съобщава, че между Италия, Турция и Русия има тайно опоразумение по отношение на проливитъ, насочено противъ Англия и Франция.

Ако тия два кораба останатъ за постоянно въ Черно-море, тѣ ще увеличатъ значително силитъ на руския черноморски флотъ.

(По руски и български източници — С. Н. И.)

СЛЕДЪ ПОТЪВАНЕТО НА п.к. „ВАРНА“

Въ февруарската книжка описахме сполетѣлото ни нещастие съ потъването на парахода „Варна“. Отъ рапорта на спасения се 3. капитанъ остана единъ недоуясненъ въпросъ, — като че ли едно тъмно петно по отношение шведския воененъ корабъ „Оскаръ II“, — защо той, като е приелъ сигналитъ на 3. капитанъ Найденовъ, се е задоволилъ да направи само единъ кръгъ и да продължи пътя си за Цариградъ? Впечатлението бѣ, че шведскитъ моряци не сѣ изпълнили дълга си. Това настроение използвалъ и капитана на „Хриси“, за да хвърли вината върху „Оскаръ II“, че той не се е притекълъ на помощъ.

При следствието загадката се изяснява: „Оскаръ II“, веднага следъ получаване първата радиотелеграма за нещастieto отъ „Хриси“, се отправя на посоченото отъ последния мѣсто, обаче тамъ нищо не е намѣрилъ; очевидно, мѣстото е било погрѣшно дадено. По-късно, къмъ 3 ч. 30 м., когато шведскиятъ корабъ е минавалъ край мѣстото на катастрофата и когато нашиятъ помощникъ-капитанъ отчаяно му е сигналувалъ съ лампата, радиотелеграфиста отъ „Хриси“ му е предалъ злополучната телеграма, която е заблудила и него, и цариградския ни агентъ, и тамошнитъ власти (телеграмата е била получена и отъ цариградската радиостанция), и нашето общество, — всички бѣха съ убеждението, че по-големата частъ отъ моряцитъ и пѣтиницитъ сѣ спасени, защото въ телеграмата си гъркътъ съобщавалъ, че петъ души сѣ на кораба му, а останалитъ сѣ невредими въ лодки и че изпраца да ги прибератъ. Естествено, че следъ такова съобщение „Оскаръ II“ спокойно си е продължилъ пътя...

Отъ разказитъ на спасилитъ се наши моряци, всѣки остава съ убеждението, че веднага следъ като е узналъ какъвъ е параходътъ, който е погипилъ, гърцкиятъ командиръ, вмѣсто да изпълни човѣшкия си и моряшки дългъ, — тъкмо наопаки — като че ли съ нѣкаква сатанинска злоба е вършилъ всичко онова, което е било необходимо... за да не се спасятъ нещастнитъ българи...

Инакъ какъ може да се обяснятъ необяснителитъ факти: По признанието на самия гъркъ, потъването на „Варна“ е траяло цѣли 55 минути, при тихо море и хубаво време, следователно могло е всички до единъ да бѣдатъ спасени; вмѣсто това, спасили се само 5 души и то само тия, които още въ първия моментъ следъ сблъскването сами сѣ покатерили на „Хриси“; този последниятъ се е въртѣлъ до разсъмване на мѣстото на бедствието и никого не намѣрилъ... т. е. въ течение на цѣли 7—8 часа изгубилъ даже и следитъ отъ жертвата си... Следъ нѣколко деня, на единъ отъ близкитъ острови, морето е изхвърлило шестъ трупа и една отъ лодкитъ на „Варна“, която е плавала обръната съ грѣбнака нагоре, а труповетъ сѣ били съ спасителни ризи и сѣ умрѣли, споредъ констатациитъ на турскитъ лѣкари, отъ студъ, изтощение и разкъсване на сърдцето, но не и отъ удавяне, защото нито у одного не се е намѣрила нито една глътка вода... Съвършено ясно е, че моряцитъ отъ „Варна“ дълго сѣ плавали надъ водата и сѣ се борили съ смъртта, но нѣмало е кой да имъ помогне... наблизо е нѣмало човѣци!

За единия отъ моряцитъ, чийто трупъ е намѣренъ два деня и половина следъ нещастieto и за когото се предполага, че е на първия помощникъ отъ „Варна“ — Георги Бангеевъ, лѣкарътъ, който го е преглеждалъ, казва, че е починалъ „само преди нѣколко часа“, т. е. той се е държалъ, вѣроятно на гърба на обрънатата лодка, повече отъ две денонощия. На очитъ му лѣкарътъ е намѣрилъ кървави съзли!...

Не говори ли всичко това за едно варварство, което не може да се окачестви и което културниятъ човѣкъ на 20. вѣкъ въ Европа никога не може разбра! Може би, за това би било необходимо да се отиде въ Македония подъ гърцка властъ, да се чуе отблизо спомена за ужаса отъ Търлисъ и много други подобни нему имена, за да се разбере и жестокостта на християнитъ гърцки моряци въ Мраморното море на 25. декемврий — на най-големия християнски празникъ.

Впрочемъ за това ще си каже думата съдътъ въ Цариградъ, където ще се водятъ и двата процеса — за углавната отговорностъ и за материалнитъ шети. Когато читателитъ ще иматъ на рѣка тази книжка, тѣмъ вече ще бѣде известна присъдата по углавната отговорностъ, а може би и тази по материалната такава за потопяването на парахода.

ПАНИХИДА ЗА ПОТЪНАЛИТЪ СЪ ПАРАХОДА „ВАРНА“ БЪЛГАРСКИ МОРЯЦИ

На 2. II. т. г. следъ божествената литургия въ църквата Св. Марина, Пловдивскиятъ клонъ отъ Б. Н. М. С. отслужи панихида за упокоение души-тъ на загиналитъ съ парахода „Варна“ въ Мраморно море български моряци.

Службата отслужи Негово Високо Преосвещенство Митрополитъ Максимъ въ съслужение съ църковния клиръ. За случая бѣше приготвено красиво декорирано съ емблемитъ на Б. Н. М. С. и нѣколко котви жито — коливо, наоколо заградено съ надписъ: Двадесетъ и двама български моряци.

Черковата и дворътъ бѣха препълнени съ народъ. Тукъ сѣ роднинитъ, близкитъ и познатитъ на нѣкои отъ покойницитъ, тукъ сѣ началникътъ на гарнизона генералъ Куцаровъ, полковн. Бангеевъ, роднина на загиналия едноименникъ, свободнитъ г. г. офицери, гражданскитъ и официални власти, представителитъ на сроднитъ организации, членоветъ на клона, войскова команда и гражданството. Едно импозантно мнозинство бѣ дошло да се по-

клони предъ светата паметъ на героитѣ и да се помоли за успокоение душитѣ имъ.

Првъ говори побѣлѣлятъ вече дѣдо Максимъ:

„Мѣстниятъ клонъ на Б. Н. М. С. днесъ е наредилъ да се отслужи панихида за загиналитѣ въ Мраморно море съ парахода „Варна“ двадесетъ и двама български моряци, двадесетъ и две свѣтила на родното корабоплаване, двадесетъ и двама герои. Наричамъ ги така, защото тѣ наистина, бѣха такива. Нѣкога тукъ въ Пловдивъ единъ войникъ изгорѣ живъ, запазвайки своя постъ. Тогава го нарекоха истински герой. А какъ да наречемъ тия двадесетъ и двама българци? Азъ ги наричамъ герои надъ героитѣ. За тѣхъ не трѣбва да скърбимъ. Тѣ най-достойно отъ всички ни изпълниха дълга си и нѣщо повече, тѣ показаха за лишенъ пѣтъ на близки и далечни намъ народи, че българинътъ цени своето, знае да мре достойно, знае да бѣде гордъ. Ние всички плаваме. Нашиятъ корабъ е много голѣмъ, но все пакъ е уязвимъ. Ние сѣщо като моряцитѣ не знаемъ къде е края и кога ще настѣпни. Задъ насъ обаче, пѣтува втори корабъ, тоя именно, който прибра при себе си душитѣ на славно загиналитѣ съ „Варна“ моряци, който сигурно ще прибере и насъ, та тамъ предъ Спасителя да се радваме надъ спасената и достатъчно страдала България.

Кой знае дали не бѣше повелено отъ върховния ни закрильникъ да стане така! И само затова азъ казвамъ: не плчете, не скърбете, защото велико и голѣмо е Неговото царство, а нека се помолимъ и кажемъ Богъ да ги прости!“

Втори по редъ говори председателятъ на клонъ г. Д. Куртевъ. Въ сбита, но прочувствена речъ, той изтъкна заслугитѣ на малкия, но все пакъ много-обещаващъ български флотъ, на българскитѣ моряци — шепи борци въ развилилото се море и частно описа случая съ потъването на „Варна“.

„И ако, каза той, българското воинство показва чудеса отъ храбростъ по браннитѣ поля и заслужи достойно нашата признателностъ, адмирация и похвала, колко повече такива заслужаватъ тия войници на морето, които съ усмивка на уста показаха на свѣта, какъ българинътъ посрѣща гордо смъртта. Хвала на българскитѣ моряци, мощни труженици въ полето на стопанска България, които разнасятъ българския националенъ флагъ и стопански блага по знайни и незнайни брѣгове, за слава на отечеството и честь на народа. Богъ да ги прости!“

Съболезнования се поднесоха отъ армията, отъ града, отъ организациитѣ и дружествата и отъ роднинитѣ на починалитѣ. Презъ това време хо-

рътъ пѣеше „Вѣчная паметъ“, а просълзеното мнозинство шепнѣше: „Богъ да ги прости!“

Пловдивъ, 3. II. 1930 г.

А-въ

КОРАБОПЛАВАНЕТО МЕЖДУ ИТАЛИАНСКИТѢ ПРИСТАНИЩА

Общо движение на стокитѣ — вносъ и износъ (въ милиони тонове)

	Итал. знаме	Чуждо знаме	Всичко
1927 (11 месеца)	20,1	10,8	30,9
1928	20,5	11,7	32,1
1929	22,3	11,5	33,8

Движение на пѣтницитѣ

Натоварени и разтоварени (въ хиляди)

1927 (11 месеца)	5,444.—	251.—	5,565.—
1928	6,679.—	101.—	6,780.—
1929	7,788.—	101.—	7,889.—

Разглеждайки горнитѣ данни и установявайки съотношенията между 1928—1927 и 1929—1928 години, може да се констатира, че общо разгледанъ трафикътъ на стоки е ималъ едно увеличение за двата разгледани периода подъ 4% и подъ 5%. Разглеждайки по отдѣлно количеството на стокитѣ, пренесени подъ италианско и чуждо знамена се вижда, че за първото има едно увеличение съ 2% и съ 9% въ двата периода, докато тия подъ чуждо знаме иматъ едно увеличение съ 8% за 1928 г. и едно намаление съ 1% за 1929 г.

При разглеждането транспорта на пѣтници за сѣщитѣ периоди се вижда, че презъ 1928 г. за италианското знаме се пада едно увеличение съ 23% и за 1929 г. съ 16%, докато това подъ чуждо знаме за първия периодъ спада съ 148% и за втория периодъ остава непромѣнено.

Общъ изводъ отъ горното е, че около 63% отъ движението на стокитѣ и 99% отъ движението на пѣтницитѣ се обслужватъ отъ италианското знаме.

Голѣмата разлика въ % между италианското и чуждо знамена за обслужване движението на пѣтницитѣ се дължи на голѣмото вътрешно движение (навигация), и обратно — не трѣбва да се пренебрегва факта, че италианскитѣ кораби, движейки се между чуждитѣ пристанища, обслужватъ трафика на стоки изключително чужди. Въпрѣки това, трѣбва да се признае, че високитѣ процентъ на пѣтници се поддържа и даже повишава, при все, че се наложи вследствие на различни конкурентни причини едно ограничение на текущата емиграция.

Италианскиятъ търговски флотъ по отношение на трафика на пѣтници за днесъ не само, че е въ пълна и достатъчна мощностъ, но отива все по-напредъ, усъвършенствувайки се, за да може да се държи достойно надъ всѣка очаквана чужда конкуренция.

(Изъ „Corriere de la Sera“).



Антоновъ, Д-ръ Н. — „За коносаментъ“. (Известия на Бургаската Търговско-индустриална камара, год XIII, брой 40 и последующитѣ, Бургазъ 1930 г.)

Aschmed-Bartlett — „La vérité sur les Dardanelles“ Paris 1929. Payot, цена 30 франка.

Berney, A. — „Die Anfänge der friderizianischen Seehandels politik“. Stuttgart 1929 (W. Rohlfhammer, 42 стр., и 1-80 м.)

Wessaz, D. — „La parité navale“ (La Bulgare, VIII-ème année, № 1957, Sofia, 3.II.1930).

Г. С. — „Развитието на въпроса за морското разоръжаване“ (в. Народна Отбрана, год XI, брой 1472, София 10. I. 1930 г., стр. 4).

Ганчевъ, М. — „Английскитѣ флотски седмици“ (в. Отечество, год X, брой 450, София 7. XII. 1929 г., стр. 2).

Г. С. — „Морското разоръжаване“ (в. Народна Отбрана, год XI брой 1473, София 17. I. 1930 г., стр. 3).

Greenwood, Thomas, — „Autour de la Conférence naval de Londres“ (La Bulgarie VIII-ème année №1925, Sofia 27.I.1930, o.1)

- Greenwood, Thomas. — Le désarmement et le problème du Pacifique". (La Bulgarie, VIII-ème année, № 1954, Sofia, 29. I. 1930, p. 1).
- Г. С. — „Катастрофата съ нашия параход Варна“ (сп. Нива, год. II, брой 14, София 31. I. 1930 г., стр. 4).
- Доревъ, Пачо — „Значението на Варна. Пристанище на Добруджа и келеръ на Цариград“ — Изъ турските държавни архиви — (в. Зора, год. XI, брой 3163, София 20. I. 1930 г., стр. 2).
- Ordon, Campbell — „Les navires mystérieux“ Paris 1929 (Payot, 320 страници, цена 18 франка).
- Е. И-а — „На потъналитъ отъ парахода Варна“ — Стихове — (в. Отечество, год. XII, брой 455, 18. I. 1930 г., стр. 2).
- Е. А. — „Съперникъ“ — Исторически разказъ — (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 2, Варна II. 1930 г., стр. 11).
- Иор. С-ки — „Съ аеропланъ до полюсите“ — Дѣлото на Бърдъ. Новия леденъ материкъ. Удивителнитъ подвизи на полярнитъ експедиции. Последнитъ резултати отъ научнитъ изследвания. — (сп. Нива, год. II, брой 14, София 31. I. 1930 г., стр. 5-10).
- Ивановъ, Н. П. — „Какъ е станало потъването на Лузитания“ — (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 2, Варна II. 1930 г., стр. 6).
- Каменский, Проф. С. Т. — „Постройка судов“. Часть I. Одесса 1927 г. (Издание Одесского Политехнического Института. Тираж 300 экз. 91 стр. съ 129 фиг.).
- Каменский, Проф. С. Т. — „Постройка судов“. Часть II и III. Одесса 1928 г. (Издание Одесского Политехнического Института. Тираж 400 экз. 270 стр. съ 217+57 фиг.).
- Катастрофата съ параходъ „Варна“ — Варненски окръженъ вестникъ, год. X, брой 28, Варна 20. I. 1930 г., стр. 1).
- Карапетровъ, П. — „Непобедимата армада“ — Исторически разказъ — (сп. Нива, год. II, брой 14, София 31. I. 1930 г., стр. 14 и 15).
- Caffender, Prof. G. — „The story of H. M. S. Victory“ London 1929 (Allan, цена 36 шилинга).
- Crowe E. S. — „Shipways to the Sea. Dur Inland and Coastal Waterways“ London 1929. (Bailliere, Tindall & Co, цена 20 шилинга).
- Казневъ, Б. — „Самодѣйствующи сигнални свѣтила въ услуга на корабоплаването“ (Списание на държавнитъ желѣзници и пристанища въ България, год. IV, брой 7 и 8, София 1929 г.).
- Конрадъ, Джозефъ — „Приказката“ — Разказъ — Превела Б. Бошнакова — (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 2, Варна II. 1930 г., стр. 15).
- Лулчева-Аврамова, Мара — „Суецкиятъ каналъ“ (сп. Нива, год. II, брой 12, София 17. I. 1930 г., стр. 9).
- L'abordage du „Varna“ — (La Bulgarie, VIII-ème année № 1941 Sofia, 14. I. 1930, p. 2).
- La Conférence navale de Londres — (La Bulgarie, VIII-ème année, № 1949, Sofia, 23. I. 1930, p. 1).
- La conférence navale de Londres (La Bulgarie, VIII-ème année, № 1949, Sofia 23. I. 1930, p. 1).
- Lockhardt, J. G. — „Strange Adventures of the Sea“. London 1929 (Allan, цена 36 шилинга).
- Марковъ, Д. — „Морската конференция въ Лондонъ“ (в. Варненски новини, год. XIX, брой 1989 и др. Варна, януарий 1930 г., стр. 2).
- Морската конференция — (в. Македония, год. IV, брой 981, София 21. I. 1930 г., стр. 1).
- М. — „Критика на Галиполската експедиция отъ бившия британски аташе въ Цариградъ“ (в. Отечество, год. XII, брой 456, София 25. I. 1930 г., стр. 4).
- Manwaring, G. F. — „A Bibliography of British Naval History“. London 1929. (Routledge, 200 страници, цена 25 шилинга).
- Marchis — La pêche des algues marines, des éponges et des coraux“ Paris 1929 (Soc. Ed. Georg. Max. Col. 138 страници, цена 15 франка).
- Marchis — Poissons d'eau douce et d'eau salée. Paris 1929. (същото книгоиздателство, 115 страници, цена 12 франка).
- Найденковъ, Н. Я. — „Още около потъването на параходъ Варна“ (в. Варненска поща, год. XIX, брой 1980—1983, Варна I. 1930 г.).
- Н. Д-ръ Ник. — „Около морската конференция“ (в. Народна Отбрана, год. XI, брой 1475, София 31. I. 1930 г., стр. 4).
- Питане въ Народното събрание по катастрофата съ парахода Варна (в. Варненска поща, год. XVI, брой 4022, Варна 5. II. 1930 г., стр. 2).
- Primi, G. — „Le passage des navires de guerre soviétiques à travers les Détroits“ (La Bulgarie, VIII-ème année, № 1949, Sofia 23. I. 1930, p. 1-2).
- Ракитинъ, Ник. Вас. — „Черноморско лѣто“ — Стихове — София 1930 г. (Книгоиздателство „Акация“, 80 страници, цена 20 лева).
- Сакъзовъ, Ив. — „Търговията на България съ Анкона въ 16. и 17. вѣкъ“ (Известия на историческото д-во въ София, книга IX, 1930 г.).

- Spissarevsky, Dobry K. — „La conférence navale à Londres“ (La Bulgarie, VIII-ème année № 1948, Sofia 22. I. 1930, p. 1).
- Сестини, Доминико — „Стари пътвания презъ България“ — Пътване отъ Виена до Русе по Дунава, отъ тамъ по суша въ Варна и отъ Варна до Цариградъ по Черно море въ 1780 година — (сп. Български туристъ, год. XXII, кн. 1 и 2, София 1930 г.).
- Славяновъ, Г. — „Нешастието съ парахода Варна“ (Списание Морски Сговоръ, год. VII, брой 2, Варна II. 1930 г., стр. 2).
- С. Ч. — „Изъ отчета на Павликейската детска морска колония, устроена въ гр. Варна презъ 1929 г.“ (сп. Морски сговоръ, год. VII, брой 2, Варна II. 1930 г., стр. 5).
- Тейлоръ, проф. Г. — „Геологията на Антарктическия материкъ“ (сп. Нива, год. II, брой 14, София 31. I. 1930 г., стр. 10 и 11).
- The Air Annual of the British Empire 1929. Vol. I. London (Издание на Gale & Polden, 710 страници, цена 21 шилинга).
- Терешенко, С. — „Емденъ“ — Превелъ С. Н. И. — (сп. Морски Сговоръ, год. VII, брой 2, Варна II. 1930 г., стр. 7).
- Уредба и управление на Българскитъ държавни желѣзници и пристанища, споредъ новия законъ за финансовото обособяване. — Пъленъ текстъ на законопроекта — (в. Търговско промишленъ гласъ, год. VI, брой 923, София 11. IV. 1929 г., стр. 2 и 3).
- Флотската конференция въ Лондонъ (в. Зора, год. XI, брой 3164, София 22. I. 1930 г., стр. 1).
- Fabre, René — „Les grandes lignes de paquebots Nord-Atlantique; la concurrence entre les pavillons sur la route de New-York.“ Paris 1928 (Editions Pierre Bossuet 168, p. 25 fr).
- Хучтеръ, С. — „Пресушаването на Зюйдеръ Зее“ (сп. Природа, год. XXX, кн. 4, София, XII. 1929 г., стр. 50—52).
- Hütte — „Bootsbau, Praktischer Schiffbau“ Berlin 1929. (Verlag W. Ernst & Sohn, 394 стр. и 449 рисунки).

Hütte' Bootsbau, Praktischer Schiffbau отъ A. Brix (Verlag W. Ernst und Sohn, Berlin 1929, s. 394 und 494 Abb.

Цена на книгата по въпроситъ за строежа на лодкитъ, моторнитъ катери и вътреходнитъ яхти, претърпяла вече седмъ издания. Последното, седмото издание, излязло въ 1929 г. е значително преработено и допълнено.

Между чертежитъ за лодки съ механически двигатели личатъ само моторнитъ лодки, а отъ чертежитъ на гребнитъ лодки сж оставени само тия, които понастоящемъ сж задължителни въ Германия. Всичко старо, отживѣло и не отговарящо на съвременнитъ германски норми е изхвърлено. Важно е да се отбележи също, че новитъ германски моторни лодки сж снабдени само съ леки дизелъ-мотори и се строятъ съ огледъ да иматъ подобрени вътреходни качества.

С. Ч.

Шаровъ, Николай — „Миллионитъ на Черния принцъ“ (в. Търговско промишленъ гласъ, год. VIII, брой 1149, София 18. I. 1930 г., стр. 2).

Въздушенъ ежегодникъ на Британската Империя за 1929 (The Air Annual of the British Empire 1929, London, Gale & Polden, 710 страници, цена 21 шилинга).

Новоизлязлиятъ за пръвъ път Въздушенъ ежегодникъ на Британската империя за 1929 г. има 4 отдѣла, въ които сж помѣстени 92 статии на видни въздухоплавателни дѣйци въ Англия.

Въ първия отдѣлъ — „Имперска авиация“ — се разглежда стратегическата роля на авиацията, организацията ѝ, развитието ѝ въ колонитъ и работата на Кралското въздухоплавателно д-во отъ основаването му (1866 г.) до сега.

Въ втория отдѣлъ — „Военна авиация“ — се излага дейността на военната авиация въ Англия и колонитъ.

Въ третия отдѣлъ — „Гражданска авиация“ — сж дадени сведения и статии за развитието и дейността на гражданската авиация.

Въ четвъртия отдѣлъ — „Британска въздушна промишленостъ“ — се дава много и цененъ технически материалъ по отношение на английското въздухоплаване.

Въ края на книгата се даватъ множество справочни и статистически данни.

С. Ч.

Строежъ на кораби отъ проф. С. Т. Каменский. Часть I, II и III. Одеса 1927—1928 г. (Издание на Одеския Политехнически Институтъ. Литографирано издание съ общо 360 страници и 400 фигури и чертежи).

И тритъ части отъ книгата сж посветени на практиката при строежа на кораби. Въ първата часть се разглежда въпросътъ за обработването на листовото жѣлѣзо, стоманата и дървения материалъ. Въ втората часть — коржване и приеждане на строителния материалъ; кратки сведения за единитъ и техниката при строежа. Въ третата часть — определяне линията на гребния валъ, приготвянето на гребния винтъ (перка), спущането на корабитъ на вода и дострояването имъ въохъ водата.

С. Ч.

ОСНОВАНА 1892

Maison fondée
en 1892

ПЪРВА ЦАРСКА ПРИДВОРНА ФАБРИКА ЗА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ ИВАНЪ Х. БЕРОВЪ ГАБРОВО

FABRIQUE D'ETOFFES PURE LAIN

== Изработва най-финни камгарни вълнени платове ==

За телеграми: БЕРОВЪ — Габрово

Телефонъ № 45

10—9



КОЖЕНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

ПЕРГАМЕНТОВИ
КРОКОВИ

РЕМАЧКИ
САРЖМУ



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

Придворни доставчици

Основана въ 1888 год.

Складъ и кантора въ СОФИЯ, ул. „Царъ Калоянъ“ № 18
НАЙ-ПЪРВИ НАГРАДИ
отъ Парижъ, Лондонъ, Римъ, Чикаго, Лиежъ и Одеса

За телеграми: СТЕФАНОВИ.

Телефони № 3 и 138.

10—3

МАГАЗИНЪ
„ЖЕЛЪЗНА РЖКА“

подъ окръжния съдъ

— гр. РУСЕ —

ул. „Николаевска“ № 22

СИТА:

копринени „Прима“ и ХХХ,
марка ДВЕ КОТВИ, брон-
зови за борати, план-
зихтери и грисмашини,
трансмиссионни оси и каиши марка „Хер-
кулесъ“, шорупи за каиши и елеватори,
масленки, чукове воденичарски — марка
„КУМИНЪ“ и „БЪОЛЕРЪ“
калофонъ, гресъ, цилиндрови и минерал-
ни масла, азбестъ, клингеритъ, графитни
набивки и всички други мелничарски и
технически артикули.

3—1

БРАТЯ ГАБРОВСКИ
РУСЕ

Дирете табленитъ и месингови

КРЕВАТИ

отъ русенската фабрика на

БРАТЯ ГАБРОВСКИ

СЪ ЕТИКЕТА НА ФАБРИКАТА.

Пазете се отъ имитации.

4—1

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ

ФАБРИКА

ЗА ТЕХНИЧЕСКИ ИЗДЪЛИА И
ХИМИЧЕСКИ ПРОИЗВЕДЕНИЯ



РУСЕ — СОФИЯ

2—1

АКЦИОНЕРНО МИННО ИНДУСТРИАЛНО ДРУЖЕСТВО

„КАОЛИНЪ“

ВАРНА



Телеграми: КАОЛИНЪ
Телефонъ № 425

1—1

БР. М. & АЛ. Д. МАРИНКЪОВИ **СЛИВЕНЪ**

ФАБРИКА ЗА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ
ЩРАЙХГАРНИ
модерни платове, брашови сукна, шаяци,
аби, навуша и жакардови одеала;
ЦВИРНОВАНИ
елегантни платове;
КАМГАРНИ
люксови платове.

Телегр. адресъ: МАРИНКЪОВИ * Телефонъ № 6.

10-3

Р. ХР. ЦОНЗАРОВЪ **ЛОМЪ**

Къща основана въ 1908 година за търговия съ
всички видове земеделски уреди и машини.
Винаги на складъ и най-голямъ изборъ:
отъ разни обикновени и тракторни плугове „ЛАНГАУЪ“
усъвършенствувани дискови грапи оригинал „ЛАНГАУЪ“
триори „ХАЙДЪ“ марка „ОРЕЛЪ“;
жетвенни машини обикнов. и сноповързвачки „ДИРИНГЪ“
Ярмомелки „ДИРИНГЪ“;
трактори „КЕЙСЪ“ и „ДИРИНГЪ“
и много други машини и уреди отъ голъмъ интересъ
за всѣко модерно земеделско стопанство.

10-6

Иосифъ Едуардъ Риглеръ **СКЛАДЪ**

съ разни книжни стоки * канцеларски
и училищни потребности въ гр. Русе

Фабрика въ Будапеща

1-1

Братя Теневи — Варна **СКЛАДЪ**

КОЛОНИАЛЪ * ЖЕЛЪЗАРИЯ
ДЖАМОВЕ * БЕЗИРЪ И ДР.

Телеграфически адресъ: ТЕНЕВИ
Телефонъ № 71.

10-3

„МЕТЕОР“

ОРИГИНАЛНИ АМЕРИКАНСКИ МАСЛА
машинни, цилиндрови и специални автомобилни,
тракторни, турбинни и трансформаторни.
Вазелни и гресове. Индустриални и технически масла.
ВСИЧКИ ВИДОВЕ НАЙ-ХУБАВИ КАЧЕСТВА
ТЪРСЕТЕ НА УМЪРЕНИ ЦЕНИ И ИЗНОСНИ
УСЛОВИЯ ПРИ ЕДИНСТВЕНИТЪ ВНОСИТЕЛИ:
СТЕФАНЪ КИРЧЕВЪ и Со, БУРГАСЪ
КОМАНДИТНО ДРУЖЕСТВО

За телеграми: Кирчевъ

Телефонъ № 101
10-8

ВАСИЛЪ ХР. ПОПОВЪ & СИНЪ

ВАРНА, УЛ. „ПРЕСЛАВСКА“ № 33

СКЛАДЪ НА ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ

ДЪРЖАВНИ ДОСТАВЧИЦИ

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

Цени конкурентни

10-3

Андрей Ивановъ & Синове

**ВНОСЪ НА ЖЕЛЪЗАРСКИ,
ТЕХНИЧЕСКИ И ДР. СТОКИ**



ЛОМЪ

10-6

СНИМКИ ОТЪ МОРЕТО

Ако желаете да имате единъ хубавъ албумъ
съ **100** най-разнообразни художествено сне-
ти и подобрани снимки отъ нашето черномор-
ско крайбрежие, обърнете се на адресъ:

Фото „ЕТЮДЪ“

НА К. А. ТЕРЗИСТОВЕВЪ — ВАРНА

Цена само 300 лева

При същото ателие се изработватъ художе-
ствени снимки и се увеличаватъ стари пор-
трети. Ателието разполага съ киноапаратъ и
може да изработва филми отъ какъвто и да
е характеръ.

10-3

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Алиса Мюлеръ Нойдорфъ. — Съ Българския Народен Морски Сговоръ по крайбрежieto на Черно море. 2) Г. Славяновъ — Засилването на руския черноморски флотъ. 3) Д-ръ П. Д. Скорчевъ. — Артезианският кладенецъ при спирка Раздѣлна до Девненското езеро. 4) Г. Пецовъ. — Лондонската конференция за защита на човѣшкия животъ по море. 5) Д-ръ Ал. Недѣлковъ. — Французската Ривиера. 6) Г. С. — Пристанището на Полша — Гдингенъ. 7) Сава Н. Ивановъ. — Примѣри отъ английска доблестъ презъ време на свѣтовната война. 8) Бойно плаване съ подводникъ. 9) Офицiаленъ 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 окръжно № 3107 отъ 11 февруарий 1929 г. и отъ Върховния читалищенъ съюзъ съ протоколъ № 9 отъ 18 ноемврий 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 излиза II година и завършва скоро своето първо полугодие, се радва на подкрепа въ обществото, а появилитѣ се напоследъкъ критики го сочатъ за единственото сериозно илюстрирано списание, което бързо се налага, 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 облагитѣ на ония, които сж станали и желаятъ да станатъ абонати:

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

Втората година „Нива“ продължава да дава на всички свои новозаписали се абонати следнитѣ безплатни премии:

„Еленово Царство“ — драматическа легенда отъ талантливия български писателъ *Георги Райчевъ*, издадена най-люксозно съ цвѣтни илюстрации отъ проф. Ст. Баджевъ, която отдѣлно за неабонати струва 50 лева.

Географска картинна карта на България отъ известния картографъ Д. Пагчевъ, одобрена отъ Министерството на народното просвѣщение съ № 489 отъ 31. I. 1924 г.

Третата премия — за второто полугодие.

Тритѣ премии, които струватъ около 150 лева, правятъ списанието „Нива“ за неговитѣ абонати действително най-евтиното у насъ.

Записванията на сп. „Нива“, съ получаване веднага на първитѣ две излѣзли вече премии, продължава.

Всички ония, които желаятъ, могатъ да се запишатъ за II 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.