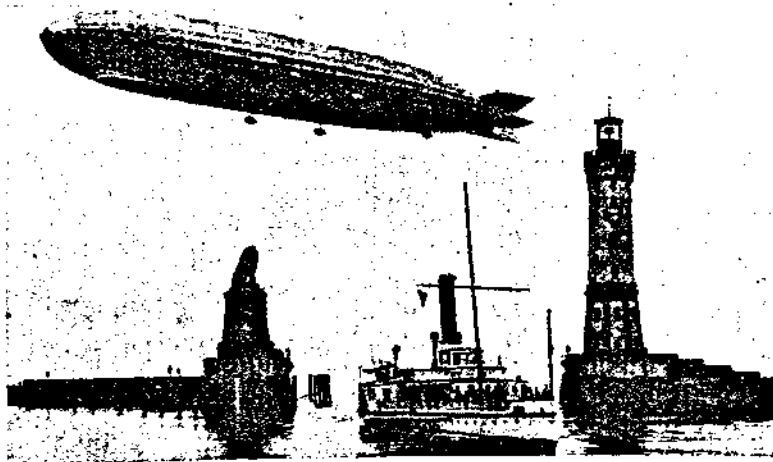


МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА VI. БРОЙ 9
Барна, ноември 1929 г.



Германският въздушен кораб „Граф Цепелин“ при първото пробно летиене надъ Линдау-Бодензее

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



Кора Ловатъ

БЪЛГ. АКЦ. Д-ВО

за строене кораби, ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

Варна.

ТЕЛЕФОНЪ 326

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
 РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕИНИ ЗАВАРКИ

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкурентни цени

10-10

Братя Золасъ



параходни
АГЕНТИ
Варна.

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

Представители на:

DEUTSCHE LEVANTE LINE, HAMBURG

Редовна служба отъ Хамбургъ, Бременъ,
 Анверсъ за Срѣдиземно и Черно морета.

JOHNSTON LINE, LIVERPOOL

Редовна служба (всѣки 20 дена)
 отъ Анверсъ, Ливерпулъ, Суансий за
 Срѣдиземно и Черно морета.

GUNARD LINE, LIVERPOOL

Ежеседмична служба, съ бързо-
 ходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ,
 Суансий за Срѣдиземно и Черно морета.

MOSS LINE, LIVERPOOL

Ежеседмична служба, съ бързо-
 ходни кораби отъ Глазговъ, Ливерпулъ,
 Суансий за Срѣдиземно и Черно морета.

10-10

ПУШЕТЕ

КАРІЕЛЪ

ЗА ДА ВИ Е ЛЕКО НА ДУШАТА

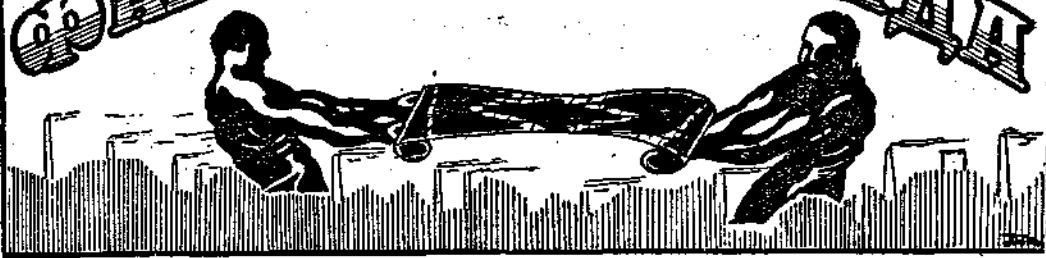
10-10



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

Произвежда най-доброкачественни
зефири, оксфорди, бар-
хети, маристи, бълени
платна, американи, ха-
сета, чаршафи, сини и
спортни докове, обу-
щарски докове, панами,
ангини, дюшекликъ ма-
терии, габардини, лице-
ви обущарски платна,
швейцарски материи и
други, които се изработ-
ватъ отъ най - доброкачествени
прежди и се боядисватъ съ най-упорни бои

ФАБРИКА НАДЕЖДА



ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АКЦ. Д-ВО = ГАБРОВО

Производство на шаеци и фини камгарни платове

ОСНОВАНА 1904 ГОД.

ЗА ТЕЛЕГРАМИ: **ФАБРИКА НАДЕЖДА** ТЕЛЕФОНЪ № 47

10-8

Кожарска фабрика Произвежда лицеви
кожи: Боксъ черъ и цвѣтенъ, Бе-
лони, Лакъ, Шевра, Кожи за
кожени издѣлия и мебели

Андрей Колмеритовъ
 АКЦИОНЕРНО КОЖАРСКО
 ИНДУСТРИАЛНО Д-ВО
 ГАБРОВО

СКЛАДЪ ВЪ
СОФИЯ
 Главни депозитори на
 кожарската фабрика
БРАТЯ К. БЪКЛОВИ
 СОФИЯ-РУСЕ-ВАРНА-ПЛОДИВЪ

Кожарско ателие.
 Произвежда: Куфари,
 Адвокатски чанти, Несесери,
 Дамски чанти, Портофейли и др.

10-8

БЪЛГАРСКО НА БИВШИТЕ ЗАВЕДЕНИЯ
 ПЕЛКОВЪ & ПОЛСКИ
 КОЖАРСКА ФАБРИКА
 РУСЕ
 ВИНАТИ НА СКЛАДЪ

КОЖЕНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

ПЕРГАМЕНТОВИ
 ХРОМОВИ

РЕМАЧКИ
 САРЖМУ



ЦЪНИ ИЗНОСНИ



ПЪРВА БЪЛГАРСКА ПЛЕТАЧНА ФАБРИКА ЗА ФИНИ ТРИКОТАЖИ И ЧОРАПИ

„БЖДАЩНОСТ“

НА

ИЛИЯ ИЛЕВЪ

ОСНОВАНА ВЪ 1907 ГОД. ГАБРОВО

FABRIQUE DE BONNETERIE

„BADASCHNOST“

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

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

Търсете ги въ всички добре уредени магазини!

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

Цѣни достъпни за всѣкого!

10-8

ДО НАШИТЕ ПОСТОЯННИ И СЛУЧАЙНИ СЪТРУДНИЦИ

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своитѣ постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следнитѣ нареждания:

1) Статиитѣ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможность съ пишуща машина. Нечетливитѣ статии, а сжщо така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.

2) Статиитѣ трѣбва да бждатъ къси и въ никой случай по-дълги отъ 2½ печатни страници отъ списанието. Дългитѣ статии се оставятъ непрегледани.

3) Ръкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

4) Редакционния комитетъ не е длъженъ да дава обяснение на сътрудницитѣ си защо статията му не е удобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ удобрението ѝ.

ОТЪ РЕДАКЦИЯТА

ТРАКТОРИ „МАКЪ КОРМИКЪ-ФАРМОЛЪ“

Най-последния модель трактори на всеизвестната свѣтовна фабрика за земледѣлски машини
ИНТЕРНАЦИОНАЛЪ ХАРВЕСТЕРЪ КОМПАНИ въ Чикаго, готови на складъ и по поръчка.

ОТЪ СЖЩАТА ФАБРИКА:

„МАКЪ КОРМИКЪ“

сноповръзвачки тракторни и обикновени, жетварки и други подобни машини;

„ИНТЕРНАЦИОНАЛЪ“

моторчета отъ 1½, 3 и 6 к. с. * Редови сеялки съ двойни дискове * Яромелки 6, 8 и 10 цолови.

„ДИРИНГЪ“

култиватори за кукурузъ (тесачки) и дискови брани, торопръскачки, кукурузороначки и др.

Представителство на „ДОЙЧЕ ВЕРКЕ“ Б. А. Д. София, мотори, помпи, мотоциклети, велосипеди, електромотори и др.

Представителство на автомобилитѣ „КРАЙСЛЕРЪ“;

Механикъ специалистъ на разположение на клиентитѣ винаги бесплатно.

ОБЪРНЕТЕ СЕ КЪМЪ ФАБРИЧНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЪ:

ВЕЛИЧКО П. ДИМИТРОВЪ

МАШИНЕНЪ СКЛАДЪ * **ЛОМЪ** * ПОДЪ МИРОВОТО СЪДИЛИЩЕ

Телефонъ № 127

Телеграфич. адресъ: ДИРИНТЕРЪ

5-2



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

ВАТСОНЪ & ЮЛЪ

Параходна агенция Л-та

Бургаски клонъ Телефонъ № 255

ТЕЛЕГРАМИ: ШИПИНГЪ — БУРГАСЪ

10-7

**Воененъ шапкарь
НЕНКО СЛАВЧЕВЪ**

ул. Преславска 19

ВАРНА

ГОЛЪМЪ СКЛАДЪ:

на каскети, всички видове формени и
ученически фуражки * Винаги въ
депозитъ материали за сжщитѣ.

ГОЛЪМЪ ИЗБОРЪ

отъ мекн шапки отъ най-реномиранитѣ
италиянски фабрики и пр. и пр.

10-7

АНДРЕЙ ИВАНОВЪ & СИНОВЕ

ВНОСЪ НА ЖЕЛЪЗАРСКИ,
ТЕХНИЧЕСКИ И ДР. СТОКИ



ЛОМЪ

10-2

Р. ХР. ЦОНЗАРОВЪ
ЛОМЪ

КЪЩА ОСНОВАНА 1908 ГОД. ЗА ТЪРГОВИЯ СЪ
ВСИЧКИ ВИДОВЕ ЗЕМЛЕДѣЛЧ. УРЕДИ И МАШИНИ

ВИНАГИ на СКЛАДЪ И НАЙ-ГОЛЪМЪ ИЗБОРЪ:

отъ разни обикновени и тракторни плугове „ГЛИГАНЪ“;

усъвършенствувани дискови грапи оригинал „ГЛИГАНЪ“;

триори „ХАЙДЪ“ марка „ОРЕЛЪ“;

жетвенни машини обикнов. и сноповръзвачки „ДИРИНГЪ“;

Яромелки „ДИРИНГЪ“;

трактори „КЕЙСЪ“ и „ДИРИНГЪ“

и много други машини и уреди отъ голъмъ интересъ за

всѣко модерно земледѣлско стопанство.

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА VI. БРОЙ 9.
ВАРНА, ноември 1929 год.

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

За България 140 лева. За странство 170 лева
УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВЪТНИЯ ОТДЪЛЪ

Отдѣленъ брой 20 лева
Гл. редакторъ САВА И. ИВАНОВЪ

Ник. Вас. Ракитинъ

ДУНАВСКИ СОНЕТИ

1. ЛЪТО

На Бога е курбанъ обреченъ,
Бразди надежди сж хранили,
Гергйовски дъждъ съ напѣвъ провлѣченъ
Благословилъ ги и кѣлнили.

Гали ги вѣтъръ, слънце пече,
Налѣлъ се класъ до класъ люлѣ —
И ранно утро отдалече
Размахва сърпове и пѣе.

Вижъ: хукнало презъ ширинето
Какъ работното бодро лѣто
Престилки златни е развѣло

По валози, по брѣговетъ
На бѣлий Дунавъ, дето свѣти
Небето потопено цѣло!

2. БЛАТО

Слънцето разсуква златнитъ си жици
По водитъ, дето вѣтърътъ снове
И люлѣ кржгове на върволици
До потънали съ дървета брѣгове.

Като че отъ смъртъ разтворени зеници
Надъ вълни надничатъ жълти цвѣтове.
Изъ тръстики, дето скри се ято птици
Мжката се рони на пискливи гласове.

О, животъ, ти си непроходимо блиато —
Въ дѣлничния смрадъ и водорасли на бедитъ
Вѣхне цвѣтето на всѣко чувство свято,

И съ крила сломени въ кѣтчета потайни
Пискатъ смъртно лебедитъ на мечтитъ
Съ дигнати очи къмъ небеса сияйни.

3. АВГУСТЪ

Презъ ноцъта ги лѣхнала смъртъта,
Клюмнали сж и треви и листи.
Бѣли кърпи вѣе утринъта,
Небесата сж дълбоки, чисти.

Чувствува се въ тая широта
Надъ поляни и води сребристи,
Какъ разсипва слънце щедростъта
На последни радости лжчисти.

Колко тихо е — ни звукъ, ни глъчка
По ликътъ на блѣсналото блиато.
Нито сѣнка, ни бразда, ни брѣчка.

И звучи незрима тжжна лира
Тамо въ пламналия лесъ отъ злато,
Дето бавно лѣтото умира.

4. СТРАЖЪ

На прѣсти бавно топла ноцъ възлѣзва.
Лениви, кротки се талази мѣтатъ.
Безшумно ладията ги прорѣзва.
Въ дълбочинитъ имъ звездитъ свѣтятъ.

И въ тишината жива, ясна, трезва,
Погълнала брѣга, де сѣнки шетатъ,
Тамъ върху него страненъ се изрѣзва
На часовоя буденъ силуетътъ.

По хѣлмове следъ стадото си мирно
Овчаръ ще свири, пѣсенъ на девица.
Ще екне въ жѣтва изъ полето широко,

Животътъ въ грижи ще тече спокоенъ,
Додето тукъ на родната граница
Ще бодърствувашъ ти, нашъ храбъръ воинъ!

Маршъ на Пълтвенската Морска Колония

Слова Н. П. Вахитинъ Муз. Ст. Димитровъ

The musical score is written for two staves (treble clef) in G major (one sharp) and 2/4 time. It consists of seven systems of music. The lyrics are written below the notes. The score includes dynamic markings like 'f' and 'mf', and performance instructions like 'Coda' and 'D.C. al fine'. There are also some handwritten annotations in red ink, such as 'Нощ' and 'При'.

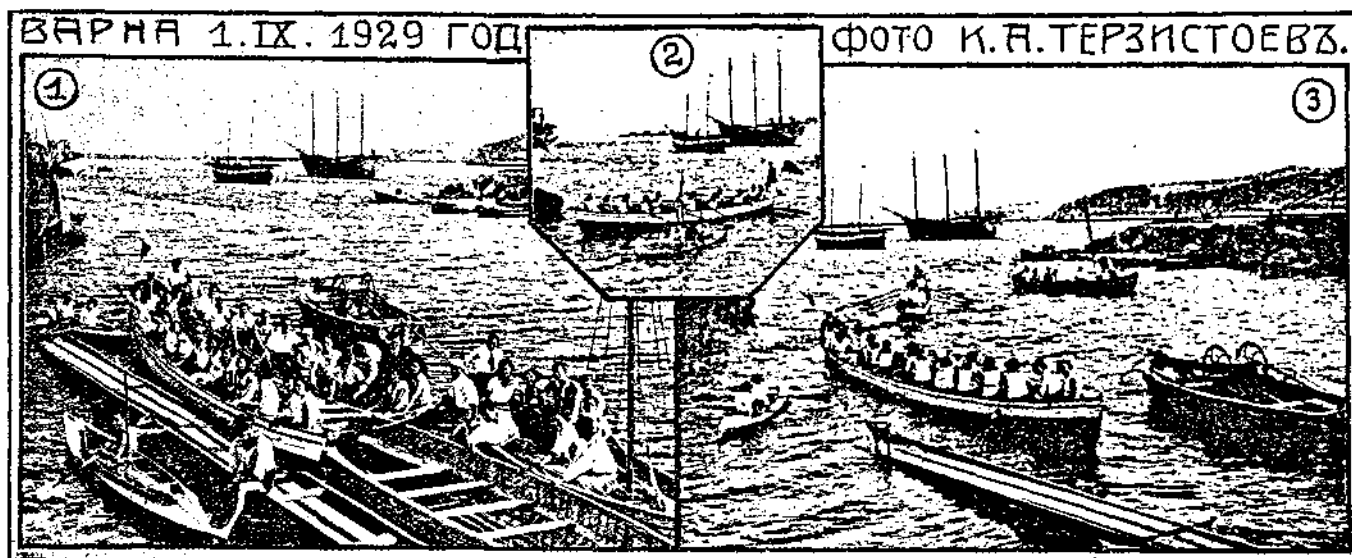
При вѣтъ на тебѣ, сти- хи - о вод-на, при вѣтъ, без-бѣтн оскв-ѣт-мѣ ширѣ, Ду-
 ша ш-ѣ-ца и своб-на и денъ и нощъ бѣт, снѣ и ширѣ. *mf*
 тебѣ ми силъ це-то въз- ми - за ти си кон-нѣтъ и кра-со-
 та, *ти си кон-нѣтъ* и кра-со-та *ти се кон-нѣтъ и кра-со-*
 та, *Нощъ* та - вѣтъ звѣзда-та си ри - за нѣт-
 грѣ-ѣ те с'бѣд-крашнѣта, *Нощъ* грѣ-ѣ те с'бѣд-крашнѣта
Крайността
Coda
 та. *D.C. al fine e poi la Coda* вѣтъ, при-вѣтъ, при-вѣтъ!

3. Ревешъ отъ гнѣвъ и мъка диво.
 И пѣшъ кротко отъ любовь
 Подвижно, тайнствено и живо
 Море, обичамъ твоя зовъ.

4. Обичамъ твоитѣ лазури
 И твоя ширѣ и твоятъ мощъ.
 Къмъ тебе въ тишина и бури,
 Влѣче ме непобедна нощъ.

5. Какъ чувствамъ се съ душа свободна,
 За подвигъ и животъ пламтя.
 Приветъ н тебъ сти-ио оми

ИЗЪ ЖИВОТА НА ВАРНЕНСКИЯ МОРСКИ СПОРТЕНЪ ЛЕГИОНЪ ПРИ Б. Н. М. С.



1. Излетъ до Карантината съ участието на дамскитѣ облуги и облугитѣ „Пиратъ“ и „Слава“ — моментъ преди тръгването отъ пристана на легиона. 2. Дамскитѣ облуги следъ тръгването. 3. Моментъ отъ тръгването.

Капитанъ I. р. о. з. МИХАИЛОВЪ

ВОЕННИТЪ ФЛОТИ НА ДУНАВА

Съ разпадането на Австро-Унгарската монархия се образуваха нови дунавски държави. Отъ тѣхъ Австрия и Унгария, както и България, нѣматъ правото да поддържатъ на рѣката воененъ флотъ, а само полицейски такъвъ и то въ ограничени размѣри.

Само Чехия, Югославия и Ромъния иматъ правото да поддържатъ на Дунава воененъ флотъ. Първата отъ тѣхъ владѣе малкъ брѣгъ отъ рѣката и не е проявила намѣрение да създаде голѣмъ рѣченъ флотъ.

Обаче Югославия и Ромъния иматъ сериозни рѣчни сили и полагатъ голѣми грижи за развитието и поддържането имъ.

Преди войната Сърбия нѣмаше никакъвъ флотъ. Следъ войната вече Югославия получи отъ бившия дунавски австроунгарски флотъ:

- 1) монитора „Вардаръ“ — бившия „Bosna“.
- 2) монитора „Драва“ — бившия „Enns“.
- 3) монитора „Сава“ — бившия „Bodrog“.
- 4) монитора „Морава“ — бившия „Kögs“.

„Вардаръ“ и „Драва“ сж нови и мощни кораби, построени въ началото на войната, 600 тона водоизмѣстване съ 4 — 12 см., 2 — 7 см., 2 — 47 м.м. орджия и 6 картечници. Палубата е съ 25 м.м. дебела броня, а бортоветѣ съ 40 м.м. броня. Иматъ скоростъ 25 клм. и по 90 души личенъ съставъ. „Сава“ е малко по-старъ типъ, а „Морава“ най-старъ, обаче и двата иматъ достатъчна броня и 12 см. артилерия. Обща отрядна скоростъ 24 клм. Този мониторенъ отрядъ съставлява една здрава ядка, къмъ която сега се работи да се придадатъ другитѣ типове второстепенни кораби на рѣчния флотъ, наречени стражеви и други по-дребни сждове.

Действията по рѣката, въ отличие отъ тия по море, сж много повече и непосредствено свързани съ действията по сухо. Даже въ по-голѣмата си частъ тѣ сж предизвикани и оперативно разчетени изключително отъ сухоземнитѣ операции. Друга важна особеностъ е, че къмъ действията по рѣката съ голѣмъ успѣхъ могатъ да бждатъ преустроени и привлѣчени почти всички видове сждове, които

въ мирно време плаватъ по рѣката, като влѣкачи, шлепове, моторни кораби, катери и пр. Трѣбва да отбележимъ, че мощниятъ югославянски търговски флотъ дава голѣмъ изборъ и голѣма възможностъ да служи за успѣха на югославянското оржие по рѣката, а особено при липса на какъвто и да е другъ противникъ, освенъ ромънския флотъ.

* * *

Постепенното развитие на ромънския рѣченъ флотъ говори за една похвална методичностъ и настойчивостъ.

Така: веднага следъ руско-турската война Ромъния, нѣмайки срѣдства и възможностъ да създаде рѣченъ флотъ отъ голѣми единици, а сжщо и поради липса на основания да счита новия си юженъ съседъ за противникъ, използва богатия опитъ на рускитѣ моряци презъ войната и още въ 1882 г. построи 6 стражеви катери типъ „Pandurul“. — Тия катери сж подражание на малкитѣ руски катери „Мина“ и „Шега“, съ каквито рускитѣ моряци извършиха знаменититѣ и недостатъчно познати намъ геройски минни атаки върху турскитѣ монитори, които се бѣха опрѣли на здрави за него време крепости, като Русе, Никополъ и пр.

Съ тия недостатъчно известни у насъ героични действия рускитѣ моряци поразиха турскитѣ великани и осигуриха минаването на освободителнитѣ войски. Тия катери сж особенъ типъ (дълги), построени въ 1874 г. по указания на престолонаследника, а по-сетне императоръ Александъръ III. — Това сж сжщитѣ катери, които и днесъ влизатъ въ състава на Дунавската полицейска служба — „Ботевъ“ и „Левски“. — До преди 4 години тия катери съставляваха единственитѣ и най-добри наши единици на Дунава, докато тѣхнитѣ съвременници въ Ромъния „Pandurul“ вече отдавна стоятъ на последно мѣсто въ ромънския рѣченъ флотъ. По-късно, но тутакси следъ като съюзницата на Ромъния, Австро-Унгария, построи стражеви кораби типъ „b“, „c“, „d“ (1906—1907 г.), Ромъния построи стражевитѣ кораби типъ „Capt. Lascar Bogdan“ съ

увеличено водоизмѣстване и съ въвеждане на 1—47 м. м. орждие. Въ 1906—1907 г. Ромъния построи 4-тъ монитори типъ „Братияну“ съ силно преобладаващи данни надъ съвременниците имъ „Водгог“ въ австроунгарския флотъ. Отъ тогава до началото на европейската война Ромъния бѣше първата дунавска военна сила.

Развитието на ромънския рѣченъ флотъ е образцово по своята системностъ и упорство за неговото създаване, съ опредѣлено намѣрение да бжде въ състояние да владѣе Дунава. Не бѣше виновна материалната частъ на тази първокласна рѣчна сила, каквато е ромънскиятъ дунавски флотъ, загдето той не спомогна за предотвратяването на неподобната военна трагедия на Ромъния презъ 1916 година. Затова пъкъ трѣбва да изтъкнемъ мирновременното творческо развитие на всички дунавски въпроси, като строежа и развитието на пристанищата, укрепяване брѣговетъ, изучване и подържане леглото на Дунава, риболовство, създаване собствено корабоплаване; по всички тѣзи направления Ромъния е проявила едно правилно разбиране и съзнание за нуждата и връзката между тѣхъ и ги е изпълнявала безспирно отъ етапъ на етапъ, въ пълна хармония помежду имъ. Картина на развитието на военния флотъ е само една брънка въ сжщото дѣло, която не е дразнила и не е възбуждала останалитѣ прояви и дейности на Дунава, както това е ставало у насъ и то въ най-тежкитѣ минути за бившето българско морячество.

Независимо отъ своя рѣченъ флотъ до войната, Ромъния получи следъ войната 3 монитори отъ бившия австро-унгарски флотъ: „Буковина“ — бивши „Sava“, „Бесарабия“ — бивши „Inn“ и „Ардял“ — бивши „Temes“. — Ако имаше и четвърта военна плячка, вѣроятно щѣше да се именува като териториялната плячка „Добруджа“.

Четиритѣ монитора „Братияну“, заедно съ новопридобититѣ три монитора, съставляватъ главнитѣ рѣчни сили на Ромъния. Макарь че тѣ сж два типа, но иматъ това голѣмо удобство, че тактическитѣ имъ данни: артилерия, бронирана защита и скоростъ (24 клм.) сж у всички почти еднакви и приличатъ на поменатитѣ по-горе югославянски монитори.

Стражевитѣ катери, макаръ и остарѣли, не губятъ значението си, понеже въ другитѣ държави тозу типъ кораби съвсемъ липсватъ.

Огромниятъ търговски паркъ на Ромъния дава безброй възможности за сътрудничество на военния флотъ.

* * *

Известно е, че ние никога не сме имали на Дунава рѣчни сили въ правата бойна смисълъ на думата. Веднага следъ освобождението у насъ останаха на Дунава руски военни моряци, получихме подаръкъ и нѣкои рѣчни корабчета, съ което бѣ сложено началото на нашето корабоплаване — на нашата Дунавска Военна Флотилия. Дейни личности не намѣриха очакваната подкрепа за едно сериозно създаване на нашитѣ рѣчни сили и скоро си отидоха. Политическитѣ пъкъ причини следъ 1885 г. накараха и другитѣ руски моряци да ни напуснатъ. Нашата дунавска флотилия никога не е имала една пълна и съобразна съ военно-географскитѣ условия материална частъ, а покрай това

и потрѣбната организация, затова пъкъ тя е имала много голѣмо значение за създаване на нашето морячество и морска машинна техника. На Дунава се обучаватъ първитѣ наши моряци, отъ тамъ стана прехвърлянето въ Черно море на личенъ съставъ за образуване на военния ни флотъ. Въ Дунавската флотилия се зароди и създаде първото наше Морско Машинно Училище, което днесъ е въ 46-а година на своето тѣй ползотворно за родната техника сществуване. Отъ 1921 г. до 1926 г. въ старитѣ, запуснати и отъ всѣкжде забравени сгради на издъхващата наша дунавска флотилия се сложи зародиштѣ на второ техническо училище въ страната, което следъ своето окончателно затвърдяване напусна старото овехтѣло гнѣздо на своя 46-годишенъ събратъ и днесъ краси гр. Русе и радва техниката на страната съ своята ползотворна работа, подъ названието Механо-Техническо училище при Русенската търговско-индустриална и занаятчийска камара.

Почти всички днешни наши служби на море и Дунава въ връзка съ родното корабоплаване и нашитѣ пристанища сж запълнени съ ученици на бившата наша дунавска флотилия или съ ученици, на които учителитѣ сж се създали въ нея. Съ право нашата бивша дунавска флотилия се явява Иерусалимъ на нашето морячество. Тя изигра спасителна роль за Видинъ въ 1885 г.

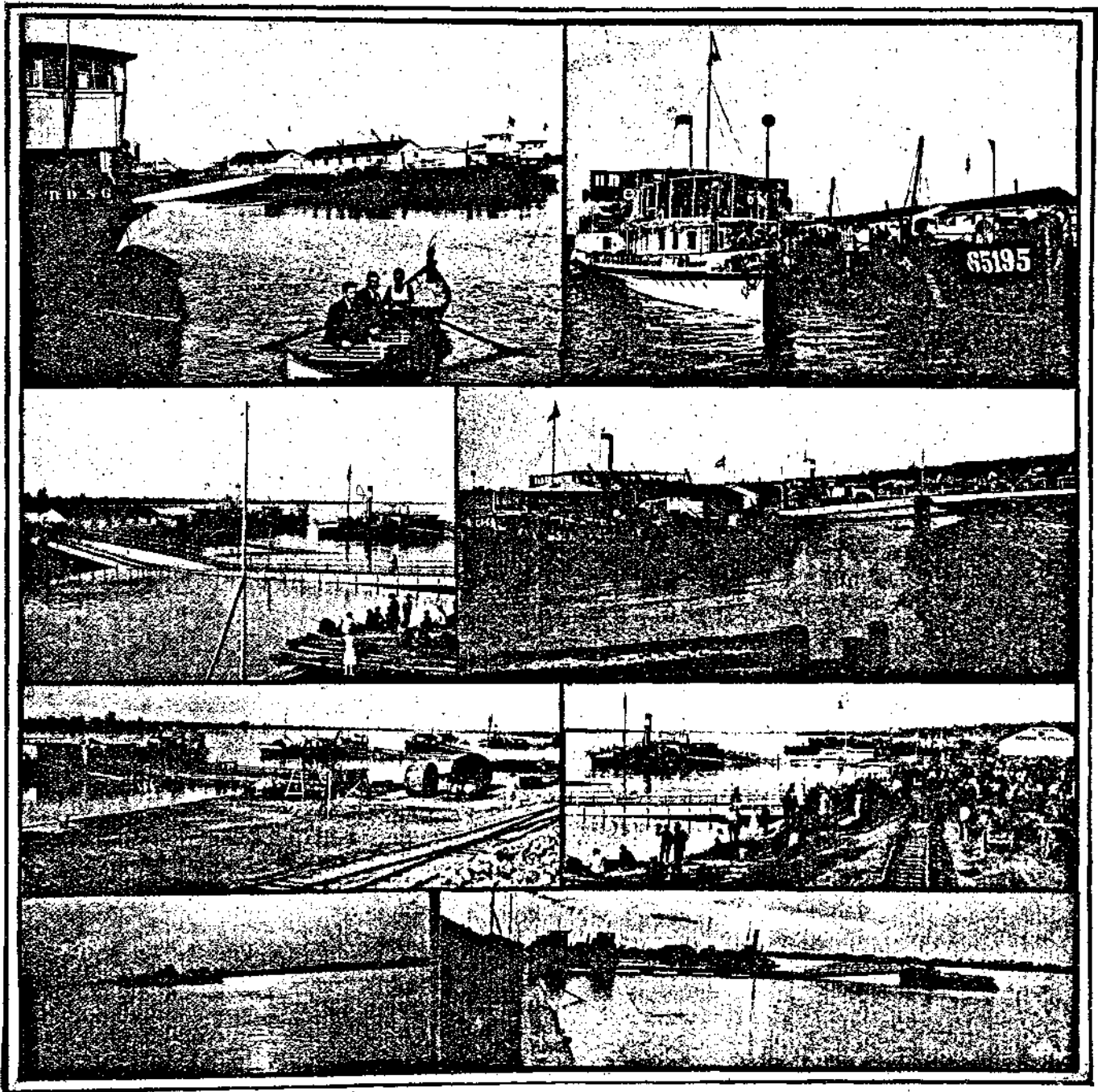
Знайно е, че нещастната за насъ 1913 г. бѣше фатална и за нашата дунавска флотилия, тѣй като поради една неоправдана военна прибързаностъ цѣлиятъ нейнъ корабенъ съставъ бѣше потопенъ отъ нашитѣ военни моряци.

Съгласно разоржителнитѣ нареждания на „усмирителнитѣ“ договори, следъ войната българитѣ, които самоволно се бѣхме лишили отъ потрѣбния за сигурността и достоинството на справедливитѣ ни исторически задачи морски и рѣченъ флотъ, защото такъвъ не обладавахме — ние бѣхме лишени въ бждеще и отъ правото за такъвъ. Ние днесъ можемъ да подържаме малки полицейски кораби на морето (само Черното море) и на Дунава.

Днесъ нашата Дунавска полицейска служба има два дървени моторни кораба „Черноморецъ“ и „Бѣломорецъ“ — 80 тона съ по 3 мотора по 220 конски сили и три дървени моторни кораба — „Капитанъ Лейтенантъ Минковъ“, „Миньоръ“ и „Взривъ“ съ по 40 тона и по 2 мотора по 220 к. с. Тѣзи кораби сж американски постройки отъ 1916 г., предназначени за съгласенскитѣ флоти, предимно за английския, като срѣдство противъ надигналата се опасностъ отъ германскитѣ подводници. Интересна и знаменателна е бързината, съ която сж построени тѣзи кораби въ Америка. Първоначално Англия е поръчала 50 такива кораба и веднага следъ това поръчала още 500. Всичкитѣ 550 кораба, съвсемъ новъ типъ, съ съвсемъ новъ типъ специални мотори, сж построени въ 488 дена, вѣнъ отъ неутралната територия на Съединенитѣ Щати — въ Канада.

Освенъ тѣхъ, къмъ Дунавската полицейска служба се числятъ и малкитѣ парни катери, останали отъ освободителната война — „Ботевъ“, „Левски“, „Борисъ“ и „Караджа“ и нѣколко моторни лодки: „Тилла“ — подаръкъ отъ русенския гражданинъ Хуго Шюберъ, „Лейтенантъ Ляпчевъ“, „Мичманъ Саевъ“, „Генералъ Кирковъ“ и „8/21 Ноемврий 1912 г.“

ИЗГЛЕДИ ОТЪ ЛОМСКОТО ПРИСТАНИЩЕ 1928 Г.



К СТ. ДОБРУДЖАЛИЕВЪ

ЛОМСКОТО ПРИСТАНИЩЕ

Като дунавско пристанище Ломъ е игралъ важна роль въ икономическия ни животъ преди освобождението, особено следъ 1838 година. Тогава вносътъ и износътъ на цѣла Западна България, часть отъ Западна Македония и Източна Сърбия е ставалъ презъ Ломското пристанище. Разбира се, тогавашнитѣ търговски връзки съ западно-европейскитѣ държави сж били още много слаби.

Следъ освобождението на България, хинтерландътъ на Ломското пристанище се значително намалява, понеже се установяватъ държавни и митнически граници. Въпрѣки това, до края на 19-ия вѣкъ то е работило, сравнително съ другитѣ

дунавски пристанища, най-добре, защото най-късиятъ пѣтъ между София и Централна Европа е минавалъ именно презъ Ломъ. Обаче съ направата на Сомовитската желѣзопѣтна линия (1899 до 1913 год.) Ломското пристанище изгубва голѣмата си роль, като вносенъ пунктъ, а запазва известна часть отъ износа, макаръ че като неговъ хинтерландъ оставатъ само две-три околни.

Съ откриването въ 1913 година на желѣзопѣтната линия София—Ломъ, вносътъ презъ Ломското пристанище започва бързо да се увеличава.

Отъ 35 години насамъ значението на Дунава, като най-удобенъ и евтинъ пѣтъ за търговската ни обмѣна съ Централна Европа, непрекъснато расте.

Статистическите данни, съ които разполагаме за последните 5 години след големата война, показват, че $\frac{1}{8}$ от вноса и $\frac{1}{23}$ от износа на цѣла България става през Ломското пристанище.

Трафикът на това пристанище за финансовата 1928/1929 година е билъ, както следва:

Пристанището е било посетено отъ 2000 кораба, почти всички чужди, съ обща вмѣстимост около 470,000 регистър-тона. Отъ тѣзи кораби сж разтоварени вносни стоки за Царството около 52,000,000 кгр. Крайбрѣжно пренесени стоки отъ други пристанища за Ломското — около 3,500,000 кгр. Презъ това време сж слѣзли отъ странство и отъ българските крайдунавски пристанища въ Ломъ около 12,500 души пътници.

Презъ сжщата година сж изнесени отъ България за странство: зърнени храни, яйца, тютюни, кожи, кюспе и др. около 14,000,000 кгр., на стойност около 300,000,000 лева, и то произведения отъ български произходъ.

За сжщото време сж транзитирани повече отъ 1000 тона турски тютюни отъ Източна Тракия за Централна Европа.

Отъ внесените въ България чужди стоки и мѣстни такива сж пренесени отъ Ломъ за другите крайдунавски градове около 6,000,000 кгр. и сж отпътували отъ Ломъ за странство и крайбрѣжието около 13,500 пътника.

Отъ внесените транзитни чужди стоки и отъ износа на такива отъ български произходъ е постѣпилъ приходъ за държавното съкровище отъ

мита, гербъ и други около 90,000,000 лева; при това трѣбва да се има предъ видъ, че само една малка част отъ внесените стоки се обмитватъ въ Ломската митница; всички останали се обмитватъ най-вече въ Софийската и други митници.

Освенъ прихода отъ мита, постѣпватъ още разни пристанищни такси, събирани отъ стоките и корабите, посетили пристанището и отъ слѣзли и качили се пътници, наемъ на пристанищни мѣста и хангари за складиране на стоки и пр., отъ което приходътъ за държавното съкровище значително се увеличава.

Бъдещето чертае добри перспективи за Ломското пристанище, чийто трафикъ особено чувствително ще нарастне следъ завършването на канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ, големия воденъ път, който ще свърже Северното съ Черното море.

Напоследъкъ, правилно ценейки големото значение на Ломското пристанище, държавата е отпуснала около 4 милиона лева за разширението му, но трѣбва да се върва, че грижите на държавата не ще се изчерпятъ само съ разширението на пристанището; необходимо е да се предвидятъ и други кредити за постепенното му снабдяване съ модерни, механически срдства за бързо и ефтино товарене и разтоварване. Необходимо е сжщо така да се създаде и едно зимно пристанище, т. е. удобство за безопасно презимуване на известенъ брой кораби; географически условия на брѣга, особено ако се използва устието на р. Ломъ, твърде благоприятствуватъ за това.

А. СП. РАЗБОЙНИКОВЪ

ИМЕТО НА БЪЛО МОРЕ

Известно е, че древните гърци наричаха Бѣлото море „Егейско“, което име днесъ е широко разпространено между всички неславянски народи. За това име тѣ сж създали една хубава легенда — за царя Егея, който, отъ жалба за своя синъ Тезей, когото смѣталъ за загиналъ, се хвърлил въ морето и се удавилъ. Славянските народи, обаче, наричатъ това море „Бѣло“, което име, преведено, често се употребява отъ нѣкои европейски народи.

Името „Бѣло море“ е разпространено всрдъ цѣлия български народъ, и въ най-затѣтената колиба. Морето, което е тамъ далеко къмъ югъ, къмъ топлинѣ страни, за нашия народъ е „Бѣло море“. Отъ тамъ иде единъ влаженъ вѣтъръ, който причинява промѣна на времето; обикновено следъ него идва дъждъ. Тоя вѣтъръ нашиятъ народъ нарича „бѣлъ вѣтъръ“ или „бѣлчо“. Известна е на всички ни народната пѣсенъ „Бѣлъ вѣтъръ духа, синѣгове топи“. Разбира се, това хубаво българско име на морето ние трѣбва да пазимъ, а не, както правятъ нѣкои политици и вестникари, да го замѣстваме съ чуждото име Егейско море, а нѣкои, сигурно отъ невежество, дори го наричатъ „Егея бѣлъ“!

Безспорно е, че името „Бѣло море“ е дадено на това море отъ българския народъ и отъ тукъ то е разпространено и у всички почти славянски народи. Или по-точно, това море е наречено така още отъ тия славянски племена, които образуваха или влѣзоха въ състава на българския народъ презъ първата половина на срдните вѣкове — при Бориса и Симеона.

Явно е сжщо, че думата „бѣло“ означава бѣлъ цвѣтъ, въ противоположностъ на „черно“, а самото име Бѣло море е въ противоположностъ на другото море, Черно море, което сжщо е било известно на българските славяни, дори по-рано отъ Бѣлото море. Кога е кръстено морето съ това име „Бѣло море“ и защо още старите български славяни така сж го кръстили, представлява единъ интересенъ въпросъ за изследване. Доколкото ми е известно, по това въ нашата и чужда литература дсега почти нищо не е писано.

*
* *

Следи за славянски поселения въ Балканския полуостровъ имаме вече отъ срдата на IV вѣкъ сл. Хр. и то тия следи сж къмъ срдното течение на р. Марица — изобщо доста на югъ, не далеко отъ Бѣло море. Но следите отъ следващия V вѣкъ сж още по-безспорни. Само че славянските нахлувания и поселения въ полуострова още не ще да сж били много големи, славяните повече сж опустошавали Византийската империя и се връщали въ отечеството си отвѣдъ р. Дунавъ. И наистина, въ края на V вѣкъ славяните вече компактно населявали земите на северъ отъ долини и срдни Дунавъ. Въ началото на VI вѣкъ тѣ започнали чести и масови нахлувания въ полуострова, въпрѣки силната съпротива на Византийската империя. Това продължило презъ цѣлото столѣтие, а сжщо и първата четвъртина на VII вѣкъ. Славяните не само опустошавали имперските земи, но сжщо се установили въ империята „като че ли тя на тѣхъ принадлежи“, както се изразява единъ съ-

временникъ. Тѣ заселили земитѣ на днешна България, южна Тракия до Мраморно и Бѣло море, Македония, Гърция, Албания и Сърбия дори до Бѣлградъ. Това сѣ били българскитѣ славяни, отъ българската езикова група. Чакъ следъ тѣхъ и късно (629 г.) сѣ дошли сърбо-хърватитѣ, които били изселени въ северо-западния жгълъ на полуострова; но тѣ били заселени съ съгласието на Византия, като признавали и властѣта на императора.

Българската славянска група здраво заседнала въ полуострова, но била разпокъсана на отдѣлни племена, които византийскитѣ императори отрано се опитали да подчинятъ. Тия племена стигнали до Бѣло море въ Гърция, Тесалия, Македония и Тракия. Въ 550 год. една славянска група стигнала р. Марица, раздѣлила се на две и едната ѝ половина превзела крепостѣта Топиръ на Бѣломорския брѣгъ. За нѣкои отъ славянскитѣ племена има интересни сведения въ житието на св. Димитрия Солунски. На три пѣти тѣ безуспѣшно обсаждали Солунъ (къмъ 581—584 г. и въ 609 г.). Третия пѣтъ обсадата се водѣла по сухо и по море. Въ житието се спомнятъ следнитѣ славянски племена, които отъ море до море опасватъ Солунъ — отъ западъ, северъ и югъ, изобщо заемали сѣ южна Македония до морето: драговичи, сагудати, белегезити, военити, березити, стримонци, ринхини въ Халкидическия полуостровъ до залива Орфано. Въ житието се казва, че имало още и други племена. Въ областѣта на долна Мѣста сѣ били смолянитѣ. Отъ тукъ на изтокъ, въ подножието на Родопитѣ, и още по на изтокъ — край Бѣло море, ние не знаемъ имената на заселилитѣ се славянски племена. Всички тия племена влѣзоха въ състава на българския народъ.

Отъ житието на св. Димитрий Солунски ние имаме интересни сведения за мореходството и мореплавателното изкуство на тия славяни презъ VI и VII вѣкове. Но такива сведения имаме и отъ други съвременни източници. Особено се славил като мореплаватели изъ Бѣло море халкидискитѣ ринхини и тѣхниятъ князь Пребъндъ. Отъ тѣхъ треперѣло населението на Бѣломорскитѣ острови. Въ 689 г. струмци и сагудати презъ Бѣло море и Дарданелитѣ стигнали въ Мраморно море и предъ портитѣ на Цариградъ, като ограбвали корабитѣ, които носѣли храна за града. Въ 622 г. заселилитѣ се славянски племена въ Гърция, казватъ лѣтописцитѣ, предприели грабителски походи въ Бѣломорскитѣ острови, като достигнали чакъ до островъ Кипъръ въ източното Сръдиземно море. Въ 626 г. сѣщо славянитѣ обсаждали Цариградъ съ своеобразна своя флота — вече представлявали морска сила!

Интересно е, че въ сведенията си съвременнитѣ автори говорятъ за тия славяни, като ги смѣтатъ изкусни и безстрашни моряци, които разполагатъ съ много кораби и предъ тѣхнитѣ нашествия бѣгало островното и крабрѣжно население на Бѣло море. Но интересно е било и друго: тия страшни кораби на българскитѣ славяни, смѣлятъ имъ бѣломорски флотъ, се състоялъ отъ лодки-еднодрѣвки! Презъ VII вѣкъ ние трѣбва да считаме славянскитѣ племена като разпоредители въ Бѣло море. И никой не трѣбва да се съмнява, че това море, вече така добре опознато, е кръстено още презъ VI вѣкъ съ името „Бѣло море“; името му се е предавало отъ уста въ уста, отъ поколѣние на поколѣние, като е преминало въ народнитѣ предания и приказки и въ народнитѣ пѣсни. Би било важно да се знае обаче, кога за прѣвъ пѣтъ въ

българската лѣтопись е споменато името „Бѣло“ море.

*
* *

Българскитѣ славянски племена, за да кръстятъ морето съ името „Бѣло“, трѣбвало е да иматъ своитѣ основания. Мѣчно е да се допусне, че тѣ сѣ го нарекли просто въ противоположностъ на Черно море, или че то е било, или имъ се е видѣло, по-тихо, по-приветливо. Защото всѣко море си е море — една неспокойна стихия. Сигурно за тѣхъ южното, новото море е било „бѣло“ поради нѣкой външенъ белегъ.

И наистина, разглеждайки Бѣло море като отдѣленъ индивидъ, ние се натъкваме на характерния неговъ белегъ — то е пълно съ острови и островчета. Не случайно гърцитѣ първоначално го нарекли „архипелагъ“. Отъ тая гледна точка нашитѣ славянски прадѣди биха били прави, ако бѣха го нарекли „островно море“, но въ такъвъ случай тѣ просто биха превели грѣцкото му название. Славянскитѣ гений се е спрѣлъ на другъ белегъ, изоставилъ е грѣцитѣ имена и тѣй, както българскитѣ славяни сами се явили предъ водитѣ на Бѣло море, сами сѣ открили нѣщо характерно въ морето, което го отличава, и съ тая характерна отлика, съ това качество или съ тоя белегъ на морето, тѣ сѣ започнали да го наричатъ.

Коя е, прочне, „бѣлотата“ на Бѣло море, коя е бѣленината, която се е натъкнала предъ взора на появилитѣ се предъ морето български славянини и предъ тоя, който предприелъ рискувано и смѣло плаване по неговитѣ води?

*
* *

Бѣло море е малко море. То отъ три страни е заобиколено съ суша, която край него много често издига високи планини и върхове (в. Атосъ, 1935 м. и др.). На югъ отъ него се намира голѣмиятъ о-въ Критъ, сѣщо заетъ съ високи планини, върховетѣ на които достигатъ до 2470 м. Многобройнитѣ острови въ Бѣло море сѣ само съ планини. Планинитѣ високо се издигатъ надъ гладката или бурна морска повърхнина. О-въ Самотраки се издига 1600 м.; така е и съ много други острови (о-въ Лесбосъ, 940 м., Лимносъ, 430 м., Имбросъ, 600 м., Тасосъ, 1045 м.).

Това, което прави и днесъ впечатление на моряцитѣ въ Бѣло море, сѣ бѣлитѣ облаци надъ него, които често увѣнчаватъ върховетѣ на островитѣ, на островнитѣ планини, а понѣкога се разстилатъ надъ цѣлото море и му придаватъ бѣлъ изгледъ. Това явление понѣкога е свързано съ бързо смѣняващи посоката си вѣтрове. Въ такова време платноходитѣ сѣ много изложени. Явлението се обяснява съ сгѣстяването на воднитѣ пари, находици се въ въздуха, вследствие на възходяще движение, или съ сблъскването на въздуха о планинитѣ на бѣломорскитѣ острови или о тия, които се намиратъ на забикалящата го суша. Особното физико-географско положение на Бѣло море, съ планински острови и планински крайбрѣжия, разположено на югъ при паляше слънце, го обособява като отдѣленъ индивидъ, съ едно характерно метеорологическо явление, което ще да е направило още въ ония далечни времена впечатление на нашитѣ прадѣди славяни. Тѣ сѣ видѣли тоя характеренъ белегъ на морето, нарекли сѣ го „Бѣло море“ и отъ поколѣние на поколѣние това име е достигнало до насъ.



Строителницата за въздушни кораби — Фридрихсхафенъ.

М. Остревъ

„ГРАФЪ ЦЕПЕЛИНЪ“

Лошият край на последиците от световната война постави Германия през изтеклите години в извънредно тежко финансово и стопанско положение. Мирните договори и наложиха редица ограничения и прѣчки за по-нататъшното ѝ развитие и животъ, като културна велика държава. Но последните години изнесоха много дѣла на германците, които потвърдяват мощта и голѣмото значение на тоя напредналъ в всѣко отношение народъ.

Днесъ ние сме свидетели на ново чудо на германската техника. Въ Фридрихсхафенъ, въ строителницата за въздушни кораби е привършенъ вече отдавна и поставенъ въ служба най-новиятъ таквъ — „Графъ Цепелинъ“, който по голѣмина и усъвършенствуване надминава построения презъ 1924 год. цепелинъ L. Z. 126 (сега „Los Angelos“) за американския флотъ.

„Графъ Цепелинъ“ носи строителенъ № L. Z. 127, и е сто и седемнадесетиятъ построенъ въ Фридрихсхафенъ въздушенъ корабъ*).

Новиятъ въздушенъ корабъ има следните главни размѣри:

Най-голѣма дължина	23500 м.
Най-голѣмъ диаметръ	30520 м.
Най-голѣма височина	3445 м.
Кубическо съдърж. на носящия корпусъ 105,000 м. ³	

Можелъ е да получи по-голѣми размѣри, но конструкторитѣ му сж били ограничени от размѣритѣ на хангара, съ който корабостроителницата за сега разполага. Въпрѣки това ограничение, обаче, „Графъ Цепелинъ“ днесъ е най-голѣ-

миятъ и най-усъвършенствуванъ въздушенъ корабъ.

Корпусътъ е построенъ почти по досегашните основни принципи. Цѣлиятъ скелетъ е от лекъ металъ, алуминиева сплавъ; съставенъ е от напрѣчни прѣстени, усилен и заздрави посрѣдствомъ диаметрално опънати телове; помежду си прѣстенитѣ сж свързани чрезъ надлъжни ребра. По цѣлата дължина на корпуса въ долната му частъ има коридори, които служатъ за сношение съ моторните гондоли и товарните помѣщения и за оглеждане всички механизми на кораба.

На кърмата сж неподвижно здраво закрепени две вертикални и две хоризонтални, диаметрално разположени направляващи плоскости, о задните краища на които сж подвижно съединени вертикалните и хоризонтални кърмила. Тѣ иматъ почти право-

жгълна форма и сж съ общо плоско съдържание около 25 м.²

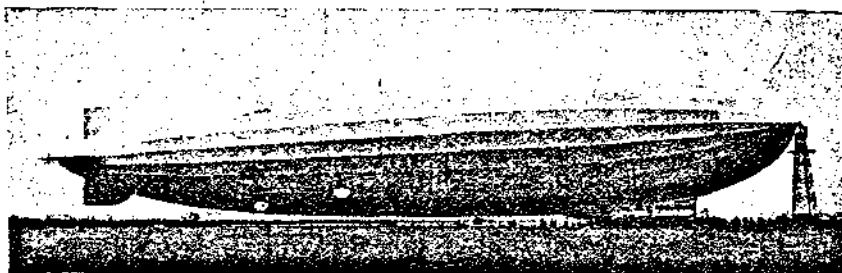
Обшивката на корпуса, отъ особенъ здравъ памученъ платъ, е отъ надлъжни ленти, заловени помежду си и о корпуса чрезъ здравъ шевъ. За непроницаемостъ, а сжщо и за намаление съпротивлението на въздуха, външната страна на обшивката е 3—4 пжти единъ следъ другъ боядисана съ целулозенъ лакъ, а за намаление до минимумъ действието на топлинѣ слънчеви лжчи върху лекия носещъ газъ, е обработена съ алуминиевъ прахъ, чрезъ което е получила огледаленъ блѣсъкъ.

Въ носещия корпусъ сж разпредѣлени 17 отдѣления за лекия (носещъ) газъ, въ 12 отъ които има и отдѣлни резервоари за силовъ (горивенъ) газъ за моторитѣ. Всички резервоари за лекъ и силовъ газъ сж снабдени съ подходящи предпазителни клапани, макаръ голѣмината имъ да е така разчетена, че и при най-голѣмъ товаръ да не по-



Стариятъ генер. Графъ Цепелинъ — изобретателя на възд. корабъ

*) Преди световната война сж построени тамъ 25 въздушни кораби, презъ войната — 88, презъ 1919—1920 г. двата пжтнически въздушни кораби „Bodensee“ и „Nordstern“, които съгласно исканията на Съглашението сж дадени единиятъ на Италия, другиятъ на Франция.



На котвената мачта въ Staaken. „L. Z. 127 Graf Zeppelin.“

лучават максималното налѣгане, което тѣ издържатъ.

За балансиране и поддържане устойчивостта на кораба служи система отъ осемъ балансирани водни резервоари, всѣки съ по 300 кгр. съдържание, разпредѣлени 4 въ носовата и 4 въ кърмовата частъ на кораба. Освенъ тѣхъ има още водни мѣхове въ разнитѣ отдѣления на кораба. Съ цѣлата балансирана система се манипулира отъ командния мостикъ.

Подъ предната частъ, заловена непосредствено о корпуса, е построена голѣмата гондола за корабната услуга и пжтниците. Въ нея отпредъ се помѣщаватъ командниятъ мостикъ съ кърмилното отдѣление, навигационното отдѣление, радиотелеграфната кабина и кухнята, после следва голѣмъ салонъ за пжтниците и офицеритѣ, следъ него — десетъ спални кабини по дветѣ стени на гондолата съ надлъженъ коридоръ между тѣхъ и най-отзадъ сж омивалнитѣ отдѣления и тоалетитѣ.

Отъ кърмилното отдѣление се управляватъ кърмилата за въ страни и на височина. Тамъ има сжщо машиненъ телеграфъ, механизмътъ за действие съ балансираната система и необходимитѣ навигационни и измѣрителни уреди.

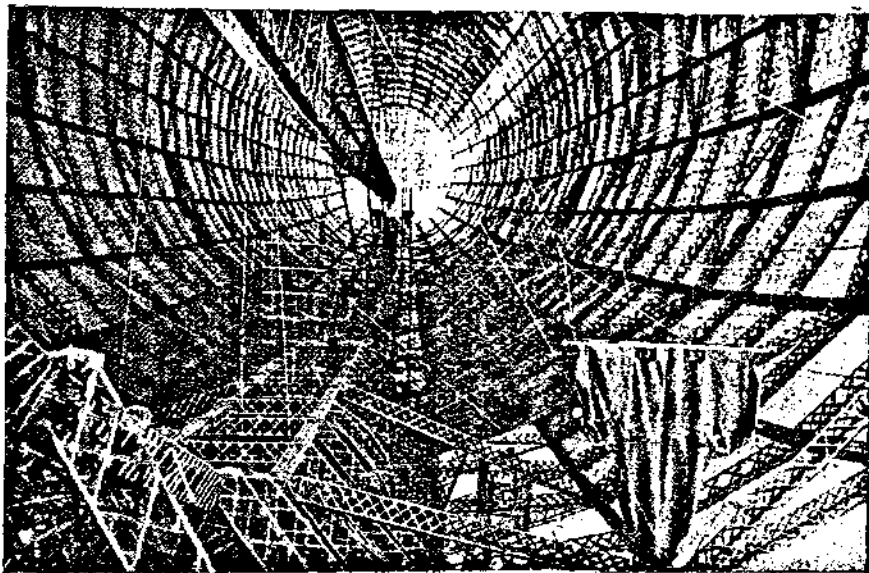
„Графъ Цепелинъ“ се движи отъ петъ мотори система Майбахъ, установени въ 5 отдѣлни гондоли, висеци здраво закрепени о корпуса.

Моторитѣ сж съ следнитѣ данни за всѣки единъ.

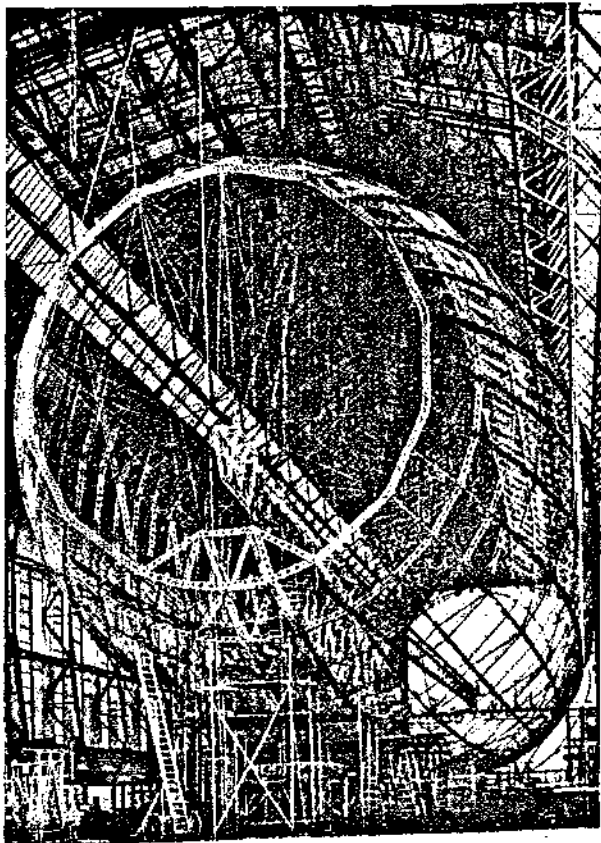
Число на цилиндритѣ — 12; диаметъръ на буталото — 140 мм.; нормална мощностъ при 400 м. височина 550 P.S.; число на въртенята въ минута — 1600; разходъ на бензинъ въ часъ — 117 кгр.; разходъ на масло въ часъ — 25 кгр.; общо тегло на мотора 1150 кгр.;

най-голѣма дължина 195 м.; височина — 097 м.; широчина — 093 м.; премѣстване хода — директно.

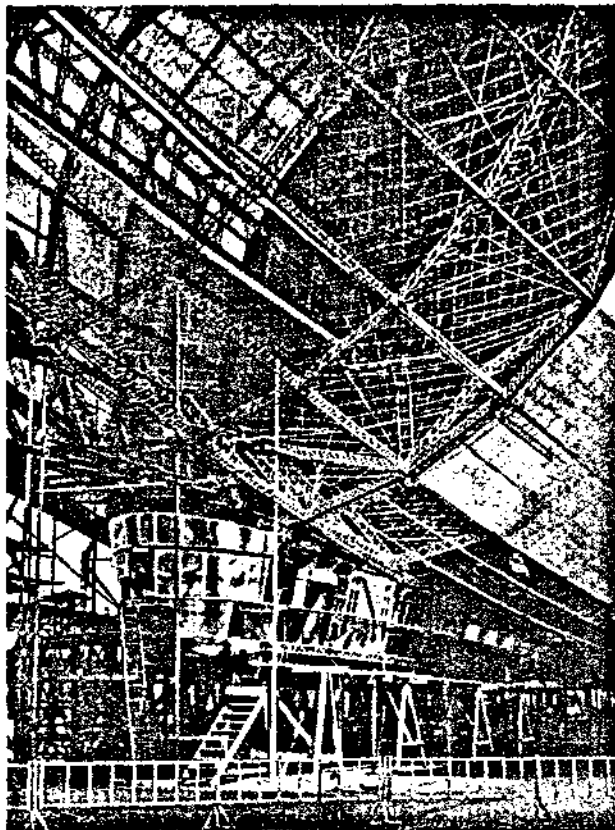
Витлото е задъ гондолата. Всички витла сж дървени, по подобие на аеропланнитѣ, но е предвидено да бждатъ замѣнени по-късно съ такива отъ лекъ металъ — алуминиева сплавъ.



Погледъ презъ вътрешността на корпуса откъмъ носъ.



Конструкция на корпуса безъ предния конусъ.



Командната и пасажерска гондола въ строежъ.

Отиването въ моторнитѣ гондоли става по една тесно прибираща се стълба, до която пъкъ отъ голѣмата гондола се отива презъ коридоритѣ за съобщения.

За гориво на моторитѣ служи бензинъ и горивенъ газъ (въгледорододенъ газъ), който се съхранява въ 12 леки резервуари. Тръбопроводитѣ за гориво сж така построени, че всѣки моторъ получава гориво самостоятелно — независимо отъ другитѣ.

Резервоаритѣ за силовъ (горивенъ) газъ съдържатъ 40,000 куб. м. газъ. Бензинътъ се съхранява въ седемъ групи по три сжда, а всѣки сждъ съ 420 л. съдържание или общо около 9000 литри бензинъ. При нужда обаче могатъ да се взематъ резервни сждове за бензинъ.

Радиотелеграфната станция се състои отъ единъ главенъ изпращачъ, единъ спомагателенъ изпращачъ и три приемни апарати. Антената е висеща, двужична, съ най-голѣма дължина 120 метра. За енергия на генератора отъ радиостанцията се използва вътърътъ, който се получава при пжтуване, като се добива въртението му чрезъ витло, закрепено извънъ корпуса — отъ страни на радиотелеграфната кабината. Единъ резервенъ генераторъ за сждата станция, при нужда, може да се постави въ действие чрезъ електромоторъ отъ енергията за освѣтление. Станцията е снабдена сждо съ уреди за пелингуване чрезъ радиотелеграфа.

Динамомашината за електрическо освѣтление, съ мощностъ 1,5 K.W. се движи сждо отъ вѣтъра. Освенъ това, има резервна електрическа централа за освѣтление съ бензиновъ моторъ и една акумулаторна батерия. Електрическата мрежа съдържа 90 лампи за освѣтление, единъ прожекторъ, единъ трансформаторъ за правъ токъ за резервния радиотелеграфенъ изпращачъ, единъ електромоторъ за макарата на антената и централа за зареждане акумулаторитѣ.

За кухнята, сждо електрическа, се взема енергия отъ трето динамо, което се привежда въ движение пакъ отъ въздушното течение. То дава енергия и за топлена вода въ омивалнитѣ.

Прѣсната вода се съхранява въ три сжда, всѣки по 350 литри съдържание, които сж обшити съ лошъ проводникъ на топлината, така че при нужда може да се държи ледъ въ тѣхъ. Изтичащата се употребена вода се събира въ долната

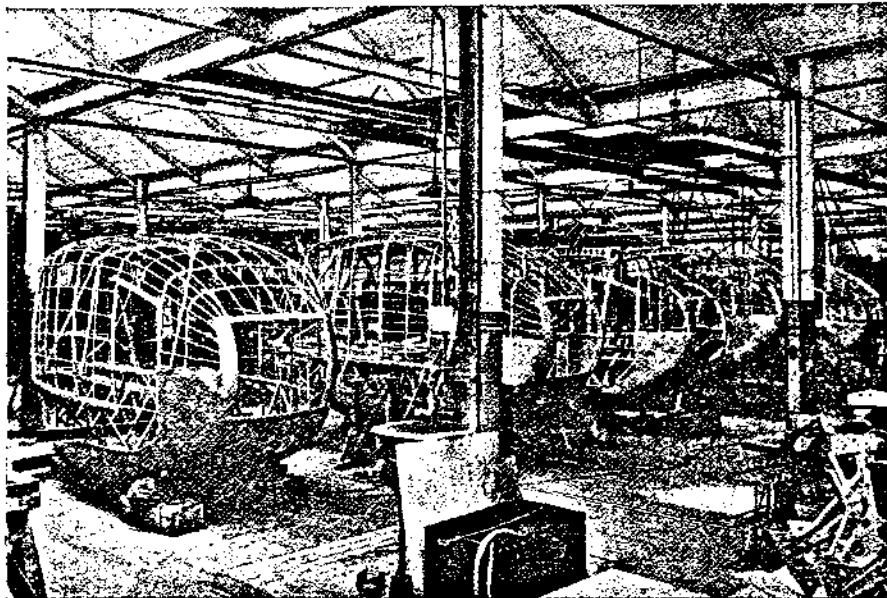
часть на гондолата подъ кухнята, въ поставени за целта сждове и отъ тамъ, посрѣдствомъ една ржчна помпа, отъ време на време се изпраща въ балансирнитѣ резервуари.

Обслужата*) се помѣщава въ: една командантска кабината, три салона — всѣки съ шестъ мѣста за сждане около една маса въ срѣдата, 18 спални кабинни, разпределени въ долната часть на кораба по цѣлата му дължина отъ дветѣ страни на съобщителния коридоръ. Помѣщенията за пжтницитѣ сж въ предната голѣма гондола. Непосрѣдствено задъ кухнята и радиостанцията е голѣмиятъ салонъ 5×5 метра, съ 4 маси и кресла и мѣста за сждане за около 25 души. Десетъ спални пжтнишки кабинни съ по две легла задъ салона по дветѣ стени, съ съобщителенъ надлъженъ коридоръ между тѣхъ. Въ задната часть на гондолитѣ сж омивалнитѣ, отходнитѣ мѣста и помѣщение за лекъ багажъ на пжтницитѣ.

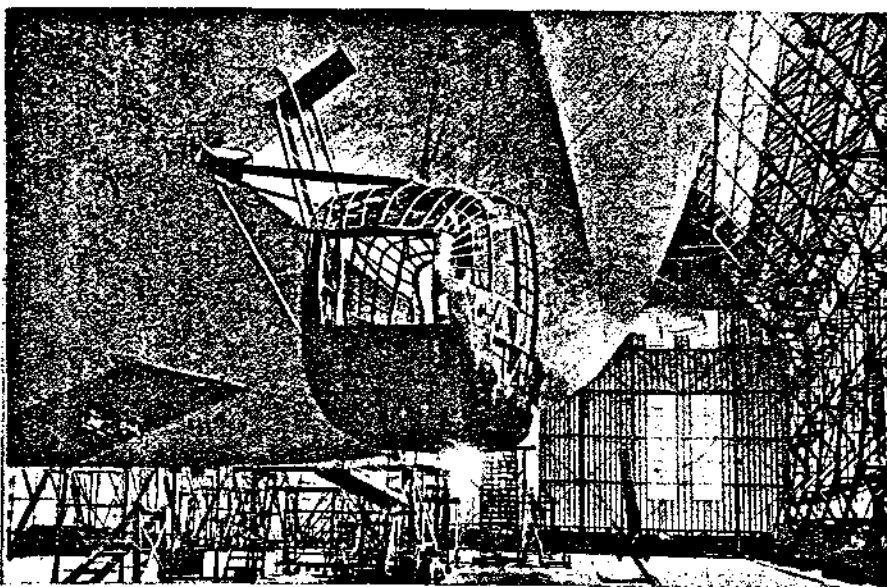
За голѣмъ багажъ и товаръ има 34 помѣщения въ долната часть на кораба по цѣлата му дължина, всѣко отъ които може да побере до 250 кгр. товаръ.

Главнитѣ данни, които характеризиратъ кораба като бързо превозно и съобщително срдство за далечни разстояния сж:

*) Цѣлата обслуга е всичко 30 души.



Петѣ моторни гондоли на „Графъ Цепелинъ“ въ строежъ.



Залавяне моторната гондола о корпуса на „Графъ Цепелинъ“.

Нормална скоростъ въ часъ — 110—120 клм.*).
Непрекъснато летение при срѣдна скоростъ
отъ 115 клм. въ часъ, въ зависимостъ отъ товара
— 130—150 часа.

Районъ на действие — 12,200—18,800 клм.

Известното вече на всички първо летение на
„Графъ Цепелинъ“ до Америка и обратно,**) което
завърши съ пълнъ успѣхъ, като се изключи мал-
ката повреда на едната отъ хоризонталнитѣ на-
правляващи плоскости, която бѣ веднага по пѣтя

*) При първото му презокеанско летение е достигната
при благоприятенъ вѣтеръ 145 клм. въ часъ.

**) На връщане отъ Америка, на кораба е натоварена
поща — писма и колетки за Европа, които донесоха
на Германия приходъ около 300,000 R. M. — 10 мил. лева.

Д-ръ Я. АРНАУДОВЪ

ВАСИЛЪ СТАВРЕВЪ (1885—1929)

На 1 ноември се навършватъ шестъ месеци
отъ смъртта на учителя, писателя и общественика
Василъ Ставревъ. Още много прѣсенъ е споменътъ
за преждевременния му край и много остра бол-
ката по изтрѣгнатия за винаги приятелъ, за да си
дадемъ въ подредена форма отчетъ за
загубата, която постигна съ неговата
смъртъ младата ни култура и специално
литературата ни. Но и една бѣгла харак-
теристика на покойния ще може да ни
даде идея за ценноститѣ, които се съче-
таваха въ неговата личностъ.

Роденъ въ 1885 год. въ Пловдивъ,
гдето завършива срѣдното си образова-
ние, той още като ученикъ проявява
къмъ родния езикъ и литература голѣмъ
интересъ, който бива подхранванъ и
поощряванъ отъ добре уредената плов-
дивска народна библиотека и по-късно
става отъ решаваще значение при из-
бора на бѣдещата му специалностъ. Вис-
шето си образование по литература той
добива въ София, Австрия и Швейцария.
Като студентъ, въ София се сближава
съ кръга около Д-ръ К. Кръстева, който
особно е ценѣлъ многообещаващия си
възпитаникъ. Следъ завършване на университета,
той започна да учителствува и до края на живота
си бѣше учителъ.

Заставайки на почвата на нашия народенъ
битъ, Ставревъ се бѣ приобщилъ къмъ западно-
европейската култура и бѣ постигналъ една хармо-
ническа спойка между родното и чуждото. Той
бѣше рѣдѣкъ характеръ, и о него можеше да се
облегне здраво всѣки, който бѣ загубилъ или бѣше
на пѣтъ да загуби вѣра въ нашата интелигенция
съ нейната поквара или морално равнодушие. Без-
крайно добросъвѣстенъ и доблестенъ, той не правѣше
никога компромисъ съ съвѣстѣта и разбира-
нията си. И когато обществениятъ животъ предя-
вяваше къмъ него искания за подобни компро-
миси, той предпочиташе да се уедини въ кабинета
си, изпълненъ съ болка за недѣжитѣ на нашето об-
щество. И въ това уединение той вършеше скром-
но и безмълвно своята работа, безъ да престане
живо да следи проявитѣ на нашата и чуждата ли-
тература и изкуство и да се радва на всѣка хубава
проява на нашата култура. Изъ уединението си,
обаче, той излизаше винаги, когато смѣташе, че
трѣбва да сподѣли съ публиката резултатитѣ отъ
изследванията си. Той се вдъхновляваше и изпа-

поправена, потвърди напълно горнитѣ качества на
кораба и даде достатѣчна гаранция за сигурното
му бѣдеще приложение, като бързо съобщително
и превозно срѣдство. Напоследѣкъ корабътъ на-
прави и второ благополучно океанско прелитане.

Въздушниятъ корабъ за сега е притежание на
Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H. Friedrichshafen.

Предназначението на „Графъ Цепелинъ“ е:
чрезъ редъ дълги летения да докаже техническата
и стопанска възможностъ за редовни презокеански
съобщения съ цепелини; да прави летения за на-
учни и метеорологични изследвания; да служи
като съобщителенъ въздушенъ корабъ за тран-
спортъ на пѣтници, поща и товаръ за страни вънъ
отъ Европа.



Василъ Ставревъ
(1885—1929)

даше въ тихъ възторгъ отъ всичко възвишено,
красиво и добро и се отнасяше съ младежки жаръ
и романтизъмъ къмъ ония личности, които му се
виждаха, че се явяватъ като висше въплощение на
тия качества. Така трѣбва да се разбира него-
виятъ култъ къмъ Рабиндранатъ Тагоръ,
който култъ съвсемъ не бѣше книженъ:
единъ благоговееенъ трепетъ го обзе-
маше, когато говорѣше за индийския
мѣдрецъ, когото той познаваше така
основно. Когато преди три години Та-
горъ мина презъ България, Ставревъ
бѣше извънъ себе си отъ вълнение. И
въпрѣки много несгоди, той отиде на
поклонение при него и го придружи отъ
Г.-Орѣховица до Русе. Той ценѣше Та-
горъ не само като авторъ на стихотво-
рения, романи и драми; още повече той
се вдъхновляваше отъ висшия моралъ и
трансцендентната философия на мѣдрца,
и съ книгата си (Рабиндранатъ Тагоръ,
животъ и творчество, София 1927 г.) и
беседитѣ си върху него той навѣкъде
подчертаваше силния религиозенъ еле-
ментъ у Тагоръ и по тоя начинъ искаше
да раздруска изъ религиозното безразлич-
ие нашия народъ, възпитаванъ и ученъ въ течение
на 50 години съ интелектуалистични похвати въ
духъ на позитивизъмъ и материализъмъ.

В. Ставревъ служеше преди всичко на исти-
ната и правдата, любовта къмъ които бѣ въздиг-
налъ въ култъ. Тая любовъ къмъ истината бѣ,
която императивно го накарва да проучи щателно
историята на Яворовата трагедия. Потресенъ из-
вънредно много отъ последната, той чувствуваше
инстинктивно, че хорската злоба и ненавистъ се
стремѣше да очерни нашия най-голѣмъ поетъ
следъ Ботева. И неговитѣ изследвания го убедиха
окончателно въ невинността на поета. Тия про-
учвания той разшири въ обстояно изследване на
живота и творчеството на Яворова, резултатитѣ
отъ което бѣ започналъ да излага въ единъ соли-
денъ наученъ трудъ. Ала болестта и смъртта му
му попрѣчиха да довърши работата си. Въ тоя си
трудъ, отъ който само една частъ имаме въ рѣко-
писъ, въ „Рабиндранатъ Тагоръ“ и другитѣ си по-
дробни изследвания, рецензии и пр., а така също
и въ многобройнитѣ си популярни сказки, той
проявяваше качества на сериозенъ ученъ: вдълбо-
чаване въ предмета, основно проучване, най-го-
лѣма добросъвѣстностъ, обективностъ и изложе-

ние на хубавъ български езикъ, който той познаваше като малчина. И той вършеше тая работа при ония неблагоприятни условия за научна работа, при които се работи въ нашата провинция.

Като учител по български езикъ и литература въ Варна, гдето прекара последнитѣ 13 години отъ живота си, той разкриваше на подрастващитѣ поколѣния красотитѣ на родната речъ. Тукъ той прояви всички ценни качества на добъръ педагогъ и бѣ извънредно много обичанъ и уважаванъ отъ възпитаницитѣ си и цененъ отъ колежитѣ си. При това той никога не се задоволяваше само съ училищната работа, а отдѣляше много време, за разширяване кръгозора на младежта чрезъ извъншколска работа.

Въ Б. Н. М. С. Ставревъ работи нѣколко години като рецензентъ на художествени произведе-

ния, постъпили въ редакцията на списанието, и бѣше особно полезенъ съ умѣстнитѣ си съвети и ценното си сътрудничество. Той написа нѣколко статии за пропаганда на морската идея и 2—3 стихотворения съ морски сюжетъ, подъ псевдонимъ Любомиръ Безсребърни. Напоследъкъ готвѣше една работа върху морскитѣ елементи въ нашата народна поезия, ала и нея, уви, не можа да довърши.

Василъ Ставревъ си отиде тъкмо тогава, когато душевнитѣ му сили се намираха въ разцвѣта си и той започна да ги използва, за да изгради едно по-значително дѣло. Поради това и чувствуваме така болезнено неговата загуба.

Варна, 6. X. 1929 г.

Капитанъ II р. ЛУКИНЪ

НА МИНОНОСЕЦЪ „ЖУТКІЙ“

(Изъ споменитѣ на единъ морски офицеръ)

На 20 май миноносецътъ излѣзе изъ дока, а на 28 май сутринта пристигна въ Батумъ и веднага встѣпи въ състава на сборния дивизионъ, плаващъ подъ флага на началника на източния отрядъ капитанъ I р. Макалинскій.

Командирътъ на миноносеца бѣше единъ отъ нашитѣ най-добри навигатори, старшиятъ лейтенантъ Чириковъ.

На 4 юний „Жуткій“ получи заповѣдъ да отиде въ секретна експедиция съ началника на разузнавателната частъ при щаба на кавказската армия полковникъ Смирновъ. Съ него пристигна една група горци, така нареченитѣ разузнавачи. Що за хора?! Високи, черни страшилища съ картечни ленти, наоколо окачили орѣжие, цѣло обковано въ сребро, съ невѣроятни калпаци, изъ подъ които мрачно блещукаха очитѣ. Съ шумъ, съ гюрултия тази тѣлапа запълни цѣлия миноносецъ и предизвика неописуемъ ужасъ въ обслугата.

Начело на тази банда стоеше нѣкой-си Мавридий. Гръкъ по произхождение, разбойникъ на разбойницитѣ. Огромень човѣкъ, снаженъ въ гърдитѣ, мраченъ, съ орловъ носъ, той и нощемъ не се раздѣляше съ орѣжието.

Като натовари тази разбойнишка банда, миноносецътъ излѣзе въ походъ. Неговата първа задача бѣше да стовари въ района на Уние частъ отъ тѣзи разузнавачи за свързка съ нашитѣ шпиони, действащи въ тила на турската армия.

Времето бѣше тихо.

Къмъ 11 часа презъ нощта миноносецътъ непредпазливо влѣзе въ неприятелския заливъ, като бѣ предварително бойна тревога. Пълно затишие. Нощъ — като вранско крило. Нищо се не вижда.

Като намали хода до най-малкъ, за да не привлѣче съ шума на винтоветѣ вниманието къмъ себе си, „Жуткій“ внимателно се приближи къмъ брѣга. Днесъ неприятельтъ има Рамазанъ. Затова тази нощъ бѣше избрана за стоварване на разузнавачитѣ, съ разчетъ, че бдителността на врага ще бѣде отвлѣчена отъ празденството.

Брѣгътъ приближаваше. По-скоро се чувствуваше, отколкото се виждаше неговата планинска маса.

Миноносецътъ подхождаше почти плътно къмъ него. Въ дѣсно се показаха рѣдки огньове на

селище. Мостикътъ съ нервно напрежение се вглсждаше наоколо . . .

Отъ брѣга започна да достига шумътъ на града. Чуваха се хлопания на врати. Достигнаха гласове . . .

Спрѣхме машинитѣ. Разстоянието до брѣга бѣше като да си подадешъ ржката. Съ всички предпазливости, безшумно спуснахме лодката. Греблата и ключоветѣ обвихме въ парцали, за да заглушимъ всѣкакво тракане. Десетъ разузнавачи седнаха въ лодката и веднага изчезнаха въ тъмнината. Единъ отъ тѣхъ трѣбваше да изскочи на брѣга, за да узнае може ли да се стовари групата въ устието на рѣката „Чершембе“. Той трѣбваше да проникне въ оговореното отъ по-рано мѣсто, гдето подъ отбелязанъ известенъ нему камъкъ, го очакваше писмо. Това писмо той трѣбваше да донесе на полковникъ Смирновъ.

На останалитѣ бѣше заповѣдано да останатъ въ лодката и, скривайки се между скалитѣ, да чакатъ връщането на изпратения.

Изморително и напрегнато течеше времето на очакване. Минутитѣ изглеждаха часове. Миноносецътъ стоеше съ спрѣни машини, лазейки тишина и зорко оглеждайки се наоколо.

Командирътъ, съ примѣра на своето спокойствие, за да подбодри нервната команда отъ продължителното стоене въ дълбочината на неприятелския заливъ, се спусна въ своята походна кула, намираща се подъ самия мостикъ и съединена съ него съ права преговорна трѣба. Седѣше на диванъ и пушеше папироска. На мостика остана лейтенантъ Феодоровскій, комуто командирътъ заповѣда веднага да му съобщи, въ случай че се появи нѣщо. Часовниковата стрелка показваше единъ часа презъ нощта.

Внезапно оглушителенъ трѣсъкъ се разнесе по брѣга. Къмъ небето полетѣха свѣтещи ракети. Въ кулата влетя крѣмчията:

— Стрелятъ! Тревога!

— Нека стрелятъ.

— Но врагътъ, турцитѣ стрелятъ!

— Нека стрелятъ, не имъ бъркайте, — спокойно отговори командирътъ, подрѣпвайки отъ цигарата. Ще стрелятъ и ще престанатъ. — Виждайки недоумението на изплашения морякъ, той прибави:

— Тъ не стрелятъ по насъ, тѣ иматъ празникъ — „Рамазанъ“.

Олимпийското спокойствие на командира успокои обслугата. Всички съ любопитство подслушваха шума въ града, гдето започна „Рамазанътъ“. Бенгалски огньове, стрелба, радостни викове на тълпата: всичко се смѣси. Пируващиятъ градъ не подозираше, че тука подъ носа му, скритъ отъ високитѣ скали, стоеше неприятелски миноносецъ, а по брѣга се промъкваше шпионинъ . . .

Следъ два часа разузнавачътъ се върна. Лодката пристана къмъ миноносеца. Писмото бѣше донесено. Известията се оказаха благоприятни. Прострѣната въ тила на неприятеля мрежа на разузнавателната организация донасяше, че моментътъ за стоварване на нова група е благоприятенъ, тъй като предвиждането на войскитѣ покрай брѣга току-що се бѣше завършило.

Съ сжщата предпазливостъ вдигнахме лодката; миноносецътъ се развърля съ машинитѣ и, както по-рано, спазвайки тишина, се отправи къмъ изхода. Като излѣзе въ открито море, той обърна на изтокъ и трѣгна покрай брѣга, съ расчетъ да пристигне на разсъмване въ залива „Фацъ“, намиращъ се на 15 мили отъ Уние и на 180 отъ Батумъ.

Споредъ донесението на шпионитѣ въ Фацъ, при селото Тавла били сърѣдоточени голѣми интендантски складове, а край брѣга много вѣтроходи. Тѣзи кораби, плавайки надлъжъ покрай брѣга, снабдявали турската армия. Въ Фацъ се намирала жандармерия, телефонна и телеграфна станция, които разузнавачитѣ, съ поддръжката на десанта и огъня на миноносеца, трѣбваше да унищожатъ. Къмъ 5 часа и 30 минути сутринята миноносецътъ влѣзе въ залива. Отъ лѣво, между два гористи хълма, се показа голѣмото село Тавла. Наоколо се простираха високи хребети „Башки-здракъ“ и „Мозендракъ“. Както и по-рано, времето бѣ съвършено спокойно. Започваше чуденъ слънчевъ день. На небето нито облаче.

Десантътъ, облѣченъ въ походна амуниция, съ пушки и подривни патрони, се строи на миноносеца. На лодката се постави картечница. Назначениятъ началникъ на десанта мичманъ Ивановъ провери хората и имъ раздаде патрони.

Когато десантътъ бѣ готовъ и миноносецътъ дойде на мѣстото на стоварването, командирътъ обясни на хората целта на десанта:

— Храбреци! Действайте бързо и решително. Взривете складоветѣ, намѣрете и унищожете телеграфната и телефонната мрежа и караулнитѣ кордони на жандармерията. Сбогомъ!

Десантътъ отъ 15 моряци и 29 разузнавачи веднага се размѣсти по лодкитѣ и се отправи къмъ брѣга. Тамъ всичко бѣ тихо. Виждаха се само нѣкакви фигури . . .

Лодкитѣ бързо пристигнаха на брѣга и отрядътъ благополучно се стовари, безъ да даде нито единъ изстрелъ. Частъ отъ него, начело съ мичмана, се отправи къмъ селото, а другата съ командуктора остана въ тила, за охрана на лодкитѣ. На това мѣсто брѣгътъ бѣ низкъ и можеше въ случай на нужда да бѣде добре обстрелянъ съ нашата картечница.

Въ дълбочината на залива стоеше готовъ подъ вѣтрила цѣлъ керванъ вѣтроходи. Командирътъ реши да ги унищожи.

Като видѣ, че отрядътъ безпрепятствено се стовари, той даде пълненъ ходъ и се отправи къмъ кервана. Като влѣзе въ срѣдата на вѣтроходитѣ,

той започна да вика съ високоговорителната трѣба на изплашенитѣ отъ неочакваното посещение хора:

— Ель-кентъ-андеръ-чабукъ! — Спуснете веднага вѣтрилата — и започна да ги потопява съ носови удари.

Единъ следъ други разбититѣ вѣтроходи потъваха. Но шестъ отъ най-добритѣ командирѣтъ реши да вземе за себе си като призъ. Нашитѣ моряци веднага се прехвърлиха на тѣхъ и вече почнаха да подаватъ влѣкала отъ единъ вѣтроходъ на други, когато внезапно се разнесе оглушителенъ взривъ откъмъ страната на Тавла.

— Тра-та-та-та . . . — се чуваше картеченъ и честь пушеченъ огънь и бу-бумъ — взривове на бомбитѣ.

Опасявайки се, че десантътъ не ще има поддръжката на миноносеца и може да попадне въ тежко положение, командирѣтъ остави приза, погони го съ носови удари и се понесе като буря.

Виждаше се какъ останалата за охрана на лодкитѣ групи залегна на брѣга и обстрелваше лѣвия край на селото и гористия склонъ на хълма до него.

— Тра-та-та-та . . . — не спираше картечницата. Излѣзлата отъ селото група съ приближки отстъпваше къмъ лодкитѣ. Далечъ се чуваше честь неприятелски огънь.

Наблюдавайки съ бинокълъ картината на престрелката, командирѣтъ изведнѣжъ видѣ нѣщо съвършено странно. Нѣкакъвъ морякъ отстъпваше пълзишкомъ. Отвреме-навреме той сжщо така залѣгаше и обстрелваше. Една огромна върволица, като змей дълга, едва ли не до самото село, го следваше по пѣсъка. Наоколо се повдигаха облачета отъ прахъ отъ удрящитѣ се въ земята куршуми. Но морякътъ, обстрелвайки, отново се повдигаше и съ сжщото усилие продължаваше да пълзи къмъ брѣга. Змеятъ отново почваше да го следва. Невъзможно бѣше да се предвиди какво бѣше това. Чакъ по-късно се изясни, че този морякъ, бившъ рибаръ, видѣлъ разирострѣна на колоне да се суши една голѣма мрежа. Неговото рибарско сърце не издържало, и безъ да му мисли много той намоталъ единия край отъ мрежата около себе си и пълзишкомъ, подпирайки се съ ръце и крака, я повлѣкълъ съ всички колоне. Той така се увлѣкълъ, че не обърналъ внимание, че изостана и рискува съ живота си . . . Като прецени обстановката, командирѣтъ заповѣда да се открие оръженъ огънь по хълма и дойде плътно до брѣга, за да отвлѣче къмъ себе си пушечния огънь на врага и съ това даде време на десанта да се качи въ лодкитѣ.

Настѣпи най-трудниятъ моментъ — натоварването на десанта подъ неприятелскитѣ изстрели. Миноносецътъ откри преграденъ огънь, за да закрие отъ врага съ земя и димъ натоварването.

Лодкитѣ, стреляйки, отблъснаха врага и трѣгнаха къмъ миноносеца, който продължаваше огъня.

Командирѣтъ внезапно видѣ нѣщо, което го очуди. Купъ юргани, възглавници, шевни машини, одеала, матраци и всѣкакви други домашни вещи, нахвърляни на купъ въ лодката и надъ тѣхъ и наоколо се подаватъ голѣмитѣ калпаци на разузнавачитѣ.

Какво се оказва? Щомъ вдигнали склада въ въздуха, разузнавачитѣ се прѣснали изъ селото на грабежъ. Виковетѣ и молбитѣ на женитѣ и децата още повече ги разпалвали. Ръчнитѣ гранати съ остървение летѣли къмъ врати и прозорци, а следъ тѣхъ въ хаоса на дима и огъня озвѣренитѣ горци започнали грабежъ . . . Мичманъ Ивановъ съ ре-

волверъ въ рѣка, заедно съ моряцитѣ, се хвърлил да прекрати разбойничеството, но разяренитѣ отъ грабежъ и кръвъ страшилища грабѣли безъ да обръщатъ внимание никому. Привикнали ежеминутно да рискуватъ живота си, тѣ считали грабежа за свое неотнемно право. Моряцитѣ трѣбвало да бързатъ съ унищожаването на телефонната и телеграфна връзка и затова не могли да имъ попрѣчатъ . . .

Виждайки пристигащата лодка на разузнавачитѣ къмъ кораба, напълнена съ награбени нѣща, командирътъ се възмути и отказа да я приеме.

На полковника бѣше заповѣдано да предаде на кавказцитѣ, че тѣ трѣбва веднага да гребатъ обратно и да оставятъ на брѣга своята плячка. Следъ дълги пререкания, ругатни, поставяне калпацитѣ на тила и удрянето имъ о дъното на лодката, — най-сетне обърнаха къмъ брѣга. Съ голѣма мъжа горцитѣ се раздѣляха отъ награбената плячка. Турцитѣ изглежда, че разбраха целта на връщането имъ и не попрѣчиха да се доближатъ до брѣга и разтоварятъ.

На 20 юлий, намирайки се въ Трапезундъ, миноносецътъ натовари нова група разузнавачи подъ команданта на пряпорщикъ Селивановъ.

По обѣдъ миноносецътъ излѣзе въ море и се отправи къмъ носъ Бафра, за да стовари разузнавачитѣ въ дълбокия тилъ на турската армия въ устието на рѣката Кончугасъ, намирайки се 200 мили западно отъ Трапезундъ.

Къмъ 2 ч. презъ нощта миноносецътъ дойде до устието на рѣката. Нощта бѣ тъмна.

Спуснахме лодка. Току-що влѣзоха разузнавачитѣ въ нея, внезапно страшень взривъ потресе въздуха. Грозно ехо се разнесе по долината и заглъхна. Всички въ миноносеца трепнаха. Почакахме още минута и като видѣ, че тишината не се нарушава, командирътъ заповѣда на лодката съ разузнавачитѣ да се отправи къмъ брѣга. Изплашени отъ взрива, обаче, тѣ за нищо на свѣта не искаха да се отдѣлятъ отъ миноносеца.

— Кажете имъ — се обърна командирътъ къмъ пряпорщикъ Селивановъ, — че трѣбва да отблѣснатъ!

Пряпорщикътъ предаде заповѣдта, но тѣ не мръднаха.

Започнаха безкрайни преговори. Като видѣ, че тѣзи преговори не водятъ къмъ нѣкакъвъ изходъ, командирътъ се качи на мостика и даде рѣчката на машинния телеграфъ на „малъкъ напредъ“. Зашумѣха винтоветѣ, хората се поогледаха и се хванаха за обводитѣ на миноносеца. Лодката се наклони.

— „Срѣденъ ходъ!“ Лодката се откъсна и едва не се обърна, като се завъртѣ.

— „Пълень ходъ!“

Лодката изчезна въ ношната тъмнина.

Тази група трѣбваше да прекара цѣлъ месецъ въ тила на врага. Тя отиваше смѣна на друга група, която бѣше вече месецъ тамъ и, споредъ оговоренането, точно въ 7 часа сутринята на 22 юлий трѣбваше да се спусне къмъ устието на рѣката Кончугасъ. Къмъ това време трѣбваше да дойде руски миноносецъ, за да я вземе на кораба.

Точно въ 7 ч. сутринята „Жуткій“ дойде до устието на рѣката. Командирътъ и офицеритѣ съ бинокълъ оглеждаха брѣга. Нито едно живо същество. Изведнѣжъ, обаче, измежду скалитѣ се показа турчинъ и направи условния знакъ. Миноносецътъ отговори. Веднага отъ всички страни изъзадъ разни скали и закрития се подадоха турци. Това бѣха наши разузнавачи, облѣчени въ турски дрехи. Изпратихме лодка. Последната още не бѣше се отдѣлила отъ брѣга, когато се показа тѣлапа отъ жени и деца, спускащи се бѣгомъ къмъ брѣга. Достигайки до него, тѣлата се спрѣ, вдигна рѣще къмъ небето и започна нѣщо да вика. Изпратихме лодка. Това бѣха турски бѣжанци изъ заетитѣ отъ насъ области. Бедни, изпокъсани и гладни тѣ се стремѣха обратно къмъ домоветѣ си и въ името на Аллаха молѣха да ги вземемъ съ себе си. Видѣтъ имъ бѣ толкова отчаенъ, че командирътъ се съжали надъ тѣхъ.

Като завърши съ това своята секретна експедиция съ разузнавачитѣ, „Жуткій“ се върна въ Батумъ на почивка.

Превелъ: Ст. Ц.

ЕДИНЪ ГЕРОЙ

Лосенакъ достигна изведнѣжъ до върха на славата. Действително, дългиятъ пѣтнички паракходъ който командуваше — „Валдевила“, бѣ потъналъ, натъквайки се на една подводна скала, ала никой отъ нѣколкото хиляди живота, за който той, Лосенакъ, отговаряше, не бѣ загиналъ. Нито единъ, дори и най-скромниятъ, благодарение на силната воля, спокойствие и мъжество, чрезъ които командантътъ можа да преодолѣе съединенитѣ водна стихия и пожаръ. Когато по реда си и екипажътъ напусна кораба, Лосенакъ пристѣпи, за да влѣзе въ последната лодка, която бѣше до толкова натоварена, че едвамъ се държеше надъ водата.

— Колцина сте вжтре?

— Двадесетъ и трима, капитане.

— Тогава погрижете се за спасяването си, азъ съмъ излишенъ.

И Лосенакъ се покачи пакъ на пода, когато „Валдевила“ бавно догаряше и потъваше.

Отъ възторженитѣ разкази на пресата по тоя случай азъ се опитахъ да възпроизведа катастрофата, — докато около мене, при плющещи знамена подъ бруленето на острия вѣтъръ и навъсеното

небе, любопитното и замисленото множество се тѣлпѣше.

Часътъ бѣ настаналъ, она часъ, въ който славата на Лосенакъ щѣше да изпълни стария морски градъ, неговия градъ, изписанъ и въплотенъ, така да се рече, въ славния паметникъ съ величави линии.

Облѣчени въ черно, жена му и синъ му пристѣпиха измежду тѣлата, чиито лица бѣха станали внезапно много важни. „Съ петѣтъ стотинъ хиляди франка, които подписката имъ донесе — се изсмѣ нѣкой задъ мене — ето ги обезпечени напълно! . . .“

Обърнахъ се крайно ядосанъ, и видѣхъ . . . съгледахъ тамъ хе, въ последния редъ на множеството едно лице . . . едно лице между другитѣ лица.

Боже Господи! Тия гѣсти вежди, тоя грубъ тъмно-сивъ погледъ! Възможно ли бѣ . . . да му прилича до толкова? Безъ гѣстата му разперена брада, бихъ се заклелъ . . . Човѣкътъ също ме видѣ и бавно тури прѣста си на устата.

Лосенакъ! Той!

А сетне съ горчива усмивка той се приближи към мене. Следъ това тихо и спокойно каза:

— Верниеръ, действително съмъ доволенъ, че пакъ ви виждамъ. Ала въздръжете се, ако ви е възможно, и хайде да влѣземъ тукъ . . . „Тукъ“, това бѣ една сгушена и потънала въ плесень кръчмичка, както и другитѣ кжщурки край тѣсния каналъ отъ застояла вода . . .

Лосенакъ! Живѣ! Каква изненада!

Въ минутата, когато щѣхъ да оповестя чудото и да извикамъ, той угади мисълта ми:

— Не казвайте нищо, другарю (гласътъ му бѣ изморенъ, почти угасналъ и за първи пътъ забелязахъ сивитѣ слѣпи очи и оная дълбока като рана гънка между очитѣ). Лосенакъ умрѣ и така е много добре.

— Но — протестирахъ азъ — жена ви, детето ви . . . ?

— Тъкмо, Верниеръ, това е именно за тѣхъ . . . При все това, при все това, когато завчера слѣзохъ отъ Бордо следъ тридесетъ месеца неволи и страдания, очаквахъ и копнѣхъ само за една радостъ: да прегърна и двамата въ обятията си! Защо не писахъ, защо не телеграфирахъ, не зная. Да замина, само за това бѣхъ способенъ . . . Да замина, да се приближа до тѣхъ. Когато пристгнахъ тая заранъ съ моряшката си чанта и тая брада, подобна на маска, родниятъ ми градъ ме прие съ вѣнци, съ знамена, съ празниченъ видъ. Запитахъ нѣкой хора. Тѣ ми казаха: всичко ми разкриха, всичко. Другъ Лосенакъ бѣ ме замѣстилъ. Азъ бѣхъ умрѣлъ. Да! Хубаво нѣщо е славата . . . но азъ очаквахъ други цѣлувки.

— Лудостъ! — извикахъ. — Романитчно преувеличение, недостойно за васъ, Лосенакъ, чийто справедливъ и рѣзъкъ тонъ бѣ като острието на ножъ!

— Азъ съмъ все оня сжщиятъ Лосенакъ, когото обичате. Но чуите ме и ще разберете. Вие знаете несъмнено, че азъ бѣхъ беденъ, неизвестенъ, измѣчванъ отъ стремежи и мечти неосществими. А кой е сега Лосенакъ? Единъ видъ божество, легендарна фигура, едно име! Тогава намислихъ да завещая всичко това на сина си . . . това дете, отъ по-рано обречено на посрѣдственостъта, сега ще преуспѣе; всичко това — и богатството, понеже моитѣ любими ще бждатъ тѣй богати! Богати, Верниеръ! . . . Та бихъ ли могълъ да се явя отново (гласътъ му внезапно се оживи и неволно се изомѣ) предъ господата отъ комитета, предъ цѣлия градъ, да разбуля лошия фарсъ, че съмъ възкръсналъ! Да откроя, че тия разкошни знамена, окиченитѣ естради, тия празненства, всичката тая дандания

сѣ плодъ на заблуда и измама; че съ тѣхъ се величае единъ негодинокъ, който се е спасилъ както другитѣ, преди другитѣ, може би . . . Хайде, Лосенакъ, хайде, върнете славата, върнете паритѣ, всичко що сте откраднали и присвоили. Върнете, върнете!

Той удряше масата съ своя юмрукъ, а лицето му бѣ набраздено отъ ужасно вътрешно мъчение. Азъ го притиснахъ до обятията си, като дете и той се поуталожилъ малко по малко.

— Верниеръ, — продума той, почти тихо — дайте ми дума, че ще мълчите! Не говорете. Кажете само да. Азъ напълно ви вѣрвамъ.

Покорихъ му се, безъ добре да зная защо, — та и сега зная ли го? — дали действухъ за добро или за зло. Между това нощта бѣ настѣпила, а съ нея заедно тихъ и дребенъ дъждецъ почнаше съвсемъ отвесно да рѣмоли презъ беседката отъ листа.

Лосенакъ изпразни чашата си и постави ржката си въ моятъ:

— Сега, — продума той — ще трѣбва да стана герой!

Ние излѣзохме отъ кръчмичката и азъ мѣлчливо го последвахъ, предчувствайки, уви! где ме водѣше. Следъ като вървѣхме нѣколко минути подъ проливния дъждъ, чухъ го, че продума:

— Ето ни.

„Вилата“, която сочеше — малка кжщница безъ горенъ етажъ — се гушеше въ дъното на една градинка, оградена съ низка желѣзна решетка.

— Верниеръ, — тихо пошепна Лосенакъ (той стоеше правъ на шосето, вцепененъ и едва дишашъ). — Желалъ бихъ да ми направите една услуга . . . Азъ не искамъ. Влѣзълъ бихъ . . . И докато азъ пристѣняхъ, той продължи:

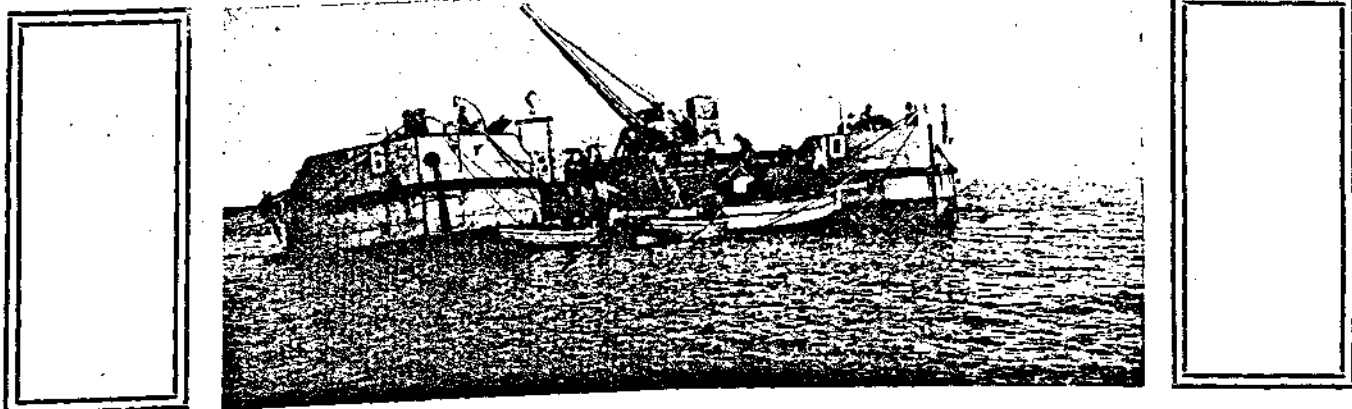
— Малко нѣщо — дребна работа — прищѣпка . . . романтична. Ей тамъ, въ дѣсно отъ входа, проврте ржката си презъ прѣчкитѣ. Усѣщате ли миризмата на цвѣтията? Това сѣтъ рози, които азъ посѣхъ. Превъзходно. Дайте, една ми стига.

Той взе цвѣтето, което му подадохъ и въ продължение на една минута изгледа кжщата си, кжщата на умрѣлия Лосенакъ, като че искаше да я изтрѣгне, за да я изкара по-добре вѣнъ отъ мрачината, която я ограждаше.

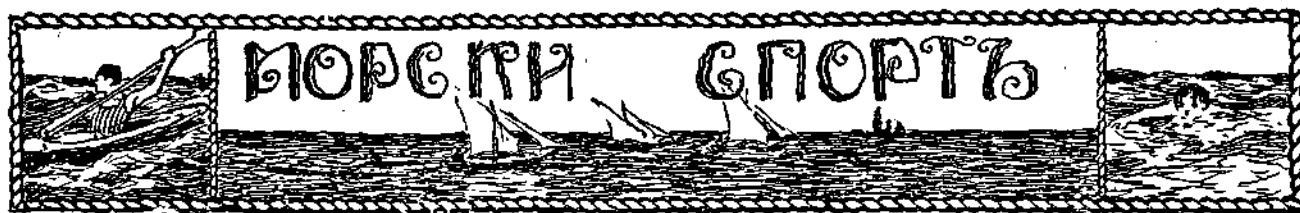
— Верниеръ, сбогомъ, старий другарю . . . Свършено!

Той ми стисна дветѣ ржце, сетне отблъсвайки ме, избѣга като нѣкой крадецъ.

Преведе отъ „Matin“ — Н. П. Ивановъ



Поставянето на първитѣ блокове въ морето за новостроящото се Васильковско пристанище



ПР. ПАМПУЛОВЪ

КУРСЪТЪ ПО ПЛАВАНЕ ПРЕЗЪ 1929 ГОД.

Главното управително тѣло на Българския Народен Морски Сговоръ, въ желанието да продължи дейността си по подготовката на учащата се младежъ въ областта на плаването, устрой и презъ това лѣто, отъ 20 юлий до 20 августъ, въ Варна, третия по редъ курсъ за подготовка на инструктори по плаване. Тоя курсъ се състоя подъ покровителството на Министерството на народното просвѣщение, което, както винаги, сѣщо и тая година, съзнаващо голѣмото значение и полза отъ плаването, оказа пълна подкрепа на Главното управително тѣло на Българския Народен Морски Сговоръ, за успѣшното и добро изнасяне на тоя курсъ.

Курсътъ по плаване при Б. Н. М. С. презъ тая година се откри на 20 юлий отъ подпредседателя на Главното управително тѣло г. Яковъ Найденовъ, който поздравил курсиститѣ съ „добре дошли“ и съ прочувствени думи имъ разяснил значението на тоя курсъ за бъдещето развитие и физическото възпитание на нашата учаща се младежъ — бъдещитѣ граждани на родината ни. Сѣщитѣ бидоха поздравени съ „добре дошли“ и отъ председателя на спортния отдѣлъ при Б. Н. М. С. г. инженеръ Къневъ.

Директорътъ на курса г-нъ Ангелъ Друмевъ, помощникъ на главния инспекторъ по физическо възпитание при Министерството на народното просвѣщение, разви беседа, съ която описа развитието и значението на плаването въ живота на човѣка.

Въ този трети по редъ курсъ се явиха всичко 37 курсисти и курсисти, отъ които 29 мъже и 8 жени; отъ тѣхъ 1 офицеръ, като представител на Министерството на войната, 23 учители, 1 офицеръ, 1 чиновничка (членка на Б. Н. М. С.), 7 учителки и 4 легионери отъ спортнитѣ легиони при Б. Н. М. С. Отъ постѣпилитѣ курсисти 7 мъже и 2 жени напуснаха курса по семейни, здравословни и др. причини, така че до края курсътъ се следваше отъ 28 курсисти — 22 мъже и 6 жени. Отъ тия 28 курсисти завършиха курса съ полагаемия се изпитъ всичко 18 души — 13 мъже и 5 жени, като добитиятъ общъ срѣденъ резултатъ отъ успѣха на курсиститѣ е 4.20 по шестобалната система и примѣрно поведение.

Занятията по плаване (на сухо и въ вода) се водиха на плажа и въ водата предъ Практическото Рибарско Училище, а скоковетѣ — отъ скочилото на пристана при общинскитѣ морски бани. Теоретическитѣ занятия и беседитѣ въ връзка съ плаването се водѣха въ една отъ класнитѣ стаи на Варненската мъжка гимназия. Въ курса се преподаваха следнитѣ предмети:

1) Всички видове плавания — преподаватели: Ангелъ Друмевъ, инженеръ Даракчиевъ и Петко Златевъ.

2) Организация на Б. Н. М. С. — преподавателъ кап. П. р. о. з. Г. Славяновъ.

3) Организация на спортни легиони при Б. Н. М. С. — преподавателъ инженеръ П. Пампуловъ.

4) Хигиена на плаването — преподавателъ Д-ръ К. Пашевъ.

5) Даване първа помощ на удавникъ — преподавателъ Д-ръ К. Пашевъ.

6) Скокове — преподавателъ Петко Златевъ.

7) Устройство на плавателенъ басейнъ — преподаватели мичм. П. р. о. з. Г. Пецовъ и инженеръ Даракчиевъ.

Въ курса се премина следната материя:

1) По плаване — основно, коремно, гръбно, странично и бързитѣ плавания „кроул“, моряшко, кучешко, индийско, обикновено порене водата и др. Тия плавания биваха изучавани отначало теоретически на сухо, а следъ тѣа практически въ водата. Зайтване съ главата надолу и вадене предмети отъ дѣното при дълбоина 1.50—2 м. Плаване подъ водата. Спасително плаване — различни начини за подпомагане давецъ се плувецъ и изнасяне на сухо удавентъ.

2) По организацията на Б. Н. М. С. — устройство, целитѣ и характера на организацията, учредяването и днешното ѣ развитие.

3) По организацията на спортнитѣ легиони при Б. Н. М. Сговоръ: историческото развитие на плаването и изучаването му презъ различнитѣ епохи. Днешното развитие въ културнитѣ страни. Целъ и организация на спортнитѣ легиони при Б. Н. М. С.

4) По хигиена на плаването — всички показани и противопоказани болести на водното лѣкуване, ползитѣ отъ студената вода, слънцето, въздуха и разтворимитѣ вещества въ водата, като фактори за лѣкуване.

5) Подаване първа медицинска помощ на удавентъ — всички видове и начини спасявания и практически упражнения за тѣхъ.

6) По спасителното плаване — различни начини за подпомагане давецъ се плавачъ и изнасяне на удавентъ.

7) По устройство на плавателни басейни — устройство на плавателни и други подобни басейни въобще и тия въ Германия.

Всички преподадени лекции и четени беседи предъ курсиститѣ се преминаха въ 114 часа.

Презъ време на занятията, на 23 юлий т. г. единъ давецъ се биде спасентъ отъ група курсисти.

За да получатъ свидетелства за инструктори по плаване, курсиститѣ бидоха подложени на изпитъ предъ специална назначена за целта комисия. Теоретическитѣ изпити се произведоха въ класнитѣ стаи на мъжката гимназия, а практическитѣ въ морето, при пристана на централнитѣ морски бани. Теоретическиятъ изпитъ включваше: преподаване, организация на Б. Н. М. С. и спортни легиони, хигиена на плаването, първа помощ на удавентъ и теория на плаването.

По практическия изпитъ кандидатътъ се изпитваше по плаване коремно (основно), гръбно,

1929 ГОД.

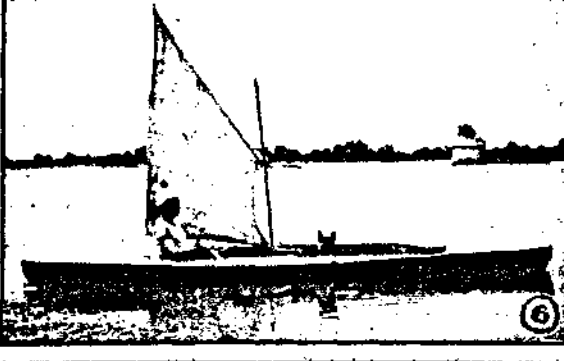
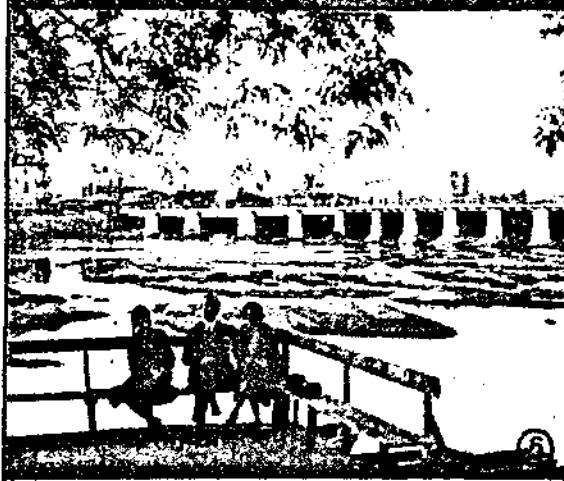
ПЛОВДИВЪ

ФОТ. Д-РЪ ЧЕРНЕВЪ

ЕЗЕРОТО ВЪ ГРАДИНАТА „ЦАРЬ СИМЕОНЪ“



ПО РЪКА МАРИЦА



1. Негово Високо Преосвященство епископъ Харитонъ пръска езерото съ осветена вода. 2. Източниятъ край на езерото въ деня на освещаването. 3. Водниятъ спортъ въ езерото, уреденъ отъ Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С. 4. Ръка Марица преди да навлезе въ гр. Пловдивъ. 5. Изгледъ на ръка Марица и моста отъ пристана на Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С. 6. Съ „Русалка“ по ръка Марица.

странично, изправенъ, бързитѣ плавания, задържане на водата при помощта само на краката, затъване и скокове за женитѣ отъ височина 2.60 м., а за мъжетѣ — отъ 4.60 м.

Курсътъ се завърши отъ следнитѣ курсисти и курсистки:

- 1) Андреевъ Момчилъ, учител педагог. училище — Ломъ, срѣденъ 3.25;
- 2) Анчевъ Ангелъ, учител I-ва прогимназия — Видинъ, добъръ 3.83;
- 3) Басмаджиевъ Димитъръ, учител непъл. см. гимназия — с. Райково, много добъръ 4.76;
- 4) Геровъ Йосифъ, учител основното училище — с. Каялъ-дере, добъръ 3.50;

5) Буцевъ Петъръ, учител непъл. см. гимназия — Карнобатъ, много добъръ 5.33;

6) Димитровъ Борисъ, учител непъл. смѣсена гимназия — Петричъ, добъръ 4.21;

7) Еневъ Ною, учител с. Доганово, много добъръ 4.58;

8) Кириловъ Стефанъ, учител — с. Лъджене, Пирдопско, срѣденъ 3.06;

9) Стойковъ Асень, учител II Софийска м. гимназия — София, отличенъ 5.50;

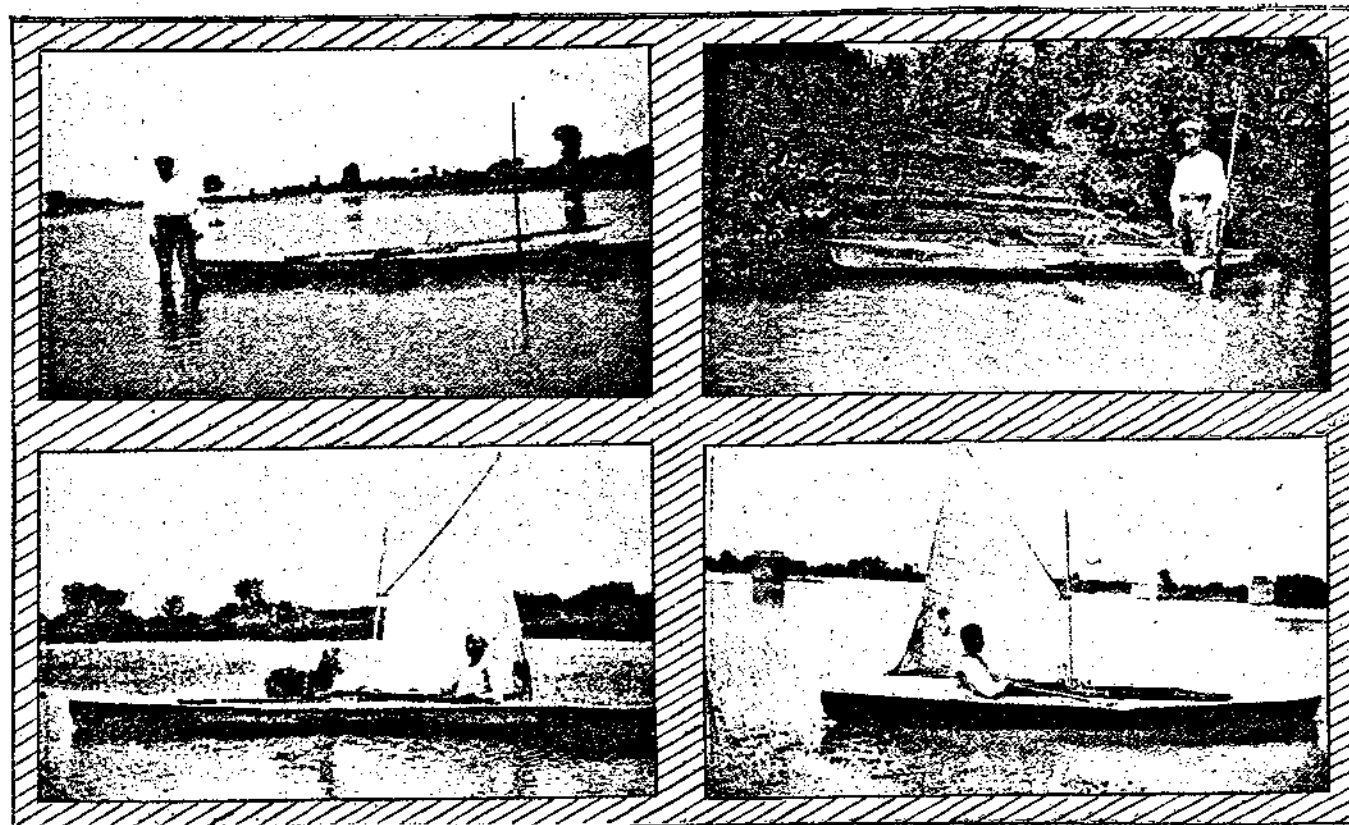
10) Ивановъ Димитъръ, учител — с. Халачлий Ортакъойско, добъръ 3.58;

11) Червенковъ Николай, учител педагог. училище — Панагюрище, много добъръ 5.46;

12) Памурски Никола, учителъ — с. Юмрукъ-Кая, Бургаско, добъръ 3.75;
 13) Ангелова Надежда, учителка педагог. училище — Ломъ, добъръ 3.75;
 14) Гапева Венера, учителка девич. гимназия — Габрово, много добъръ 4.64;

15) Ошанова Надежда, учителка неп. смѣсена гимназия — Пещера, добъръ 4.04;
 16) Тодорова Стефка, учителка девическата гимназия — Русе, много добъръ 4.56;
 17) Деянова Елисавета, чиновничка — София, добъръ 3.62.

ВОДНИЯТЪ СПОРТЪ ПО РЪКА МАРИЦА



Излетътъ на двама легионери отъ Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С. по рѣка Марица до Свиленградъ съ русалката „Марица“
 Фот. Д-ръ Черневъ 1929 г.

А. ДРУМЕВЪ

ЗА ПОСТИЖЕНИЯ И ПЪРВЕНСТВОТО ПО ПЛАВАНЕ У НАСЪ

Въ желанието си да пропагандира по-широко въ всички срѣди плаването, Б. Н. М. С. създаде традицията на всѣкогодишни състезания по тоя видъ воденъ спортъ. Това е едно превъзходно срѣдство, наистина, да се развие по-голямъ интересъ къмъ тоя спортъ и да се възпита младежа въ истинско кавалерство чрезъ съревнуванието. Но, отъ друга страна, състезанията иматъ и друга задача — да се види резултата отъ едно рационално практикуване на плаването, изразено въ добититѣ постижения. Така, както до сега се организиратъ състезанията по плаване, тѣ нѣматъ никаква научна стойностъ, защото нѣмаме възможностъ да проследимъ постиженията въ разнитѣ състезания и да ги сравнимъ съ минималнитѣ резултати, които трѣбва да даде всѣки състезателъ. Отъ друга страна, отъ добититѣ постижения въ годишнитѣ състезания по плаване ние ще имаме възможностъ да преценимъ метода, по който е премината подготовката на плаването, както и стила, който не само за постиженията има значение, но и за самото практикуване на плаването като гимнастическо упражненіе. Отъ добититѣ резултати при тия годишни състезания ще се наложи на рѣковод-

нитѣ лица да проучатъ употребения методъ и, ако резултатитѣ сѣ насърчителни, да бѣде препорѣчанъ или да се замѣни съ другъ, ако резултатитѣ сѣ незадоволителни.

Досегашната практика за произвеждането на тия състезания трѣбва да се изостави. Допускането на плавачи, неорганизиранни при спортнитѣ легиони, е несъвмѣстимо съ правилника и устава на организацията. Независимо отъ това, масовото участие въ такива състезания е изключено, поради отдалечеността на мѣстото на състезанията отъ други пунктове. Тоя начинъ облагодетелствува само мѣстнитѣ плавачи и близоживущитѣ до мѣстосъстезанието. Допустимо е, поради тая причина, добритѣ плавачи да не се явятъ на състезанието. Едни годишни състезания за първенство по плаване въ България трѣбва да се уреждатъ така, че да се даде възможностъ за участие въ тѣхъ на всички, които се чувствуватъ добри плавачи. За тая целъ Б. Н. М. С. трѣбва да въведе системата на елиминитоара. Презъ месецъ май, напримѣръ, да се произведатъ състезанията за първенство въ легионитѣ. Пропадналитѣ въ тия състезания плавачи се елиминиратъ, а победителитѣ се извикватъ

на финални състезания, които могат да се състоят през август или септември същата година. Между тия първенци на легионитъ ще се определят победителитъ на разнитъ видове плаване. Тѣхнитъ резултати ще регистриратъ българския рекордъ на даденъ видъ плаване.

Участието на кандидатитъ въ повече отъ едно състезание (видъ плаване) е свободно, както за тия въ легионнитъ състезания, така и въ финалнитъ. Победителитъ на известно плаване въ легионнитъ състезания се допуска на същото плаване въ финалнитъ състезания. Спортниятъ легионъ, отъ своя страна, записва добититъ постижения на легиона си, а отдѣлътъ „Воденъ спортъ“ при Г. У. Т. на Б. Н. М. С. съставя рекорденъ наръчникъ.

Колкото се отнася до въпроса да се провъзгласи българскиятъ шампионъ по плаване, Б. Н. М. С. трѣбва да изработи специална програма за тоя шампионатъ. Въ това състезание могатъ да участвуватъ само легионнитъ първенци, които участвуватъ за победители на даденъ видъ плаване въ финалнитъ състезания.

Състезанието за шампионъ по плаване трѣбва да съдържа следнитъ плавания:

1. Да се преплава едно разстояние по коремъ;
2. Едно бързо плаване по опредѣленъ начинъ;
3. Едно продължително плаване съ начини по изборъ;
4. Затъване (спускане) въ опредѣлена дълбочина;
5. Да се преплава опредѣлено разстояние подъ водата;
6. Да се скочи отъ опредѣлена височина съ краката;

7. Да се скочи отъ опредѣлена височина съ главата;

Това състезание трѣбва да се произведе въ дни: нечетнитъ въ първия денъ, а четнитъ — въ втория.

Състезанията: 1, 2, 3 и 5 ще се оценяватъ по време, а 4, 6 и 7 по дълбочина на спускането и височина на скачането.

Въ програмата за първенство трѣбва да се включи и спасителното плаване, което трѣбва да бѣде свършено отдѣлно отъ другитъ видове състезания.

Постиженията, добити въ годишнитъ състезания на Б. Н. М. С., ще бѣдатъ мѣродавни за България. За да бѣдатъ признати тѣ и отъ другитъ страни, гдето се практикува тоя видъ спортъ, Б. Н. М. С. трѣбва да се ръководи по правилата за международнитъ състезания, изработени отъ Международния съюзъ по плаване, отъ една страна, и да се признае отъ сѣмния съюзъ правото на компетентностъ по плаване на Б. Н. М. С. — отъ друга. За тая целъ, крайно необходимо е Б. Н. М. С. да стане членъ на Международния съюзъ по плаване, за да се ползува и съ правото на международно участие въ състезанията за свѣтовенъ шампионътъ, каквито сѣ състезанията на традиционнитъ олимпиади. При сегашното ни отношение къмъ Международния съюзъ по плаване, нашата страна не може да бѣде допусната на международни състезания, поради това, че Б. Н. М. С. не е членъ на тоя съюзъ.

Ето, следъ една година, Б. Н. М. С. ще празнува десетгодишнината отъ основаването си и ние се надѣваме, въ страницитъ на неговия отчетъ, да видимъ прогресивното развитие и на водния спортъ, респективно плаването.



За единъ покойникъ. На 20 априлъ т. г. е починалъ Великиятъ адмиралъ отъ германския флотъ Принцъ Хайнрихъ Прусски. Принцътъ е роденъ въ 1862 год. въ Потсдамъ и още на 15 годишна възраст е постѣпилъ въ германския воененъ флотъ, където се е възпиталъ и служилъ като морски офицеръ презъ цѣлия си животъ до края на голѣмата война. Отъ 1896 год. до 1906 год. е командувалъ различни ескадри отъ германския флотъ, следъ което, до 1909 година е командувалъ цѣлия германски „Флотъ на откритото море“. После, до началото на войната е билъ генераленъ инспекторъ на флота, а презъ течение на цѣлата война — главнекомандуващъ на морскитъ сили въ Балтийското море. Въ тази си длъжностъ, съ подчинения нему флотъ, той успѣ да удържи владението на Балтийското море за Германия, т. е. да осигури за своята страна търговскитъ и военни съобщения по това море и да прекъсне сѣшитъ съобщения за противника — Русия.

Г. С.

Вториятъ редовенъ конгресъ (главна скупщина) на Ядранска стража се е състоялъ на 22 и 23 юний т. г. въ Сараево (първиятъ е билъ въ Сплитъ). На 22, до 2 часа следъ полунощъ е засе-

давала предварителна конференция отъ ограниченъ брой делегати, на която е била свършена цѣлата дѣлова работа на конгреса, когато официалниятъ конгресъ на 23 юний (недѣля) се е състоялъ само отъ тържества и вземане на една обща резолюция.

Сараево е билъ избранъ за сѣдалище на конгреса, поради това, че Сараевскиятъ областенъ комитетъ, по своята дейностъ стои на едно отъ първитъ мѣста въ организацията. Отъ отчетъ се вижда, че Ядранска стража брои всичко 40,000 членове, разпредѣлени между 374 клона, съ обща наличностъ отъ около 1,980,000 динара и общъ капиталъ, включително вземанията и инвентара, възлизающъ на около 3,500,000 динара. По брой на клоноветъ, на първо мѣсто стои Сараевската областъ, на второ Сплитската, на трето Принцевската, четврто Скопската и т. н.; организацията има всичко 20 области или областни комитети. Всяка областъ включва въ себе си различенъ брой клонове (мѣстни комитети), представителства (повѣренства) и младежки секции. По броя на последнитъ, на чело стои също така Сараево, а следъ него идва Сплитъ, Мариборъ, Крагуевацъ и т. н. По броя на

членовете, на първо място е пакъ Сараевската областъ съ 4,634 члена, подиръ която следватъ Скопската — 3,042 члена и т. н. По имотностъ и финансово състояние, начело върви Българъ съ 445,809 динара, а следъ него Сараево съ 238,689 динара, Нови Садъ съ 101,328 динара и пр.

Събирането на срѣдства за набавяне отъ страна на Ядранска стража на единъ учебенъ корабъ за военния флотъ е било свършено и събраната сума отъ 1,142,125 динара е била предадена на разположение на военно-морското командване. По развиване на дейностъ въ това отношение и по размѣръ на събранитѣ суми, на първо място стои пакъ Сараево съ 310,850 динара, сетне идватъ Велики Бечкерекъ съ 190,000, Българъ съ 150,000, Нови Садъ съ 135,630 динара и т. н.

Отъ отчетъ могатъ да се извлѣкатъ и следващитѣ нѣкои данни: организирани сж били до сега три курса за морска пропаганда, които сж имали добъръ успѣхъ; продължено е било организирането на морски музей. „Архивътъ за пропаганда на Ядрана (Адриатика)“ е прѣсналъ надъ 100,000 снимки и изгледи отъ Адриатическото море. Списанието „Ядранска стража“ е достигнало тиражъ отъ около 10,000 броя. Членовете на Изпълнителния комитетъ (централно управление) сж държали около 50 беседи въ цѣлата страна. Издадени сж били около 60,000 броя разни печатни издания, а общиятъ брой на изданията отъ всѣкакъвъ родъ (книги, брошури, снимки, значки) достигалъ до 214,564 броя, отъ които 117,200 бр. пласирани. Подготвяло се издаването на „наученъ алманахъ“, а презъ септемврий т. г. щѣло да почне да излиза младежко списание „Младъ Стражаръ“.

На мѣстото на починалия миналата година председателъ и основателъ на „Ядранска стража“ Юрий Бианкини, конгресътъ е избралъ за председателъ на организацията досегашния подпредседателъ Д-ръ Иво Тартаглия. Избрани сж били и другитѣ членове на Изпълнителния комитетъ на брой 16 души, 5 души контроленъ комитетъ и 2 замѣстници. Между избранитѣ личатъ имената на 2 професори, 3 адвокати и сждии, 1 епископъ, 1 висшъ морски офицеръ (контръ-адмиралъ Никола Станковичъ), 1 великъ жупанъ, 3 директори на банки, 1 литераторъ, 2 публицисти и пр.

На конгреса (конференцията) контръ-адмиралъ Никола Станковичъ е държалъ рефератъ относно югославянската морска политика и особено по въпроса за създаването и развитието на военния флотъ, като е очерталъ и конкретенъ планъ за изграждане на единъ югославянски „ефикасенъ отбранителенъ флотъ“.

Решено е било за въ бждеще конгреситѣ да се свикватъ всѣка трета година; следниятъ конгресъ ще се свика въ 1932 год. въ гр. Скопие.

Относно програмната дейностъ, важно мѣсто взема въпроса за екскурзитѣ и детскитѣ (младежкитѣ) лѣтовища. Въ това направление Ядранска стража ще засили дейността си по създаване на нови морски лѣтовища и по увеличаване броя на екскурзитѣ. Общата и всестранна пропаганда за морето и Ядранска стража ще се засили и разшири; до идния конгресъ въ 1932 год. организацията „трѣбва да брой поне 100,000 членове“. Решено е да се установи единъ „Денъ на морето“, който да се празнува по цѣлата страна и на който да се уреждатъ беседи въ всички училища и казарми за морето и неговото значение.

При тържественото откриване на конгреса на 23 юний кралътъ е билъ представляванъ отъ армейския генералъ Зечевищъ, пристигналъ нарочно отъ Българъ, правителството е и представлявало отъ великия жупанъ М. Николичъ, Областното самоуправление — отъ г. Ф. Спахо, босненското епископство отъ самия епископъ Д-ръ Шаричъ и т. н. Държани сж доста речи, следъ които се е състояла манифестация изъ града отъ Сараевската младежъ, организирана въ Ядранска стража. Следъ пладнѣ е била уредена голѣма народна забава, като за целта е била издигната на открито сцена, представляваща горния подъ на корабъ, а наоколо сж били построени и поставени трибуни и столове. Програмата се е състояла отъ номера, изпълнявани отъ младежитѣ — членове на Ядранска стража.

Г. С.

Новитѣ вѣтроходни кораби въ чуждитѣ военни флоти. Въ водитѣ на Срѣдиземното море се е появилъ вѣтроходенъ корабъ съ външенъ видъ приличенъ на нѣкогашнитѣ вѣтроходни кораби отъ епохата на Нелсона. Това е учебниятъ корабъ на Италианския флотъ „Христофоро Колумбо“, неотдавна построенъ. Той има 2985 тона водоизмѣстване и фрегатно вѣтроходно стѣкмяване. Освенъ това корабътъ е снабденъ съ дизело-електрически двигатели: два дизела „Този“, работящи на единъ винтъ, които развиватъ обща мощностъ 1600 конски сили и скоростъ 10,5 морски мили въ часъ.

Използването на вѣтроходното обучение въ италианския флотъ е резултатъ отъ подробно обсъждане съ целъ да се даде необходимата морска практика на военнитѣ моряци. Новиятъ корабъ трѣбва да даде на личния съставъ едновременно и най-добри чисто морски навигаци отъ областта на вѣтроходството, и възможната техническа подготовка.

Интересно е да се отбележи сжщо, че и въ испанския и въ гръцкия флотъ въпросътъ за използването на учебнитѣ вѣтроходи е разрешенъ въ положителна смисълъ. Новиятъ гръцки вѣтроходенъ корабъ „Аресъ“ е построенъ въ Франция; той има 1870 тона водоизмѣстване, вѣтроходно стѣкмяване и парна машина съ тройно разширение при мощностъ 1000 конски сили. Испанскиятъ вѣтроходенъ корабъ „Жуанъ Себастианъ Елcano“ има четирестожерно вѣтроходно стѣкмяване и е предназначенъ за продължителни плавания изъ австралийскитѣ води.

(Изъ Морски Сборникъ № 2, 1929 г.) С. Ч.

Докове за водохвърчила. Английскиятъ министъръ на въздушната отбрана изучава възможността да се устроятъ специални докове за водохвърчила въ станциитѣ отъ голѣмата въздушна линия, която свързва Англия съ Индия. Единъ докъ съ подобно назначение вече съществува въ Портландъ и се намира подъ ведомството на службата по морската авиация. Влизането на водохвърчилото въ дока и изсушаването му става въ течение на единъ часъ. Докътъ е снабденъ съ устройство за повдигане, прибори за смѣняване на моторитѣ и крилата, работилници и помѣщения за личния съставъ: единъ офицеръ, двама подофицери и 12 моряка.

(Изъ Мор. Сб. № 3, 1929 г.) С. Ч.

Скороститѣ на съвременнитѣ кръстосвачи. Английскитѣ 8,000 и 10,000-тонни кръстосвачи, споредъ съобщенията на английския печатъ, развиватъ скоростъ 32 морски мили въ часъ. Подобнитѣ типове кръстосвачи въ Америка, Япония и Италия

иматъ скоростъ до 36 мили въ часъ. Французитѣ и тѣ сѣ си задали за целъ да достигнатъ скоростта 36 мили, макаръ че последнитѣ имъ кръстосвачи не сѣ могли да развиятъ скоростъ повече отъ 32 морски мили въ часъ. Въ Англия зорко следятъ за това усилено съревнование за увеличаване на кръстосвачната скоростъ и обществото упрѣква адмиралтейството за недостатъчната скоростъ на английскитѣ кръстосвачи.

(М. Сб. № 2, 1929 г.) С. 4.

Стѣмвяването на английската Сингапурска база. На 13. X. 1928 г. е пристигнала първата частъ отъ плаващия докъ, предназначенъ за Сингапурската морска база, следъ като въ продължение на 4 месеца е извършила едно пътуване отъ 8,500 морски мили. Втората частъ отъ дока е пристигнала въ Сингапуръ на 16. X. 1928 г. При пътуването докътъ е билъ влаченъ отъ холандски влѣкачи. Първата частъ отъ дока се е състояла отъ сръднитѣ понтони съ електрическитѣ машини и рабо-

тилицитѣ; втората частъ — отъ дветѣ му крайни части. Този плаващ докъ има 50,000 тона подемна сила, дължина 260 м., широчина 52 м. и височина 23 м. Водоотливнитѣ му сръдства изхвърлятъ 30,000 тона вода въ часъ.

(М. Сб. № 2, 1929 г.) С. 4.

Бръговата отбрана на Япония. Главната и спомагателната артилерия на линейнитѣ кораби, разоржжени поради условията на Вашингтонския договоръ, била снета и се съхранявала до сега въ военното пристанище Куре. Японското адмиралтейство е решило да предаде на военното министерство тия оръдия, които иматъ калибъръ 30 см. Последнитѣ, следъ необходимитѣ поправки и приспособления, ще бждатъ използвани за усиляване бръговата отбрана. Изобщо военното министерство е получило за целта всичко 48—30 см. оръдия, като не се считатъ запаснитѣ.

(М. Сб. № 3, 1929 г.) С. 4.



Андреевъ Ст. — „Какво е било старото население на Варненско“ (Варненски окръжен вестникъ, год. X, брой 7, Варна 27. VI. 1929 г., стр. 1).

Argus — „L'accord entre la Roumaine et la Commission Européenne du Danube“ (La Bulgarie, VII-ème année, № 1715, Sofia, 6. IV. 1929, p. 4).

Andrieu, A. — „Turbines à vapeur. Applications à la navigation“. Paris 1929. (Soc. Ed. Géogr. Col. Mar., 32 fr.)

Абаджиевъ, Инж. П. — „Водно дѣло“ (Юбилеенъ сборникъ по случай 1000 г. отъ Симеоновата епоха и 50 г. отъ освобождението на България, стр. 47—58, София 1929 г., издатель Българското Инженерно Архитектно Дружество).

Ангеловъ, Т. — „Варненското пристанище преди освобождението“ (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна, VI, 1929 г., стр. 32 и 33).

Андреевъ Ст. — „Едно пътуване край бръговетѣ на Черно море презъ XVIII вѣкъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна VI. 1929 г., стр. 33—35).

Балчевъ Йорданъ — „Замръзването на Черно море около гр. Василико“ (Морски Сговоръ, год. VI, брой 5, Варна V. 1929 г., стр. 12).

Броеръ — Иохманъ — „Съ спортна лодка и есперанто къмъ България“ (в. Варненска лоща, год. XIV, брой 3691 и други, Варна, април 1929 г.).

Божковъ, Инж. Л. — „Желѣзницитѣ и пристанищата на България“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 949 и 950, София, 14 май 1929 г., стр. 5).

Bobtchev, H. S. — „Les ports bulgare“ (La Bulgarie, VII-ème année, № 1805, Sofia, 29. VII. 1929, p. 4).

Bakharov, V. — „La ville Roussé comme centre commercial dans le passé“ (La Bulgarie, VII-ème année, № 1803, Sofia, 26. VII. 1929, p. 1).

Варна, морско дѣловнище — (в. Знаме, год. V, брой 113, София, 20. V. 1929 г., стр. 1).

Военнитѣ действия въ Сръдиземно море презъ време на голѣмата война. (в. Варненски новини, год. XVIII, брой 1803, 1804 и др., Варна, юлий 1929 г., стр. 2).

Ганевъ, Д-ръ К. — „Лѣчебнитѣ фактори на Варна“ (Варненски вестникъ на вестницитѣ, год. VI, брой 8, Варна 17. VI. 1929 г., стр. 1).

Гробницата на германския флотъ — (в. Варненски новини, год. XVIII, брой 1726, Варна 2. V. 1929 г., стр. 2).

Ганчевъ, Инж. Н. — „Пристанищно дѣло“ (Юбилеенъ сборникъ по случай 1000 г. отъ Симеоновата епоха и 50 г. отъ освобождението на България, стр. 115—120, София, 1929 г.; издание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество).

Городецкитѣ — „Загадката съ змиоркитѣ“ (сп. Природа и ловъ, год. IV, кн. 3, София, мартъ 1929 г., стр. 63 и 64).

Ганчевъ, инж. Н. — „Мостъ на Дунава между Ромъния и България“ (Списание на държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. IV, брой 2 и 3, май-юний 1929 год. стр. 41—43).

Гърция и Турция — Съперничество за надмощие въ вьоржжението по море — (в. Отечество, год. X, брой 431, София, 29. VI. 1929 г., стр. 4).

Домусчиевъ, К. И. — „Наши и чужди стремени къмъ Бѣломорския бръгъ“ (сп. Отецъ Паисий, год. II, бр. 7, София, 1929 г.).

Delage, E. — „Le Drame du Jutland“. Paris 1929 (Bernard Grasset, 12 fr.).

Доброполски, Б. — „За нашето корабоплаване и за неговитѣ отлични дейци“ (в. Черно море, год. I, брой 17, Варна 12. V. 1929 г., стр. 3).

Данчовъ, инж. Ю. — „Дунавскитѣ пѣть и значението му за външната ни търговия“ (Списание на държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. III, кн. № 9, София, февруарий 1929 г., стр. 241—246).

Димитровъ, Д-ръ Д. Г. — „Свободата на моретата“ (в. Отечество, год. X, брой 422, София, 20. IV. 1929 г., стр. 4).

Дабковъ, Арх. Д. — „Елате въ Варна“ (Варненски вестникъ на вестницитѣ, год. VI, бр. 8, Варна, 17. VI. 1929 г., стр. 2).

Дипломатическата преписка Русчукъ—Букурещъ по Козлудуйския подвигъ на Ботева (в. Миръ, год. XXXV, брой 8691, София, 22. VI. 1929 г., стр. 4).

Droumev, A. — „Vidine“ (La Bulgarie, VII-ème année, № 1807, Sofia, 31. VII. 1929, p. 1).

Drenski, P. — Sofia — „Über die Verbreitung der Familie Cobitidae (Pisces) besonders im Hinblick auf die Balkanhalbinsel“ (Sitzungsberichte der Gesellschaft naturforschender Freunde, ausgegeben am 1 Mai 1929).

Ешменази, Инж. И. — „Постройката на пристанище Василико“ (Списание на държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. III, брой 8, София, януарий 1929 г., стр. 218—221).

Engländer, Dagobert — „Le passage du Danube par la tcheta de Bolev“ (La Bulgarie, VII-ème année, № 1760—1761, Sofia VI. 1929, p. 1—2).

Законопроектъ за търговското корабоплаване (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 61—63 и други, Варна 1929 г., стр. 4).

Златарски, Проф. В. Н. — „Морето въ политиката на старитѣ български царе“ (сп. Морски Сговоръ, год. VI, бр. 6, Варна VI. 1929 г., стр. 2—8).

Значение на Василиковското пристанище. (в. Странджански гласъ, год. III, брой 57, Василико 1. VI. 1929 г., стр. 1).

- Ивановъ, Сава Н.** — „Черно море“ (Живописни кжтове изъ нашата родина — Библиотека за самообразование, год. XIV, кн. 9 и 10 — Издава Ст. Атанасовъ, София, ул. Неофитъ Рилски № 36, стр. 13—17).
- Ивановъ, Сава Н.** — „Новото въ флота“ (Воененъ журналъ, год. XXXV, кн. 11 и 12, София, февруарий и мартъ, 1929 г., стр. 75—100).
- Ивановъ, Сава Н.** — „Волго-Донската канална система“ (Морски Сговоръ, год. VI, бр. 5, Варна V. 1929 год. стр. 12—14).
- Изъ дейността на Бургазката Търговско-Индустириална камара**, год. XII, бр. 51, Бургасъ 23. III. 1929 г. стр. 2 и 3).
- Изложение отъ българските моряци** (в. Морски ратникъ, год. II, бр. 61—62, Варна, 1—15. IV. 1929 г. стр. 2 и 3).
- Иванович, инж. Ив.** — „Язовира на р. Тунджа“ (Списание на Инженерно-Архитектното Д-во, год. XXIX, брой 10, София, 20. V. 1929 г., стр. 192—198).
- Иширковъ, Проф. А.** — „Варна и Бургазъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна VI. 1929 г., стр. 11—13).
- Кашевъ, Д-ръ С. Г.** — „Нуженъ ли е законъ за поощрене на корабоплаването“ (в. Народна Отбрана, год. XI, бр. 1440, София, 31. V. 1929 г., стр. 3 и 4).
- Куртевъ, Д-ръ Ст.** — „Варна — най-подходящата почивна станция“ (Варненски вестникъ на вестниците, год. VI, брой 8, Варна, 17. VI. 1929 г., стр. 2).
- Киселовъ, С. Н.** — „Варна курортъ“ (в. Варненски новини, год. XVIII, брой 1793 и 1794, Варна, юлий, 1929 год. стр. 2).
- Куртевъ, Дим.** — „Кооперативно корабоплаване“ (Морски Сговоръ, год. VI, брой 5, Варна V. 1929 г., стр. 7 и 8).
- Скобъ, С.** „Voyage en Océanie 1772—1775“. Paris 1929 (Ed. Spes 3-25 fr.).
- Конрадъ, Джозефъ** — „Младостъ“ — разказъ, превела Б. Бошнакова — (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 5, Варна V. 1929 г., стр. 16—18).
- Кротковъ, Н.** — „Ватамството въ риболовството“ (в. Морски Ратникъ, год. II, бр. 61—62, Варна, 1—15. IV. 1929 г., стр. 3 и 4).
- Колосовски, полковникъ** — „Свободата на моретата“ (сп. Звено, год. II, кн. 19, София, 26. V. 1929 г., стр. 298—302).
- Краевъ, Ст.** — „Отглеждане на малките рибки отъ групата Salmoides“ (сп. Природа и ловъ, год. IV, кн. 3, София, мартъ 1929 г., стр. 62—63).
- Константиновъ** — „Размножаването у рибите въ връзка съ майчината имъ грижа“ (сп. Природа и ловъ, год. IV, кн. 3, София, мартъ 1929 г., стр. 65).
- Купчезтъ на морето** — (в. Морски Ратникъ, год. II, бр. 63, Варна, 1. V. 1929 г., стр. 3 и 4).
- Красотитъ на Варна и околноститъ ѝ.** (Варненски вестникъ на вестниците, год. VI, бр. 8, Варна, 17. VI. 1929 г., стр. 3).
- Калиновъ, Д-ръ Д.** — „Риболовътъ въ стара и нова България“ (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна, VI, 1929 г., стр. 29 и 30).
- Кратка история на родния ни флотъ въ дати** — (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна VI, 1929 г., стр. 35 и 36).
- Каранашевъ, Инж. Т.** — „Българското корабоплаване“ (Списание на държавните желѣзници и пристанища въ България, год. IV., брой 2 и 3, София, май-юний 1929 г., стр. 43—47).
- Къневъ, Инж. Б.** — „Мисли по поводъ изложбата на морски пристанища въ Прага“ (Списание на държавните желѣзници и пристанища въ България, год. IV., брой 2 и 3, София, май-юний, 1929 г., стр. 50—53).
- Lacoste et Gille** — „Machine de la marine de commerce“. Paris 1929 (Soc. Ed. Géogr. Mag. Col., 416 p., 32 fr.).
- Койчевъ, Д. П.** — „Живописни кжтове изъ нашата родина“ (Библиотека за самообразование, год. XIV, кн. 9 и 10, София 1929 г.; Издава Ст. Атанасовъ — София, ул. Неофитъ Рилски № 36).
- Морякъ** — „История на рѣчното право“ (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 64, Варна 15. VI. 1929 г. стр. 2).
- Михайловъ, Кап. I р. о. з.** — „Рѣчните сили по „Дунава“ (Приложение на в. Народна Отбрана — 1929 г. — Сборникъ отъ статии № 12, стр. 37—43).
- Михайловъ, Кап. I р. о. з.** — „Ние и другитъ на Дунава“ (Морски Сговоръ, год. VI, брой 5, Варна, май 1929 г., стр. 1—7).
- Морякъ** — „† Сава Ив. Маноловъ“ (Морски Ратникъ, год. II, брой 61—62, Варна 1—15. IV. 1929 г. стр. 1 и 2).
- Михайловъ, Инж. Р.** — „Дунавъ и желѣзопътната мрежа на северна България“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно д-во, год. XXIX, брой 10, София, 20. V. 1929 г., стр. 190—192).
- Маноловъ, Ял.** — „Уредбата на нашитъ морски пристанища“ — Фарове — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 957, София 23. V. 1929 г., стр. 2).
- Морякъ** — „Справедливостъ“ (в. Морски ратникъ, год. II, бр. 63, Варна 1. V. 1929 г., стр. 2).
- Моровъ, проф. Т. и Нечаевъ, Ял.** — „Приносъ къмъ изучаването разпредѣленето на фауната въ Черно-море“. София. 1929 г. (Отдѣленъ отпечатъкъ отъ годишника на Софийския университетъ, физико-математически факултетъ, томъ XXV, кн. 3, 1929 год.).
- Майнъ-Ридъ** — „По море“ — романъ — Търново 1927 г. (Книгоиздателство Е. п. Христова, 128 стр., цена 22 лв.).
- Марковъ, Д.** — „Свободата на морето“ (в. Отечество, год. X, брой 429, София, 15. VI. 1929 г., стр. 3).
- Новъ самоотверженъ подвигъ на българските моряци.** Подробности за морската катастрофа съ Шалана. Фатално мѣсто на черноморския брѣгъ. (в. Черно море, год. I, брой 14, Варна. 21. IV. 1929 г., стр. 1).
- Младеновъ, проф. Ст.** — „Името на градъ Варна“ (Сжция брой на списанието Морски сговоръ, стр. 24 и 25).
- Михайловъ, кап. I р. о. з.** — „Ние на Дунава“ (сп. Морски сговоръ, год. VI, бр. 6, Варна VI. 1929 г., стр. 13 — 20).
- Nigra Mago** — (Bulgara Esperanto, Jago X, № 8—10, Sofia, 1929).
- Новиятъ режимъ на кейовото право въ Франция.** (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 954, София, 20. V. 1929 г. стр. 2).
- Нешевъ, Ив.** — „Заледяване морското ни крайбрѣжие“ (Списание на държавните желѣзници и пристанища въ България, год. III, кн. 10, София, мартъ 1929 г., стр. 289—291).
- Недѣлковъ, д-ръ Ял.** — „Слънцелѣчение“ (сп. Нашето дете, гол. II, кн. 6, София, юний 1929 г., стр. 85—91).
- П. С.** — „На плажа“ — разказъ — (сп. Нива, год. I, брой 37, София, 1929 г., стр. 7).
- Поляновъ, Ял.** — „Заминахъ къмъ морето“ — изъ разказа „Играчи“ — (Морски сговоръ, год. VI, бр. 5, Варна, 1929 г., стр. 15—16).
- Пашмаковъ** — „Корабоплаването у насъ и у съседитъ“ — Значението на националния търговски флотъ и где да насочимъ нашитъ кораби — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, броеве 958, 959, 960 и др., София 1929 г., или в. Морски Ратникъ, год. II, брой 64 и последующитъ, Варна, 1929 год.).
- Памлуловъ, Пр.** — „50 години българско мореплаване“ (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна, юний 1929 г. стр. 25—28).
- Панчевъ, Ял.** — „Положението на водитъ на Дунава и замръзването му презъ 1928-1929 година“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно д-во, год. XXIX, бр. 13, София, 5. VII. 1929 г., стр. 272—274).
- Пашмаковъ, Ял.** — „Да ценимъ и не забравяме морето“ (в. „Търговско промишленъ гласъ“, год. VI, брой 991, София, 5. VII. 1929 г., стр. 2).
- Пашмаковъ** — „Парни и моторни кораби“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 966, София, 4 юний 1929 год., стр. 2).
- Поповъ, Д-ръ Ст.** — „Курортна Варна“ (Варненски вестникъ на вестниците, год. VI, брой 8, Варна, 17 юний 1929 г., стр. 2).
- Резолюция на XIX общо годишно събрание на Бургазската Търговско-индустириална камара**, състояло се отъ 28. II. до 6. III. 1929 г. (Известия на Бургазката Търговско-индустириална камара, год. XII, брой 51 и 52, Бургасъ 1929 год.).
- Roule, Dr. L.** — „Le poissons et le monde vivant des eaux“. T. III. Voyages et migrations. Paris 1929 (Delagrave, 373 p., 42 fr.).
- Романски, Ст.** — „Имената на нѣкои македонски градове — Солунъ“ (Македонски прегледъ, год. V, кн. 2, София, 1929 г., стр. 78—85).
- Славяновъ, Г.** — „Потъването на *Жакъ Фресине*“ (Морски Сговоръ, год. VI, бр. 5, Варна, май, 1929 г. стр. 8—12).
- С. Ч.** — „Наводнението въ гр. Пловдивъ“ (Морски Сговоръ, год. VI, бр. 5, Варна, май, 1929 г., стр. 14).
- С. Н. И.** — „Изъ чуждитъ военни флоти“ (Морски Сговоръ, год. VI, бр. 5, Варна V. 1929 г., стр. 22—24).
- S. B.** — „La construction d'un pont sur le Danube que relie la Bulgarie à la Roumanie (La Bulgarie VII-ème année, № 1730, Sofia 24. IV. 1929, p. 4).
- Скорчевъ, Д-ръ П. Д.** — „Рибата, като народна храна и нейната продажба въ Варна“ (в. Варненски новини, год. XVIII, бр. 1752, Варна, 29. V. 1929 г., стр. 2).
- Стойчевъ, Д-ръ Хр.** — „Участието на българии въ превземането на Цариградъ отъ турцитъ“ (в. Кубратъ, год. V, брой 20, София, 23. V. 1929 г., стр. 2 и 3).
- Седемъ месеци отъ потъването на „Кооператоръ“** (в. Морски Ратникъ, год. II, бр. 63, Варна, I. V. 1929 г. стр. 1).
- Славяновъ, Г.** — „Отъ Аспаруха и Симеона Велики до Борисъ III“ (сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна, VI. 1929 г., стр. 8—11).
- Сажзовъ, Д-ръ Ив.** — „Черно море и стопанскитъ връзки на България съ чужбина презъ XVI и XVII вѣкъ“ (Списание Морски Сговоръ, год. VI, брой 6, Варна VI. 1929 г., стр. 20—24).

Изобщо тая сбирка има ценности, които ни карат да очакваме от автора й много, ако той продължава да се отнася съ същата сериозност къмъ живота и къмъ творческата си задача, и ако той освети по-голяма грижа за дообработване разказитѣ, а най-вече на стила си, за да се избѣгнатъ недостатѣцитѣ, каквито съвсемъ не липсватъ на тия разкази. Най-много има нужда отъ оглаждане стила, който намѣста издава голѣми изкуствености, грапавини, неясности и несвойствени на нашия езикъ обрати. Така напр. на стр. 15: „И постоянната му замисленостъ и грижи за съдбата на хората, които навременно го обхващаха съ необходимостта и го правѣха намръщенъ, съсърдоточенъ и нехаенъ, бѣха и единственото обяснение на болезнената усмивка и влагата, която застѣни погледа му въ тоя мигъ.“ Също тамъ: „И какво можеше да изпита той отъ единъ чужди разказъ и какво изпита тогава, едва 78 годишенъ — бѣ почти несравнимо“. Стр. 59: „Така ведно съ настѣпилата пролѣтъ, ... Илю избѣзе изъ къщата на своята бабичка (?), където живѣеше и се лѣкуваше“. ... Неясенъ е и следниятъ пасажъ (стр. 14): „Той не бѣше рибаръ отъ детинство, стра-

хтъ не бѣ го срѣщаль и суровостта на занятието му бѣше изработила въ него безкрайно търпение, една неизчерпаема упоритостъ и самонадееностъ, ...“ Подобни мъглявини се срѣщатъ и другаде.

Нѣкои и други несъобразности, произлизащи отъ техническа неосведоменостъ (напр. неясно е, какъ ржчната кука се е забрала о китката на Геро така, че острieto й да се показва презъ дланъта (стр. 103), или отъ непознаване на разстоянията и свързаната съ тѣхъ перспектива, нѣматъ съществено значение за художествената стойностъ и стила на разказитѣ. Тѣ биха се избѣгнали, когато авторътъ се запознае по-отблизо съ нашето крайбрежие и съ подробноститѣ на моряшкия и рибарския животъ. Ние му пожелаваме по-скоро таква опознаване; защото данитѣ, които съдържатъ разгледанитѣ тукъ разкази, и любовта, съ която той рисува морето и живота на близкитѣ до него хора, ни каратъ да се надѣваме, че той ще стане единъ отъ добритѣ ни морски писатели.

Я. Арнаудовъ

ПОЛУЧИХА СЕ ВЪ РЕДАКЦИЯТА НИ:

Природа и ловъ, год. IV, кн. 1—3, София 1929 г.
Нашето семейство, год. IV, брой 1—3, Русе 1929 г.
Заря, год. I, кн. 1—2, София 1929 г.
Огнище, год. VIII, кн. 1—2, София 1929 г.
Нашата Конница, год. XI, № 1—3, София 1929 г.
Общинска автономия, год. II, кн. 8—10, София 1928—29 г.
Юридически прегледъ, год. XXX, кн. 1—4, София 1929 г.
Училищенъ прегледъ, год. XXVIII, кн. 1—4, София 1929 г.
Звено, год. II, брой 2—16, София 1929 г.
Учителска мисль, год. X, кн. 4—8, София 1928—29 г.
Кооперативно дѣло, год. VI, кн. 1—2, София 1929 г.
Земледѣлие, год. XXXII, кн. № 1—3, София 1929 г.
Български туристъ, год. XXI, кн. 1—4, София 1929 г.
Природа, год. XXIX, кн. 5—8, София 1929 г.

Месечни статистически известия на Главната дирекция на статистиката въ българското царство, год. XVIII, № 1—5, София 1929 г.

Техникъ, год. VI, брой 9—10, Варна 1929 г.
Отецъ Пансий год. II, брой 1—8, София 1929 г.
Списание на Българското инженерно-архитектно д-во, год. XXIX, № 1—10, София 1929 г.

Народно стопанство, год. XXV, кн. 1—4, София 1929 г.
Българско ошарство, год. X, брой 1—3, София 1929 г.
Видиель, год. VII, кн. 3—6, Варна 1929 г.
Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, год. XII, брой 44—48, Бургазъ 1929 г.

Здраве и сила, год. XXV, брой 7—12, София 1929 г.
Ловець, год. XXIX, брой 5—8, София 1929 г.
Списание на физико-математическото д-во въ София, г. XIV, кн. 1, София 1928—29 г.

Нашето дете, год. II, кн. 1—3, София 1929 г.
Духовна култура, кн. 38, София 1929 г.
Полезни съвети, год. IV, кн. 1—3, София 1929 г.
Детско здраве, год. II, брой 1—3, София 1929 г.
Читалище, год. VIII, кн. II 2, София 1929 г.
Български сиракъ, год. VI, кн. 8—10, София 1929 г.
Свѣтлина, год. XXXVII, кн. 2—5, София 1929 г.
Младъ туристъ, год. XIII, кн. 5—8, София 1929 г.

в. Камбана, год. XVIII, брой 1—17, София 1929 г.
в. Бургазки фаръ, год. XII, брой 2005—2107, Бургазъ 1929 г.
в. Подофиерска защита, год. XIV, брой 538—548, София 1929 г.

в. Кубратъ, год. IV, брой 1—19, София 1929 г.
в. Знаме, год. VI, брой 24—97, София 1929 г.
в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 836—938, София 1929 г.

в. Съзнание, год. XXXI, брой 27—49, София 1929 г.
в. Слово, год. VII, брой 1990—2000, София 1929 г.
в. Дума, год. III, брой 158—181, Ст.-Загора 1929 г.
в. Трибуна, год. XI, брой 520—527, Нова-Загора 1929 г.
Църковенъ вестникъ, год. XXX, брой 1—17, София 1929 г.
в. Тракиецъ, год. VI, брой 236—244, Ямболъ 1929 г.
в. Наше слово, год. V, брой 214—228, Фердинандъ 1929 г.
в. Варненски коренякъ, год. II, брой 10, Варна 1929 г.
Варненски окръженъ вестникъ, год. IX, брой 37—50; год. X, брой 1—4, Варна 1929 г.

в. Прѣпоречъ, год. XXXI, брой 1—17, София 1929 г.
в. Вечерна Бургазка поща, год. II, брой 254, Бургазъ 1929 г.
в. Морски ратникъ, год. II, брой 60—63, Варна 1929 г.
в. Македония, год. III, брой 692—763, София 1929 г.
Вестникъ на жената, год. VIII, брой 356—368, София 1929 г.
в. Шуменски окръженъ бюлетинъ, год. X, брой 24, Шуменъ 1929 г.

в. Варненска поща, год. XIV, брой 3556, Варна 1929 г.
в. Отечество, год. X, брой 412—423, София 1929 г.

в. Спортъ, год. VII, брой 259—269, София 1929 г.
в. Тунджа, год. XI, брой 498—507, Ямболъ 1929 г.
в. Странджански гласъ, год. III, брой 50—54, Василико 1929 г.

в. Технически гласъ, год. IV, брой 55—59, София 1929 г.
и. Черно море, год. I, брой 1—14, Варна 1929 г.
в. Завой, год. I, брой 1—13, Габрово 1929 г.
в. Земледѣлски гласъ, год. II, брой 9—11, Варна 1929 г.
в. Животъ, год. I, брой 5—6, София 1929 г.
в. Варненски новини, год. XVIII, брой 1700—1717, Варна 1929 г.

в. Морски техникъ, год. I, брой 1 и 2, София 1929 г.
в. Тетевенски вестн., год. V, брой 1—3, Тетевенъ 1929 г.
в. Черноморска камбана, год. IV, брой 50—57, Варна 1929 г.
в. Тракия, год. VIII, брой 330—336, София 1929 г.

Статистика на кооперативнитѣ сдружения въ царство България презъ 1924 година. София 1928 г. (Издание на Главната дирекция на статистиката, 156 стр., цена 285 л.)

Стенографически протоколи на XXXIII редовна сесия отъ 29. II. до 11. III. 1929 г. (Издание на Варненската търговско индустриална камара Варна 1928 г.)

Движение на населението въ царство България презъ 1921, 1922, 1923 и 1924 години. Часть I. Раждания, умирация и женитби по населени мѣста. София 1929 г. (Издание на Главната дирекция на статистиката, 210 стр., цена 370 лв.)

Движение на външната търговия на България презъ първото и второто тримесечие на 1928 година. Вносъ и износъ. София 1929 г. (Издание на Главната дирекция на статистиката, 62 стр., цена 66 лв.)

Земледѣлска статистика за 1927 г. — Посѣви и реколти —

София 1929 г. (същото издание, 103 стр., цена 180 лв.)
Статистически годишникъ на Българското царство. Година XIX—1927 г. София 1929 г. (същото издание, 532 стр., цена 320 лева).

Резултати отъ преброяване на населението въ царство България на 31. XII. 1920 г. По общини и населени мѣста. III окръжъ Видинъ. IV окръжъ Враца. V окръжъ Кюстендилъ. (Издание на Главната дирекция на статистиката, София 1929 г.)

Изследвачитѣ на България чужденци отъ П. Делирадевъ. София 1929 г. (Библиотека „Туристическа просвѣта“ № 15, издание на Б. т. д. Софийски клонъ „Алеко Константиновъ“, 80 стр., цена 20 лв.)

Статистика на кооперативнитѣ сдружения въ царство България презъ 1925 година. (Издание на Главната дирекция на статистиката, София 1929 г.; 162 стр., цена 280 л.)

Юбилеенъ сборникъ по случай 1000 г. отъ Симеоновата епоха и 50 г. отъ освобождението на България. (Издание на списание на Българското инженерно-архитектурно дружество, София 1929 г.)

Informations Sociales, Vol. XXIX, № 1—13; Vol. XXX, № 1—3, Genève 1929.

L'Orient et la Tchecoslovaquie, № 7 — Prague 1929.
La Bulgarie VII-ème année, № 1661—1773, Sofia 1929.
La jeunesse. Bulgare III-ème année, № 5 — Varna 1929.
Jugoslovenski Turizam, godina II, Broj 1—4, Split 1929.
Forschungen und Fortschritte, 5 Jahrg., № 1—15, Berlin 1929.
Bulletin de la chambre de commerce française en Bulgarie, 9-е année, № 84—88, Sofia 1929.
L'Italia marinara, Anno XXX, № 1—3, Roma 1929.
Зарубежный морской сборникъ. № 2. Пилзень 1928 г.
Ядранска стража, год. VII, брой 1—6, Сплитъ 1929 г.

ИНЖЕНЕРЪ РОДЕВЪ

ВАРНА * УЛ. МАКЕДОНИЯ № 7

ЭКСПЕРТИЗИ - ПРЕДСТАВИТЕЛСТВА

ЭКСПЕРТЪ НА BUREAU VERITAS DE PARIS ЗА БЪЛГАРСКОТО КРАЙБРЪЖЕ И ДУНАВА

ИЗВЪРШВА ВСЪКАКВИ МОРСКИ ЕКСПЕРТИЗИ ЗА СМЪТКА НА BUREAU VERITAS И ЗА СВОЯ СМЪТКА

Доставя най-доброкачествени телени, манилови и други вжета, бои подводни за желязни и за дървени кораби, бои надводни и за вътрешността на корабите от известната марка v. Höveling, които безцокни патентъ „Britannic“ и обикновени — адмиралтейски типъ отъ всъкакви големини, вериги желязни, боядисани или поцинковани, гребла за лодки, парусини, мотори морски „Brooke“, машини инструментални, инструменти и разни уреди, стомани и желяза на листове и на пъргове отъ разни профили и размъри, фарове, фенери, компаси, шамандури, веки и всички видове морски артикули, запасни части за машини и т. н., всички направо отъ най-първокласни фабрики

ПОКУПКО - ПРОДАЖБА НА НОВИ И СТАРИ КОРАБИ.

ГОТОВИ НА СКЛАДЪ БОИ, ВЖЕТА, ШКИМИЖГАРЪ, ПАМУЧНИ ОТКЪСЛЕЦИ ЗА ЧИСТЕНЕ НА МАШИНИ И ДР.

СПЕЦИАЛИТЕТЪ БОИ ЗА ЛОДКИ - ЧЕРВЕНА, ЗЕЛЕНА И БЪЛА ГЛЕЧНА (Blanc d'email) въ КУТИИ ПО 12 $\frac{1}{2}$, 5, 2 $\frac{1}{2}$ и 1 $\frac{1}{4}$ КГР.

Доставчикъ на Българското търг. параходно дружество, Ромънското дунавско параходно дружество, Пристанищната служба, Морската и Дунавската Полицейска Служба, Главната Дирекция за Настаняване на Бъжанците, Риболовното училище, Районното инженерство по водите, частни рибари, лодкари и т. н.

ИЗОЛАЦИОННИ МАТЕРИАЛИ „ISOLEX“ ПРОТИВЪ ВЛАГАТА, ЗА НОВИ И ЗА ПОСТРОЕНИ ВЕЧЕ ЗДАНИЯ, МУШАМИ „CONTINENTAL“ ЗА ПОКРИВИ, ПОДОВЕ И ДР.

Ц Е Н И Ф А Б Р И Ч Н И

УПЪТВЕНИЯ И СЪВЕТИ ПРИ СЪСТАВЯНЕ НА ПОЕМНИ УСЛОВИЯ, ДЕВИЗИ И ПР КОНТРОЛА ПРИ СТРОЕЖИ НА КОРАБИ И ДРУГИ ПОСТРОЙКИ, КЛАСИРАНЕ И ПОПРАВКА НА СТАРИ ТАКИВА ПО ПРАВИЛАТА НА БЮРО ВЕРИТАСЪ.

3-2

БЪЛГАРСКА ТЪРГОВСКА БАНКА

Телеграфически адресъ: Търгбанкъ

Централа: СОФИЯ

Седалище: РУСЕ

Клонове въ София:

Централенъ клонъ — ул. Графъ Игнатиевъ № 14
Клонъ „Халитъ“, бул. Мар, Луиза 35 (тел. адр. „ТЪРГХАЛТЪ“)
Клонъ въ Ючбунаръ, ул. Пиротска 60 (тел. адр. „ТЪРГЮЧЪ“)

Клонове въ провинцията:

Бургасъ	Пловдивъ	Стара-Загора	Хасково
Варна	Попово	Тръвна	Червенъ-Бръгъ
Габровъ	Русе	Търново	Шуменъ
Ломъ	Сливенъ	Фердинандъ	Ямболъ

Сродни банки:

ВИДИНЪ — Видинска Търговска Банка
ХАРМАНЛИЙ } — Безименно Акционерно Д-во „Арда“
СВИЛЕНГРАДЪ }
Гага РАДНЕВО — Радневска Търговска Банка

Други сродни дружества:

Д-во Българско Застрахователно д-во „България“ — Русе;
Бълг. Акц. Д-во за Търг. и Промислен. „Бѣло море“ — София;
Българско Акционерно Дружество „Бждаще“ — София;
Акц. Д-во за електрическа енергия „Адрее“ — София;
Акц. Д-во за текстилна индустрия „Св. Георги“ — Тръвна;
Акц. Д-во „Трудъ“ за керамични издѣлия — Русе и др.

3-2

РОДИНА

БЪЛГАРСКО ЗАСТРАХОВАТЕЛНО Д-ВО

СОФИЯ

ЗАСТРАХОВА ПО ВСИЧКИ КЛОНОВЕ

НОСИ РИСКА ДО НЕОГРАНИЧЕНЪ РАЗМЪРЪ

ЗАСТРАХОВА ЖИВОТЪ ВЪ ВСИЧКИ ЧУЖДИ ВАЛУТИ

ИНСПЕКТОРЪ: П. БЪРЗАКОВЪ

3-2

ИЗЛЕЗЕ ОТЪ ПЕЧАТЪ

„ЧЕРНО МОРЕ“

ОБЩОДОСТЪПНИ СТУДИИ ОТЪ САВА П. ИВАНОВЪ

КНИГА II. ЦЕНА 30 ЛЕВА

за поръчки обръщайте се къмъ автора
(ул. Македонска 98 — Варна) или къмъ
Главното Управително тѣло на Българ.
Нар. Сговоръ (ул. Царъ Борисъ 6 Варна)

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

10-5

НА СКЛАДЪ
АВТОМОБИЛИ И КАМИОНЕТКИ

„ФОРДЪ“

**НОВЪ МОДЕЛЪ И ВСИЧКИ
РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ ЗА ТЪХЪ**

Безплатенъ за клиентитѣ механикъ
за ежемесечно преглеждане на
клиентскитѣ машини.

ДИРЕКТЕНЪ ПРЕДСТАВИТЕЛЪ:

ДИМИТЪРЪ Н. ЦВѢТКОВЪ
ЛОМЪ

Телефонъ № 128

Телеграфич. адресъ: ЦВѢТКОВЪ

Акционерно Дружество

„ВУЛКАНЪ“

ВАРНА

Фабрика за метални и металолѣярни издѣлия

Телеграф. адресъ: ВУЛКАНЪ. Телефонъ № 110

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

Строй и монтира всѣкакви желѣзни
резервуари и ламаринени кумини.

Отлива всѣкакви чугунени и бронзови
части.

Поправя всички видове машини и
инсталации.

Изработва прецизни зѣбни колела
на специална фрезова машина.

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

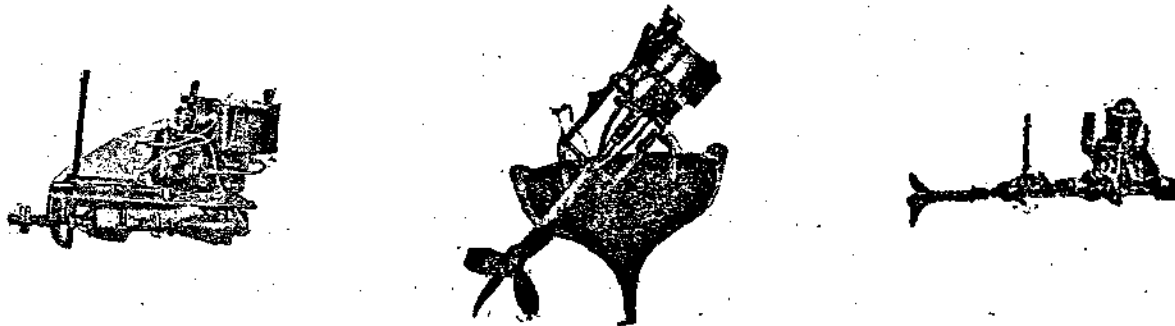
ШВЕДСКИ МОТОРИ ЗА ЛОДКИ

Петролни „РЕНТА“ Нафтови „SKANDIA“

отъ 2 и пол. до 45 к. с.

отъ 4 до 400 к. с.

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



СЪВЕТИ И СКИЦИ ЗА ПОСТРОЙКА НА РАЗНИ ВИДОВЕ МОТОРНИ ЛОДКИ * ТЪРСЯТЪ СЕ ДЕЯТЕЛНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
Представителъ ПОЛИТЕХНИЧЕСКО БЮРО ГАНЧЕВЪ, Бургасъ. Собственикъ зап. капитаъ втори рангъ ГАНЧЕВЪ БОГДАНЪ

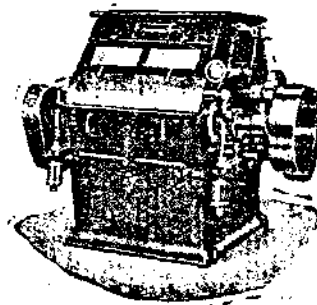
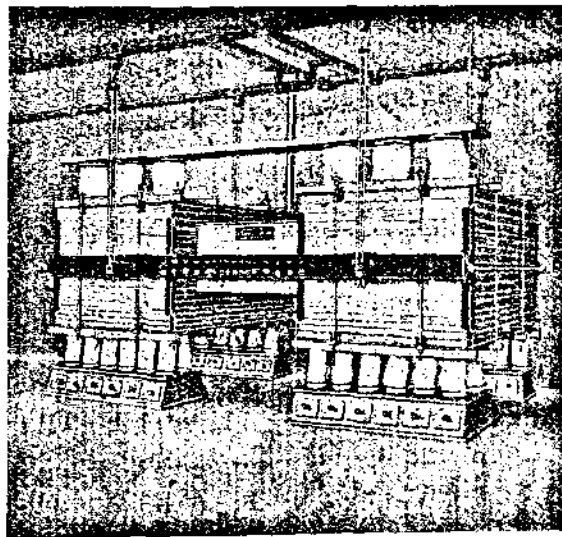
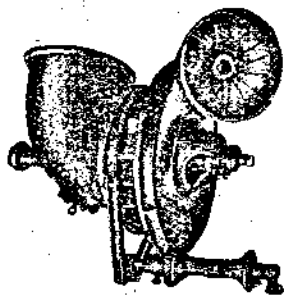
10-7

Машинна фабрика

Е. Мюлхауптъ & С-ие А. Д. Русе

Телегр. адресъ:
МЮЛХАУПТЪ

Телефони:
Дирекция 331
Бюро 198



НАИ-ГОЛЪМОГО ПРЕДПРИЯТИЕ НА БАЛКАНСКИЯ ПОЛУОСТРОВЪ
ЗА ВСИЧКИ ВИДОВЕ МЕЛНИЧНИ МАШИНИ И ВОДНИ ТУРБИНИ
СИСТЕМА „ФРАНЦИСЪ“ И „ПЕЛТОНЪ“

10-7



Телеграфич. адресъ: „ИНДУСТРИАЛБАНКЪ“

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

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

Кореспонденти въ всички градове на Царството.

Извършва всички банкови операции.

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

10-9

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА „АЛЕКСАНДЪРЪ“ - ГАБРОВО

ПРОИЗВОДСТВО НА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПРЕЖДИ И ПЛАТОВЕ

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

Телеграфическа адресъ.

ФАБРИКА АЛЕКСАНДЪРЪ — ГАБРОВО

Adresse télégraphique:

FABRIQUE ALEXANDRES — GABROVO (Bulgarie)

S-té laine-textile anonyme par actions

FABRIQUE ALEXANDRES

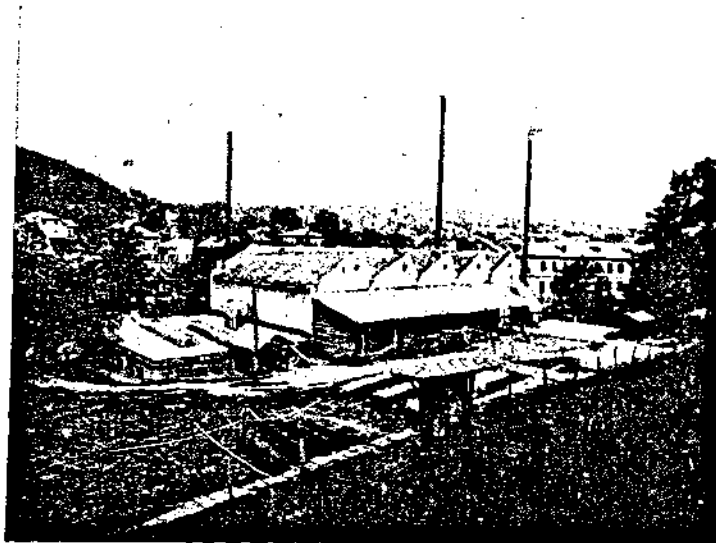
GABROVO (Bulgarie)

FABRICATION DES DIVERS TISSUS ET FILS EN LAINE

10-9

ХРИСТО Р. БОБЧЕВЪ & СИНОВЕ-ГАБРОВО

Основана 1859 г.
Телефонъ № 4



ТЕЛЕГРАФ. АДРЕСЪ:
БОБЧЕВИ

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

10-9



Произвежда първокачествени памучни прежди

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

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ“
Продажба чрезъ генералнитѣ представители: Сузинъ и С-ие А. Д., София - Варна

10-9

БРАТЯ ТЕНЕВИ
ВАРНА

СКЛАДЪ
КОЛОНИАЛЪ * ЖЕЛЪЗАРИЯ
ДЖАМОВЕ * БЕЗИРЪ И ДР.
НА ЕДРО

Телеграф. адресъ: ТЕНЕВИ
10-10 Телефонъ № 71

МАГАЗИНЪ
„ЖЕЛЪЗНА РЪКА“
подъ Окръжния съдъ гр.
Русе, ул. Николаевска № 12

Желъзо, ламарина на едро и дребно,
тръби галванизирани, черни и части-
тъ имъ Сита разни марки, каиши,
елеватори, мелничарски чукове, раз-
ни видове масла, азбестъ, клингери-
тъ, графитъ и всички други
мелничарски и технически артикули,
8-8

ТЮТЮНЕВА ФАБРИКА
„З О Р А“
Д. Т. СПАСОВЪ - ПЛОВДИВЪ

ФАБРИКУВА
НАЙ-ПРИЯТНИ ЗА ПУШЕНЕ
ПАПИРОСИ ОТЪ СТАРИ ТРА-
КИЙСКИ ЯКА ТЮТЮНИ.
3-2

СЪДЪРЖАНИЕ: 1. Дунавски сонети, отъ Ник. Вас. Ракитинъ; 2. Маршъ на Плъвенската морска колония (слова Н. В. Ракитинъ, музика Ст. Димитровъ); 3. Военниятъ флоти на Дунава, отъ Капитанъ I. р. о. з. Михайловъ; 4. Ломското пристанище, отъ К. Ст. Добруджалиевъ; 5. Името на Бъло море, отъ А. Ст. Разбойниковъ; 6. „Графъ Цепелинъ“, отъ М. Остревъ; 7. Василъ Ставревъ (1885—1929), отъ Д-ръ Я. Арнаудовъ; 8. На миноносецъ „Жутий“ (изъ споменитъ на единъ морски офицеръ), отъ Капитанъ II р. Лукинъ — превелъ Ст. Ц.; 9. Единъ герой — разказъ — превелъ отъ „Matin“ — Н. П. Ивановъ; 10. Морски спортъ: I. Курсътъ по плаване презъ 1929 год., отъ Пр. Пампуловъ; II. За постиженията и първенството по плаване у насъ, отъ А. Друмевъ; 11. Морски новини; 12. Морски книгопись.

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

ПОСТОЯНЕНЪ СКЛАДЪ НА:
СТРОИТЕЛНО - ДЕКО-
РАТИВНИ МАТЕРИЯЛИ
безиръ, терпентинъ, ла-
кове, растителни и индус-
триални масла, рибени,
минерални, цилиндрови

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

Четки всѣкакъвъ видъ

Безинъ, парафинъ, блакъ,
смола, колофонъ, химикали

В Ж Ж А, К А Н А П И

Главни представители на
гумени царвули отъ
фабрика „КАУЧУКЪ“

10-10



КОЖАРСКО АКЦИОНЕРНО Д-ВО
„ПЕНЧО К. БОНЕВЪ“
Г А Б Р О В О

Телеграми: ПЕНЧО БОНЕВЪ. Телефонъ 119
S-TÉ DE TANNEUR PAR ACTION
„PENTCHO K. BONEFF“
GABROVO (Bulgarie)

Pour télégrammes: PENTCHO BONEFF

10-9

МЕТАЛОЛЪЯРНА
СТРУГАРСКА РАБОТНИЦА
„СТРУГЪ“
В. ЕНГИБАРОВЪ - ВАРНА
ул. Мария Луиза № 20

Фабрикува чугунни печки
ти п ъ „ПЕРНИКЪ“ МАРКА Е

отъ 1925 г. въведени въ Бъл-
гария като най-економични,
практични и евтини, приспо-
собени съ обратно горене.

Изработка и извършва

всѣкакви ремонти на разни
индустриални и земледѣлчески
машини * Всички видове ла-
гери, шайби и трансмисии, го-
тови и по поръчка винаги при
НАЙ-НИЗКИ ЦЕНИ

10-7

„М Е Т Е О Р“

ОРИГИНАЛНИ АМЕРИКАНСКИ МАСЛА
машинни, цилиндрови и специални автомобилни,
тракторни, турбинни и трансформаторни.
Вазелини 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
10-4

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
10-10