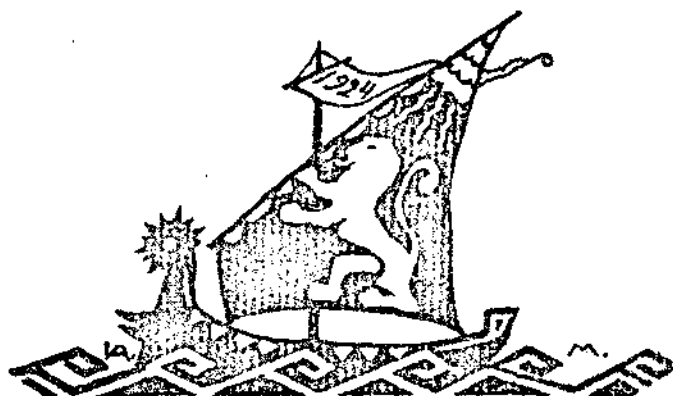




МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА VIII
КНИЖКА 10
ВАРНА
ДЕКЕМВРИИ 1931 год.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Главень редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ

Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ, ИНЖ. ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ.



ТЕЛЕФОНЪ 326

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

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

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10-1



Произвежда първокачествени памучни прежди

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

Предпочитайте българското производство!

Търсете преждитѣ „ДАРЪ БОРИСЪ“

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

10-9

КЪМ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЕДЪКЪ !



ГОДИНА VIII. БРОЙ 10.
ВАРНА, декември 1931 год.

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

Отдаденъ брой 20 лева
Гл. редакторъ САВА В. ПАНДОВЪ

Проф. Я. Арнаудовъ.

ИДЕЙНИТЪ ИМПУЛСИ НА СОФИЙСКИЯ СЪБОРЪ.

Имаме предъ видъ ония, дадени на делегатитѣ отъ четиритѣхъ грижливо и вещо разработени реферати, които така много повишиха вътрешната стойностъ на софийския съборъ. Единиятъ отъ тѣхъ обхваща общо цѣлитѣ и цѣлокупната дейностъ на нашата организация, а останалитѣ третираха единъ комплексъ отъ въпроси, относещи се до най-важната ѝ задача — развитието на родното ни корабоплаване и по-непосрѣдственото свързване на България съ Западна Европа, а именно чрезъ Дунава и Бѣломорието, и създаване по тоя начинъ на по-прѣки пѣтища къмъ сния пазари, къмъ които главно ще се насочватъ въ бждеще произведенията на българския трудъ. Тѣй като съдържанието на тия реферати трѣбва да бжде известно на широки кръгове отъ нашето общество, тукъ ще изложимъ по-подробно ценнитѣ мисли и даннитѣ, изнесени въ тѣхъ, за да дадемъ възможностъ на нашитѣ членове и абонати да се приобщатъ съ първитѣ и запознаятъ съ последнитѣ.

Въ първия рефератъ „Идеологията на Б. Н. М. С.“ проф. Ст. Консулсвъ изложи въ сбита форма идеитѣ и задачитѣ на организацията. Той спомни фактитѣ, извикали на животъ последнията, проследи бѣгло етапитѣ, презъ които е минала тя въ 11 годишния си животъ и нахвърля перспективитѣ ѝ за въ бждеще. Той констатира, че българскиятъ народъ, благодарение на расови ценности, въ миналото се е издигналъ бързо въ държавното строителство и е отбелязалъ важни военни успѣхи и голѣми културни постижения, обаче благодарение на географскитѣ условия той остана въ последствие съ вѣкове назадъ и сега трѣбва да догонва културнитѣ народи. Днесъ той се намира въ кипещъ за културно преуспѣване. Обаче за създаването и вирѣннето на една значителна култура важно условие представляватъ въ миналото, а още повече днесъ връзкитѣ между отдѣлнитѣ народи; особно европейскитѣ народи живѣятъ днесъ общъ културенъ животъ. Въ миналото и днесъ тая връзка се е поддържала и се поддържа посрѣдствомъ

моретата и голѣмитѣ плавателни рѣки. Воднитѣ пѣтища сж главниятъ лостъ за културенъ напредѣкъ; нито желѣзопѣжнитѣ съобщения, нито даже въздухоплаванетоъ сж въ състояние да намалятъ това тѣхно значение. Тия водни пѣтища представляватъ следователно и за България необходимо условие за успѣхъ въ нейния културенъ и стопански подеъмъ. Но понеже нашиятъ народъ въ течение на вѣковетѣ постоянно е избутваъ отъ морето, той не е успѣлъ да развие всичката си мощъ въ културното поле. Обаче г. Консуловъ съвсемъ не е съгласенъ, че това отдалечаване отъ морето се дължи на природата на българина. Съ нѣколко примѣри той доказа, че моряшкитѣ народи не се раждатъ, а се създаватъ. Така напр. Германия за нѣколко само десетилѣтия отъ нищо създаде такава голѣма морска мощъ, че започна да дълѣи мегданъ съ владѣтелката на моретата. А и самитѣ англичани преди нѣколко вѣка не сж били морски народъ. Вѣрно е, че въ с. Св. Никола, до скоро единственото българско село на черноморското ни крайбрѣжие, кжситѣ сж обърнати съ гърба къмъ морето, ала сжщо така неоспоримъ е фактъ, че най-добритѣ ни моряци произхождатъ отъ Габрово и габровскитѣ села и колиби, т. е. отъ сърцето на България, най-много отдалечено отъ морето. Значи за да станемъ морски народъ, необходимо ни е възпитание въ това направление. За да посѣчи, колко сериозна и трудна е тая задача, референтчикъ изтъкна нѣколко факта, които подчертаватъ очебийно доскорошното нехайство на българина спрѣмо неговото крайбрѣжие. Даже и Венизелосъ изтъкналъ това въ парижката мирна конференция и предлагалъ да се откъснатъ Месемврия, Анхиало и Созополъ отъ България и да се образуватъ отъ тѣхъ самостоятелни колонии, тѣй като българитѣ не чувствували нужда отъ море. Бѣхме владѣтели на Бѣломорието, ала го рискувахме, като трѣгнахме въ свѣтовната война срещу владѣтелката на моретата. Ала най-голѣма е дезинтересованостъта ни по отношение къмъ Дунава, по който се развѣватъ

флагове на много нации, които живеят далеч от него, даже и на Урагвай, обаче нашият нигде не се вижда. Сжщо така престъпно безгрижието се проявява и спрямо дунавското ни крайбрежие, особено по отношение на видинския край. Тук ромжните развиват силна пропаганда: въ 1930 г. 264 момчета от видинско сж следвали въ Ромжния като пълни стипендианти на ромжнската държава съ единственото задължение, следъ свършване на учението си да се върнат по родните си мѣста, за да станат агенти на пропагандата. Партизанско заслѣпление съдѣйствува на последната: за да се спечелятъ гласоветъ на 6—7 села въ изборитѣ, печатали сж се позиви и сж се държали речи на ромжнски езикъ въ тѣхъ. Даже и нашата църква по късогледъ начинъ се е явявала въ услуга на пропагандата: при ржкополагане на свещеници българи съ цензъ сж били отхвърляни заради ромжнчета безъ цензъ. Сжщо така и край морето до неотдавна не можеше да се купи хлѣбъ на български, макаръ че продавачитѣ сж разбирали много добре езика ни. Но и въ областта на воднитѣ промисли ние сме останали много назадъ; рибарството у насъ се намира въ застои, защото некомпетентни хора сж си създали синекури, за чието запазване се борятъ съ всички срѣдства.

Всички тия факти, които бодатъ, трѣбваше неминуемо да предизвикатъ реакция. Тѣ накараха преди години шепа хора да се замислятъ сериозно и да обсъждатъ мѣрки и начини за преодоляване на това пословично нехайство и за противодействие на чуждитѣ домогвания. Но тъй като въ днешно време, когато социалниятъ духъ и общественото мнение доминиратъ надъ всичко и всѣко начинание отъ общественъ характеръ трѣбва да се подпира на обществена основа и да се предпоставува отъ широка пропаганда, трѣбваше всички въпроси, свързани съ горнитѣ факти, да се подемятъ отъ една обширна организация. Така се наложи създаването на Б. Н. М. С. Неговитѣ цели се определяха отъ необходимостта да се докара едно ново отношение у нашия народъ спрямо Дунава и роднитѣ морета. Незаинтересоваността и нехайството спрямо последнитѣ трѣбваше да се смѣни съ влечение и любовъ къмъ водната стихия и народътъ ни трѣбваше да се сроди съ нея; безгрижието по отношение къмъ етнографската физиономия на крайбрежията ни и извънредно много пакостната за националитѣ ни интереси демагогия тукъ, плодъ на партизанско късогледство, трѣбваше да отстъпятъ мѣсто на съзнателенъ стремежъ и планомерна дѣйностъ за тѣхнитѣ побългарявания; всичкитѣ служби на морето и Дунава трѣбваше да се обединятъ въ една обща дирекция на корабоплаване въпреки професионалния егоизъмъ и редица интереси на отдѣлни служби и лица; воднитѣ промисли трѣбваше да се развиятъ до степенъ, че да създадатъ благоденствие на голѣма частъ отъ крайбрежното ни население. Разбира се, никой не си е правилъ илюзията, че всичко това ще се постигне съ единъ замахъ; бавно, по еволюционенъ пътъ трѣбваше да стане то. И днешнитѣ резултати надминаха много очаквания. Въпреки началната студенина на държавна и общество къмъ идеитѣ и дѣлото на младата организация, днесъ интересътъ къмъ нашето морско дѣло е извънредно много повишенъ. За търговското ни мореплаване се създаде миналата година специаленъ законъ, който, ако и несвършенъ, представлява сериозенъ опитъ за неговото регламентиране. Все по-голѣмъ потокъ отъ

лѣтовищници се излива всѣко лѣто къмъ морето и дѣтскитѣ морски колонии подготвятъ здрави бжедещи граждани. Подъ критикитѣ на организацията навсѣкжде по черноморското ни крайбрежие се чува и налага звучната българска речъ, а срещу попълзновенията на Ромжния днесъ има организиранъ общественъ отпоръ. Покрай тия си заслуги Б. Н. М. С. представлява още една голѣма ценностъ: бидейки свѣрхпартийна организация, за която всички сж само българи, той допринася много за смекчаването на партийната нетърпимостъ. Г. Консуловъ завърши съ девиза на организацията: Българи, пазете вашитѣ брѣгове; къмъ морето и Дунава за напредъкъ.

Много навремененъ бѣше рефератътъ на г. Д-ръ С. Г. Кашевъ „Българско корабоплаване по Дунава“, тъй като той две-три седмици следъ най-новия подвигъ на нашата западна съседка, която сложи още една брѣнка въ веригата отъ спѣнки на нашия износъ, насоченъ презъ нея, изнесе публично предъ най-компетентната организация въпроса за жизненитѣ необходимости на износа ни, особено на она на подлежащи на бърза развала продукти.

Въ увода си г. Кашевъ проследи бѣгло интереса къмъ Дунава отъ римско време досега. Особно се е повишилъ, както изтъкна той, тоя интересъ отъ виенския конгресъ насамъ, а следъ последната велика война бидоха отстранени окончателно всѣкакви корабоплавателни ограничения за всички народи и Дунавътъ станъ наистина международна рѣка. Следъ това референтикътъ премина къмъ стопанското значение на Дунава за насъ, което характеризира като грамадно предъ видъ на това, че България още дълго време ще има селско-стопанска структура и вследствие на това ще има да пласира произведенията на селското си стопанство въ Западна Европа, къмъ гдето най-късиятъ, ефтинъ и удобенъ пътъ се явява Дунавътъ. Това значение става несравнено по-голѣмо сега, съ огледъ на положителната трансформация на нашето селско стопанство и неговата ориентировка къмъ повече интензивни култури. По климатически и биологически строежъ България подхожда за всестранна обработка на земята: полето дава възможностъ за голѣмо производство на храни, фуражъ и индустриални растения, а планинскитѣ мѣста сж удобни за интензивни култури и скотовъдство. На последнитѣ тукъ е благоприятно и обстоятелството, че нашето подбалканско население е съ буденъ духъ и силно развито индивидуално чувство, така необходими за производството на интензивни култури. Обаче една стопанска политика, насочена къмъ трансформация, би била безплодна, ако се ограничи само съ производственитѣ технически срѣдства и не се погрижи за транспортнитѣ. Тѣй като интензивнитѣ култури и скотовъднитѣ продукти въ повечето случаи подлежатъ на бърза развала, необходимо е, да имъ се осигури бързъ, сигуренъ и неизложенъ на рискове за закъснение превозъ. Две сж къситѣ съобщения за Западна Европа: презъ Сърбия и по Дунава. Ала Сърбия се явява като наша конкурентка и винаги ще пречи на трафика ни, насоченъ презъ нея, подъ предлогъ на гранични инциденти и ветеринарни мѣрки. Резултатъ отъ това е разстройство, а често и загубване на нашитѣ пазари. Много по-удобенъ пътъ е следователно Дунавътъ, който като интернационализиранъ не е изложенъ на своеволията на ничия държавна властъ. Съ цифрови данни г. Кашевъ показа, какъ отъ 5 г. насамъ се е увеличилъ нашиятъ износенъ трафикъ

по Дунава и е стигналъ презъ 1930 г. до 31·9% отъ цѣлия ни износъ, отъ които 80% земеделски произведения. Обаче все още 6·2% отъ сухопътния ни износъ презъ същата година сж насочени презъ Драгоманъ (34092 тона, отъ които само 9,894 т. отъ неземеделски произходъ); макаръ тоя процентъ въ сравнение съ даннитъ за 1929 г. да е спадналъ съ 1·6%, все пакъ той представлява голѣмо увеличение въ сравнение съ 1926 г., когато е билъ само 1·1%. Въпреки това растяще значение на Дунава за нашето селско стопанство, нито частни, нито обществени инициативи сж били привлечени досега за използване на тоя воденъ пътъ. Поради липсата на собствено корабоплаване не може да се прокара здрава земеделска политика, тъй като при увеличено производство на интензивни култури и скотовъдни продукти и при зависимост отъ чужди транспортни сръдства или отъ благоволенieto на чужда държава често нашиятъ износъ би се подлагалъ на рискове и голѣмо количество стоки би се изложили на развала. А една здрава земеделска политика, целяща трансформацията въ нашето селско стопанство, би имала и много желателни последици отъ социаленъ и демографски характеръ: ще могатъ да се закрепятъ хората отъ подбалканскитъ кѣтове къмъ родината си и не ще бѣгатъ повече въ градоветъ, за да увеличаватъ службогонскитъ и работническитъ кадри. За да се постигне това, трѣбва наредъ съ организацията на кредита и съответната земеделска техника да се създаватъ удобни и независими отъ чужди държави и капитали пѣтища. Г. Кашевъ предлага постепенно да се създаде по Дунава наше бързоходно моторно корабоплаване съ хладилни инсталации. Съ три моторни шлепа може да се уреди три пѣти седмично бърза връзка между Русе и Виена, което разстояние би могло да се вземе за 2 дни и 2 нощи. За тая цѣль сж необходими около 20 милиона лева, съ които би могло да се финансира едно подобно предприятие подъ гаранция на държавата и Б. Земледѣлска банка. Едно подобно предприятие ще повлияе и за намаление на чуждитъ навла по Дунава, които и при днешното положение напр. за яйца сж по-низки отъ ония презъ Драгоманъ. И да не бѣде рентабилно такова предприятие, (това може да се очаква въ началото), тая нерентабилностъ отъ гледище на цѣлото ни народно стопанство би била само счетоводна, тъй като 5—6 милиона дефицитъ въ параходството биха спасили отъ развала и загуба стока за 50—60 милиона лева. Сжщевременно трѣбва да се организиратъ и пазаритъ. Г. Кашевъ завърши, като начерта, като единъ голѣмъ резултатъ отъ всичко това, перспективата да процѣвятъ подбалканскитъ ни области и да се преодолѣе стопанската и социалната криза.

За корабоплаването и пристанищното дѣло въобщо и въ частностъ за ония на България говори г. проф. П. Стайновъ въ реферата си „Намѣсата на държавата въ корабоплаването“. Специалистъ по административното право, частъ отъ което е морското административно право, третираще въпросната материя, и сжщевременно като министъръ на желѣзницитъ и пристанищата, създателъ на първия по-сериозенъ законъ за нашето корабоплаване, г. проф. Стайновъ се явява най-компетентниятъ нашъ ученъ по разглеждания предметъ, който и за това изнесе съ суверенна сигурностъ.

Държавата споредъ него е мощенъ факторъ въ развитието на морското дѣло; въ много отношения тя се явява като закрилница на мореплава-

нето. Ала всичко въ тая област не трѣбва да се даде отъ нея: развитието на това дѣло зависи въ голѣма степенъ и отъ частната инициатива и то въ тѣсна връзка съ народното стопанство. Намѣсата на държавата у насъ сега се урежда съ Закона за търговското корабоплаване отъ 1931 г., докогато бѣ въ сила далечъ недостатѣчниятъ законъ отъ 1898 г. Ала и новиятъ законъ не регламентира цѣлата материя, въ него липсва напр. отдѣлъ за насърчение на родното корабоплаване.

Намѣсата на държавата въ корабоплаването, която представлява обектъ на морското административно право, се проявява въ три насоки: 1. въ постройка на пристанищата, 2. въ експлоатацията на сжщитъ и 3. въ подкрепата на корабоплаването.

1. Споредъ нашия законъ постройката на пристанищата ни се ръководи отъ държавата. Въ Англия това става отъ общинитъ и отъ частни корпорации и компании, които намиратъ смѣтка понеже предприятието имъ се рентира благодарение на голѣмитъ такси, събирани вследствие на огромния трафикъ. У насъ обаче това условие липсва, затова намѣсата на държавата е не само оправдателна, а и абсолютно наложителна. Съ създадената въ 1925 г. трудова пристанищна повинностъ задачата на нашата пристанищна политика се улеснява значително, тъй като събранитъ отъ тая повинностъ суми отиватъ изключително за мѣстни нужди, съ което се усигуряватъ суми за строежа на пристанища въ малкитъ експортни пунктове. По такъвъ начинъ държавата може да концентрира усилията си за голѣмитъ пристанища, чийто строежъ и разширение, обаче, все пакъ се спѣва благодарение на голѣмата криза.

2. Експлоатацията на пристанищата, която обхваща и снабдяването имъ съ всички нуждни съоръжения като хангари, складове, винчове, мостове, влекачи и др., въ много държави се извършва отъ частни компании — параходши и други —, търговскитъ камари и общинитъ. Въ Марсилия една компания е ангажирала милиарди въ такива съоръжения, сжщо така и марсилската търговска камара. Обаче въпреки всичко това въ Франция въ това отношение има много голѣма централизация. Най-голѣма децентрализация цари въ Англия и тамъ пристанищното дѣло е поставено най-добре. У насъ експлоатацията става само отъ държавата, ала това не трѣбва да продължава, защото неправилно и нерационално е да се очаква все отъ държавата. Последната не може да изостави пристанищата въ това отношение, обаче могатъ и трѣбва да се интересуватъ и търговско-индустр. камари, общинитъ, борситъ, както и земледѣлската и кооперативнитъ банки. На голѣмитъ общини като Варна, Русе и Бургазъ може да се възложи експлоатацията на хангари, винчове и др. Камаритъ, особено крайбрежнитъ, трѣбва да престанатъ само да изучаватъ и да събиратъ материали, а да се ангажиратъ и съ организирането на разни служби по пристанищата, които въ последствие ще имъ доставятъ голѣми сръдства. Ако тѣ не сторятъ това, не ще могатъ да оправдаятъ сжществуването си. Сжщо така и общинитъ трѣбва да дѣйствуватъ, тъй като всичко това е необходимо за нашия износъ, стопанско възможване и процѣстване. Обаче затова пъкъ и държавата и Българскитъ държ. желѣзници трѣбва да изоставятъ ексклузивизма си и да насърчаватъ мѣстнитъ начинания. Това, разбира се, далечъ не изключва намѣсата на държавата у насъ, която се налага за намаляване на навлатъ: много голѣ-

ми параходи предпочитат да ходят въ пристанищата, гдето става бързо товаренето и разтоварването, вследствие на което неуредените пристанища не се посещават от много кораби, и при липса на конкуренция се увеличават навлата.

Въ свързка съ експлоатацията на пристанищата се явява въпросът за тяхната автономия. Някои държави сж правили опитъ да направят отъ цѣлата пристанищна служба или отъ отдѣлните пристанищъ юридически личности съ автономия, подобна на оная на мината Перникъ у насъ. Тая система е изпитана въ Франция, гдето е създадена office central de navigation (предимно рѣчно), а най-вече е развита въ Англия. Въ Германия Хамбургъ и Бременъ сж напълно отдѣлени отъ Райха. Ромжния е създадена въ 1929 г. търговска публична режия, която управлява всички морски и рѣчни пристанища, съоръжения, сждове и пр. съ особенъ управителенъ съветъ, който има свой бюджетъ и може да прави заеми; доколко това е дало добри резултати, още не се знае. Тая автономия, особно когато всѣко пристанище по отдѣлно се радва на такава, както е въ Англия, е съблазнителна, заинтересува мѣстното население, мѣстните корпорации и тѣла, и предизвиква съревнование между отдѣлните пристанища; обаче тя е дала добри резултати само въ Англия гдѣто има голѣми пристанища, когато резултатите въ Франция не сж добри. Лоши страни на тая система сж, че управителните съвети се увличатъ въ съревнованието помежду си, сключватъ голѣми заеми, които водятъ до рискове и др.; освенъ това може да се развиятъ пристанища, които не сж отъ държавенъ интересъ. Г. Стайновъ по принципъ не е противъ такава автономия у насъ, обаче трѣбва да се намѣри нѣщо срѣдно и да се установи едно съотношение между държавата и мѣстните тѣла, т. е. той е за една срѣдна автономия, по подобие на оная на нашите държавни желѣзници.

3. Въ корабоплаването държавата се намѣсва посредствомъ неговото регламентиране, насърдението на родното корабоплаване и вземане участие въ корабоплаването, безъ обаче държавата сама да става арматоръ. Намѣсата на държавата за подкрепа на родното корабоплаване е напълно наложителна: то трѣбва да се насърдчава тъй, както се прави съ индустрията и земедѣлието. Това насърчение трѣбва да се прави на съществуващи и на нови предприятия. У насъ се насърдчава само Варненското Параходно Д-во „Постоянство“ съ намалени такси и съ субсидии, отъ които впрочемъ и досега има неплатени суми около 17—18 милиона лева. Още по-трудно е да се подпомагатъ нови параходства при днешното положение. Референчикътъ се обяви противъ повѣрието, че параходствата трѣбвало да притежаватъ много и голѣми параходи, и приведе примѣри за обратното на това въ Гърция, Норвегия и Източна Пруссия. Така напр. Гърция притежава 357 арматори, отъ които 320 сж еднолични и съ по 1—2 параходи. Издръжката на едноличното предприятие е много по-евтина, защото капитанътъ самъ си е арматоръ, нѣма чиновници и затова постига максимумъ економии и добри резултати. Затова у насъ трѣбва да се насърдчаватъ и по-дребните предприятия, но не и кооперации, тъй като тая стопанска форма не може да играе роля въ корабоплаването. Особно ако по Дунава се насърдчатъ дребните предприятия — такива съ по единъ моторенъ шлепъ —, ще се получатъ добри резултати. Отъ тая подкрепа на род-

ното корабоплаване, обаче, не трѣбва да се очаква измѣстване на чуждите кораби отъ нашите пристанища: монополъ на вносъ и износъ нѣма въ никаква държава, и винаги ще има чужди кораби. Обаче намѣсата на държавата не трѣбва да се проявява въ нормиране на навлата, защото тогава нашите пристанища ще останатъ изолирани. Намалението на навлата се постига много по-лесно по непрѣкъ начинъ, като се насърдчава родното паравождение. Държавната намѣса за такова насърдчаване у насъ е недостатъчна; къмъ това се прибавя още фискално престараване и канцеларска бюрокрация. Недостатъчната организация на облекчението и насърдението на корабоплаването ни обяснява достатъчно липсата на български кораби по Дунава и Черно море въпреки добре подготовения ни моряшки кадри. Тукъ г. Стайновъ изповѣда публично, че като министъръ на желѣзниците не е изпълнилъ докрай дълга си, обаче надѣва се, че българските държавници въ скоро време ще довършатъ това дѣло и че съ усилията на разни учреждения и Б. Н. М. С. ще се увѣнчае съ голѣмъ успѣхъ рационализацията и насърдчаването на морското ни дѣло. Защото бждешето на България е на морето.

Единъ отъ съкровениите идеали на нашия народъ изнесе г. проф. Г. П. Геновъ въ последния отъ рефератите „Излаза на България на Бѣло море“. Тукъ той по единъ отъ най-важните въпроси на нашата външна и стопанска политика изложи своето солидно мотивирано становище, което се покрива напълно съ гледището на организацията ни и сжщевременно е такова на цѣлокупния български народъ.

Въ началото на реферата си г. Геновъ направилъ бѣгълъ исторически прегледъ на значението на морето за политическото и стопанско положение на народите отъ най-старо време до днесъ, при което обяснилъ и днешния японско-китайски конфликтъ съ него. Дори и болшевишката Русия се стреми къмъ морска експанзивностъ. Естествено и българската държава има легитименъ стремежъ къмъ Егея: тя представлява сърдцевината на Балканския полуостровъ и тегне надъ цѣлото Бѣломорие; сждбата на нашия народъ е естествено свързана съ последното. Още въ време на възраждането ни, особно следъ Хати Шерифа се констатира стремежъ за етнографско разширение къмъ него. Султанскиятъ ферманъ за учредяване на екзархията, който първъ очерта етнографските граници на изшето племе, включи въ тяхъ и Бѣломорието. На Цариградската конференция въ 1876 г. се състави проектъ за автономно княжество България обаче безъ излазъ на Егея, въпреки настояването на Графъ Игнатиевъ, вследствие на съпротивата на Англия. Санъ Стефанска България имаше такъвъ излазъ съ пристанище Кавала, обаче въ Берлинъ той биде загубенъ. Букурещкиятъ миръ отъ 1913 г. колкото и неблагоприятенъ да бѣше той за България, все пакъ ни донесе желания излазъ, именно между устията на Места и Марица.

Въ Ньойи нашата делегация бѣше изолирана и не можеше да влезе въ връзка съ чуждите дипломати. Все пакъ въ лицето на американската делегация България намѣри защитникъ по въпроса за западните покрайнини и Егея: тя се бори и намали до минимумъ претенциите на Сърбия, която искаше да ни отнеме около 8000 км.² територия. Сжщата делегация настояваше въз основа на 11-та точка на Уилсона да се даде на България достъпъ на Бѣло море, обаче не успѣ да прокара това. Съг-

ласно чл. 48 на Ньойския договор България отстъпи Западна Тракия на съглашението, обаче съюзниците се задължиха същия член да ни гарантират сигуренъ економически излазъ на Бъло море, условията за което трѣбваше да се изработятъ допълнително. А сигуренъ излазъ можемъ да имаме или презъ собствена, или презъ неутрална територия, както изясни това нашата делегация на Лозанската конференция. Обаче, както е известно, въ Санъ Ремо Западна Тракия се отстъпи отъ съглашението на Гърция. Това решение се потвърди по-късно отъ Севърския договоръ, сключенъ между съюзниците и Турция, ала не ратифициранъ отъ последната. На Лозанската конференция тоя въпросъ биде сложенъ наново и биде пренесенъ въ комисията по териториалнитъ въпроси. Тукъ България е поискала отъ дветъ Тракии да се образува една автономна област, обаче това предложение срещнало съпротива отъ всички страни, затова България предложила неутрализирането на Западна Тракия, което тоже не било прието. Тогава една подкомисия подъ председателството на Генералъ Вейгандъ изработила проектъ, споредъ който Деде-Агачъ се обявявалъ за международно пристанище, къмъ което България трѣбвало да добие излазъ презъ гръцка територия. Българската делегация естествено отхвърля тоя проектъ и настоява на собствено пристанище и излазъ презъ собствена територия. Въ последствие било направено на България още едно предложение, а именно да се построи между Деде Агачъ и Макрикой пристанище съ една територия на кондоминиумъ; пътятъ между България и него да бѣде международенъ и желѣзопътната линия да бѣде експлоатирана отъ международна компания. Българската делегация не се съгласила на това предложение и настоявала за териториаленъ излазъ. Тогава Венизелосъ направилъ предложение за скупчване на нашитъ желѣзници съ гръцкитъ и да ни се даде свободна зона въ Солунъ или Кавала. На тоя начинъ за разрешение на спора гръцкото правителство държи и сега. Оттогава насамъ въпросътъ не е влизалъ въ решителна фаза.

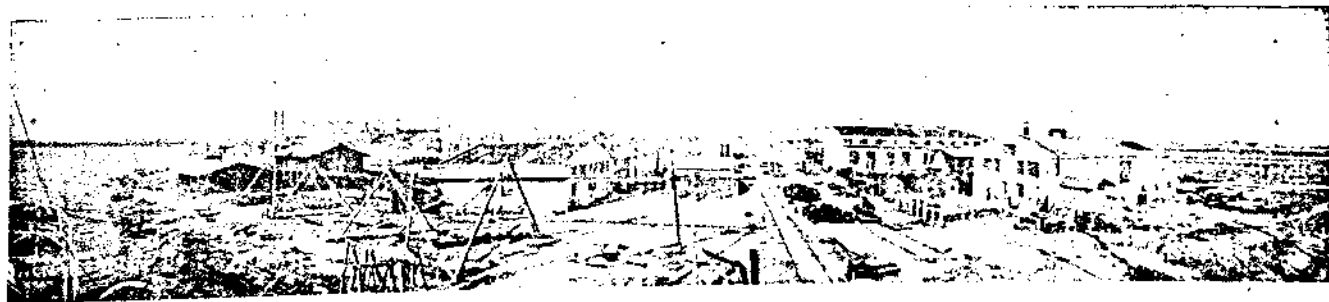
Следъ тоя исторически прегледъ на развитието на въпроса за нашия излазъ г. проф. Геневъ премина къмъ изложението на една солидна мотивировка и обосновавана на нашето становище. България не трѣбва да се отказва никога отъ една отъ малкото благоприятни за насъ клаузи на Ньой-

ския договоръ. Парижката конференция е позорно престѣпление, записано съ черни букви въ анализъ на историята, подобно на виенския конгресъ, който също търгуваше съ територии. Безцеремонното теглене на границитъ увеличи съ 13000 килом. границитъ на европейскитъ държави, на което се дължи въ висша степенъ небивалата днешна стопанска криза, бушуваща и въ такива държави като Англия. Докато тия граници и митнически бариери не се изправятъ или премахнатъ, проектътъ за балканска федерация и Паневропа ще бѣдатъ осждени на неуспѣхъ, защото искатъ да спасятъ едно неудържимо положение. Кризата се дължи на свръхпроизводство при обеднѣло население. Тя ще се разреши само по международенъ пътъ, само чрезъ премахване на репарациитъ, военнитъ и междудържавнитъ дългове и митническитъ прегради. Призоваватъ ни за стопански балкански съюзъ. Безспорно, сътрудничеството между народитъ е наложително; обаче ние можемъ да приемемъ това предложение безрезервно само, ако се третира на равни начала, само ако споразумението се постави на основи, гарантиращи единъ истински балкански съюзъ, и ако се поправятъ голѣмитъ териториални неправди по отношение на България, или се посочи пътя за тѣхното изправление. Етнически и договорно Тракия принадлежи на България и трѣбва да ѝ се върне, а Македония трѣбва да стане автономна. Трѣбва да се извърши една постепенна ревизия на клаузитъ, съ които се отнематъ безспорно български земи. Отъ едно измѣстване на границитъ на Турция и Гърция отъ дветъ страни на Марица биха спечелили и ония, които ни принудиха да подпишемъ мирния договоръ. Днесъ Източна Тракия е пустиня, понеже презъ 1913 и 1919 г. безсмислено бѣ прогонено населението отъ тамъ, а пъкъ Гръцка Тракия бедствува.

Докато тия неправди не се премахнатъ, не ще се изгради никакъвъ балкански съюзъ. Ние не можемъ да се откажемъ отъ завета на нашитъ дѣди, а трѣбва също така да помислимъ и за ония които идатъ следъ насъ. Всички тия въпроси трѣбва да се поставятъ открито въ тѣхната широта. Само единъ широкъ териториаленъ излазъ къмъ Бъло море ще ни осигури спокойно развитие на югъ и щени постави въ контактъ съ западъ. Само тогава нашиятъ народъ ще стѣпи на здрави нозе и ще стане елементъ на цивилизация и прогресъ.

Варна, 1. XI 1931 г.

Проф. Я. Арнаудовъ.



Общъ видъ на предприятието „Короловагъ“ — Варна 1931 г.

И. Савовъ.

БЪЛГАРСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ И КОРОЛОВАГЪ*).

По случай 5 години отъ съществуването на основаното презъ 1926 година Българското Акционерно Дружество за строене кораби, локомотиви и вагони — „Короловагъ“ — въ Варна (капиталъ отъ 30,000,000 лева) интересно е да се направи единъ балансъ за корабостроителната дейностъ на това предприятие.

Географическото положение на единственната българска частна корабостроителница наистина не е напълно благоприятно, понеже първо — край самитъ брѣгове на България нѣма достатъчно движение на кораби, второ — пристанището Варна,

*) Вижъ снимки отъ плаващия докъ на „Короловагъ“ въ брой 6, стр. 12 отъ нашето списание.

особенно следъ европейската война, се посещава много слабо отъ параходи и трето — българското предприятие е изложено на силната конкуренция на предприятията разположени географически много по-добре и отъ дветѣ му страни — Цариградъ и Галацъ. Освенъ това Кораловагъ се намира не на брѣга на самото море, а на брѣга на Варненското езеро, което, както е известно, е свързано съ изкуственъ каналъ съ морето.

За изпълнение на своята корабостроителна програма Кораловагъ е снабденъ съ следнитѣ приспособления;

Преди всичко той закупи и докара въ Варна презъ 1927 година своя докъ, който е построенъ презъ 1909 година отъ Акц. Д-во „Везеръ“ въ Бременъ. Той има дължина надъ 90 м., външна ширина 27 м. и вътрешна ширина 22 м. щернитѣ въ долната му частъ иматъ височина 3.5 м., а страничните 6,8 м. надъ подовото равнище. Заедно съ транспорта до Варна, осигуровката на транспорта, извършенитѣ поправки въ Хамбургъ и инсталирането му тукъ, дока струва около 14,000,000 лева. — Той докува параходи съ товароспособност до 4500 тона, което означава, че може да докува всички параходи подъ българско знаме. На второ мѣсто Кораловагъ разполага съ хелинги, които се спускатъ къмъ езерото и на които би могълъ да предприема строежъ на плаващи сждове до 1000 тона вмѣстимост. На самия каналъ, който обгражда отъ една страна корабостроителницата, дружеството е построило удобенъ желѣзобетоненъ пристанъ. Тукъ могатъ да приставатъ параходитѣ, на които ще се извършватъ вътрешнитѣ поправки, като котли, пещи, машини и др.

Предприятието има и отлични обзаведени работилници, които освенъ за корабостроителния отдѣлъ сж предназначени и за други отдѣли.

То се ръководи отъ Директоръ — инженеръ-корабостроителъ, който има задъ себе си дългогодишна практика, като директоръ на реномирана германска корабостроителница и служба въ германския флотъ. Освенъ него сж ангажирани нѣколко инженери българи, които се специализиратъ въ тази нова за страната областъ. Общия брой на работницитѣ въ Кораловагъ е около 420 души, отъ които специално въ корабостроителния отдѣлъ сж заети надъ 60 души.

При основаването си Кораловагъ е разчиталъ да спечели като клиенти не само Българското Търговско Параходно Дружество, но и Държавата, представлявана чрезъ Пристанищнитѣ власти и Флота, както и чуждестранни параходни дружества. Обаче, поради една политика, за която други пжтъ ще си кажемъ думата, пристанищнитѣ власти, въпрѣки наличността на едно така добре обзаведено предприятие като Кораловагъ, гдето частната инициатива за дока, работилницитѣ, машинитѣ и инсталациитѣ е инвестирала надъ 35,000,000 лева, разшириха своята пристанищна работилница, като закупили машини и инсталации, които впрочемъ едва ли ще се рентиратъ. По този начинъ за Кораловагъ, вѣроятно е загубена частъ отъ тѣзи поръчки, които трѣбваше да очаква отъ Държавата. Поддържането на подобни държавни работилници все още може да намира оправдание, въпрѣки възбуденото по този въпросъ общественно мнение у насъ, до като сжжитѣ работилници извършватъ само поправки и поддържатъ своя инвентаръ. Ще бжде, обаче, жестокостъ отъ страна на държавата къмъ своята индустрия и своитѣ данъкоплатци, ако тя търпи да се извършватъ новостроежи въ

държавнитѣ работилници при наличността на съответни индустриални предприятия. Това ще бжде едно незаконно и невинно осжждане на цели индустрии на смъртъ, защото частнитѣ предприятия не могатъ да конкуриратъ съ всесилната държава, въ чийто предприятия впрочемъ не се държи смѣтка за конкурентностъ и калкаулация.

Отъ частни параходни дружества предприятието може да разчита на работа въпрѣки неудобното географическо положение и конкуренцията, понеже евтената ржка у насъ прави нашата корабостроителница много по-конкурентна отъ другитѣ.

Тукъ му е мѣстото да отбележимъ, че дружеството не получава никаква субсидия отъ държавата; нѣщо повече, специално за корабостроежъ то даже не може да се възползува напълно отъ тѣзи облаги, които получаватъ всички индустриални предприятия въ страната.

Следъ като прегледахме какъ е обзаведено дружеството, и условията за неговата дейностъ, интересно е да видимъ презъ петъ годишния периодъ отъ време, отъ които година и половина се употребиха за организиране на предприятието, следователно презъ три и половина години, какво е изработило то въ своя корабостроителенъ отдѣлъ.

Като новостроежъ Кораловагъ може да се похвали само съ постройката на едно самоходно корито за 10-тоненъ кранъ, което Дирекцията на Пристанищата и Корабоплаването поръча за нуждитѣ на Варненското и Бургаското Пристанища. Главнитѣ размѣри на това самоходно корито сж: дължина 20 м., ширина 10.8 м., височина 2.43 м. и газене 1.2 м. То биде снабдено съ единъ моторъ „Дойцъ“ 75 к. с., чрезъ което коритото може да се движи съ скоростъ отъ 8 клм. въ часъ. Коритото получи отъ Бюро Веритасъ класъ + I 3/3 R. 1. 1. Стойността на това корито е надъ 3,000,000 лева. На него се монтира единъ десетъ тоненъ кранъ, който пристанищнитѣ власти притежаваха отъ по-рано.

Като по-главни извършени поправки заслужава да се споменатъ:

1) Поправка на парахода „Чересъ“, подъ германско знаме, съ 4200 тона товароспособностъ, извършенъ презъ месецитѣ май и юний т. г. възлиза на 6,000,000 лева. Параходътъ „Чересъ“ се бѣ ударилъ на подводни скали близо до Цариградъ, но понеже цѣлата му вътрешностъ била пълна съ храни, ударътъ не разкъсалъ обшивката му, а я огъналъ вълнообразно по протежението на дъното. Параходътъ пристигналъ въ Цариградъ и компанията покани на търгъ за отдаване поправкитѣ освенъ Кораловагъ и нѣколко фирми отъ Цариградъ, Марсилия, Гърция и Италия. Кораловагъ даде най-евтена оферта и взе извършването на поправката. Главнитѣ работи, освенъ смѣняването на всичкитѣ желѣзни листове по дъното на корпуса заедно съ изкривенитѣ ребра, бѣха: основенъ ремонтъ на котлитѣ, главнитѣ и помощни машини, тржбната инсталация, динамото, електрическата инсталация, преобразуваня и поправка на палубата, поставяне на нѣкои нови инсталации и т. н. Кораловагъ успѣшно извърши горния ремонтъ и задоволи напълно собственика.

2) Поправката на парахода „Палпетро“ подъ ромънско знаме и товароспособностъ около 1000 тона, която се извърши презъ месецитѣ септемврий и октомврий отъ 1930 год. Това е една значителна поправка, която надминава 1,000,000 лева. Собственицитѣ на парахода останаха толкова доволни отъ поправкитѣ, че презъ 1931 год. парахода бѣше на повторна поправка.

3) На кораба „Рибаръ“ на Практическото рибарско училище през 1930 год. се смѣниха листове, жгълници и заклъпки за около 250,000 лева.

4) Извършиха се голѣми и малки поправки на почти всичките параходи на Българското Търговско Параходно Дружество, които поправки надминават нѣколко милиона лева.

5) Смѣниха се желѣзни листове и жгълници и се извършиха поправки на 40 тонния плаващ вдигател (1928 г.) на Варненското присанище. Най-после се извършиха по-малки поправки на нѣколко други плавателни сѣдове на пристанищните власти и на частни чуждестранни лица (параходите „Карола“ „Петролина“ и др.)

Управлението на Кораловагъ напоследъкъ се е заело най-енергично да пропагандира въ съседните страни дока и своето предприятие. Надѣваме се, че поради евтината рѣка въ страната, ще могатъ да се привлечатъ въ скоро време доста поръчки отъ чужбина.

Дока отъ започването на своята работа до м. октомврий 1931 год. е извършилъ 45 докувания.

Презъ 1928 година подкарския отдѣлъ на Кораловагъ изработи 48 рибарски лодки за Дирекцията по настаняване бѣжанците. Тази доставка на лодки е първото масово фабрично изработване на лодки въ България и ако не бѣше Кораловагъ, горните трѣбваше да се доставятъ отъ странство (Турция). За Българския Народенъ Морски Сговоръ сѣ изработени презъ 1929 година: 2 шесторки, 2 русалки и две други спортни лодки, а за Морска Учебна частъ—две платноходни десеторки. Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ допълнително поръча още две русалки. Освенъ тѣзи доставки Кораловагъ изработи и достави на частни лица и рибари редица лодки, които му създадоха име на единствено предприятие, което бързо и вѣщо може да изработи лодки за всѣкакви цели.

Ето на кратко производството на корабостроителния отдѣлъ на едно предприятие, което освенъ това е доставило и доставя мостове за Българските Държавни Желѣзници, поправя непрекъснато локомотиви и вагони за Б. Д. Ж., изработи за пръвъ пѣтъ

въ България арматури, конкуриращи европейските такива, резервуари, котли, машини и др. подобни.

Значението на Кораловагъ за нашето корабоплаване е голѣмо, понеже преди всичко е единствената частна корабостроителница обзаведена както трѣбва. Докътъ, който Кораловагъ поддържа, е необходимъ за родното ни крайбрѣжие и жертвите които се правятъ за подържането му, трѣбватъ да бждатъ оценени отъ всички. Ясно е, че единъ докъ, който струва 14,000,000 лева и следсвателно плаща лихви надъ 1,500,000 не може да се рентира въ България и само единъ Кораловагъ, който съществува благодарение на другите си клонове, може да го поддържа. А единъ докъ е необходимостъ преди всичко за независимостта на българското корабоплаване отъ чужди страни и второ за улеснение и удобство. Както една държава трѣбва да има собственъ търговски и полицейски флотъ, така тя трѣбва да притежава и свой докъ. Нѣщо повече: международната етика изисква што една страна, която има свое крайбрѣжие, да притежава, както докъ, така и сериозна корабостроителница. Ако преди години единъ параходъ се повреждаше край българското крайбрѣжие, той не можеше да бжде поправенъ, за да продължи своя пѣтъ. Днесъ Кораловагъ не само че може да помогне на всѣки пострадалъ параходъ, но успѣ да привлече за поправка параходъ, който бѣше повреденъ далечъ отъ Варна.

Истинското значение, обаче, на Кораловагъ е въ бждещето: Българското Корабоплаване е още въ периодъ на развитие. Една родна корабостроителница е необходимо условие за предстоящите новостроежи, които трѣбва да станатъ щомъ се подобри общото положение, ако искаме да владѣемъ не само морските брѣгове, но и самото море.

Значението на Кораловагъ най-добре е подчертано отъ Н. В. Царя, който го удостоява ежегодно и редовно съ посещенията си. Нека Височайшиятъ интересъ на Първия Морякъ въ България, който само тази година прекара цѣли три сутрини на дока, хелинга и работилниците на корабостроителницата, бждатъ залогъ за бждещето на родното корабостроение и корабоплаване. И. Савовъ.



Киль — Фарътъ „Фридрихсортъ“, предъ входа на пристанището.

М. Остревъ.

КИЛЪ.

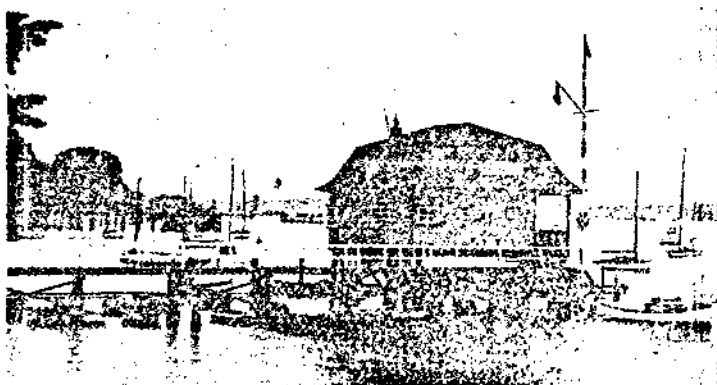
Сравнително малъкъ градъ на брѣга на Нѣмското Източно море, разположенъ въ края и отъ двете страни на едноименния му фиордъ.

Каква разлика между преди и сегатъ! Преди 12 години отъ палубата на „S. M. S. Schlesien“, (13,200 тоненъ броненосецъ, тогава изваденъ вече отъ строя и преустроенъ за учебенъ корабъ на морските юнкери), азъ се очудвахъ и възхищавахъ отъ де-нощния кипезъ на животъ и работа, които ме

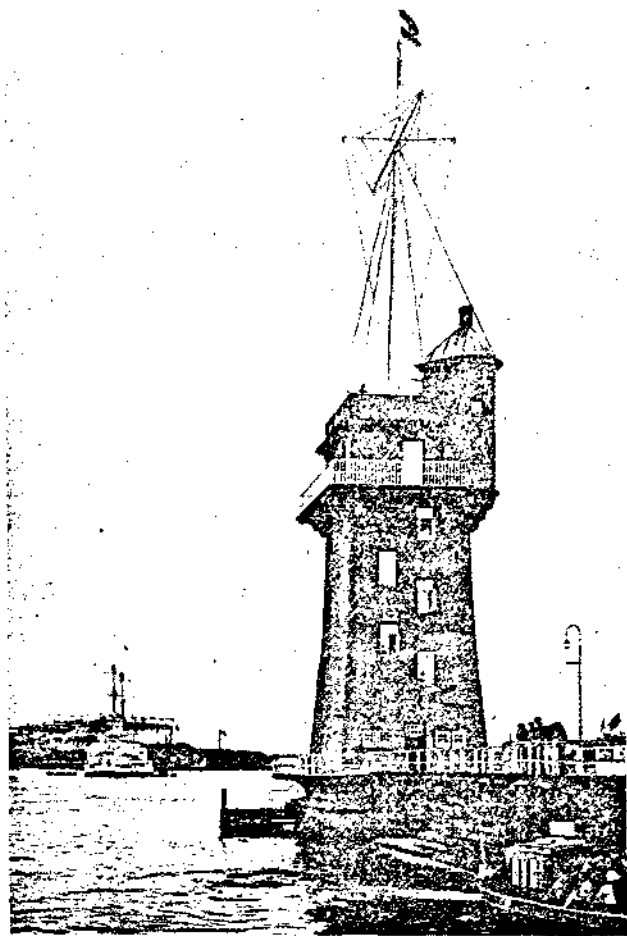
ограждаха отъ всички страни. Морски колоси под-върдяваха значението и мощта на този иначе уютенъ кѣтъ. Отъ една страна команди, сигнали, бойна подготовка, прожектори; непрекъснато движение на подводници, броненосци, крастосвачи, които на групи мълчаливо напускатъ гнѣздото си, или пъкъ се прибиратъ отъ дълго плаване — цѣли седмици и месеци кръстосвали — търсили, следили и наблюдавали неприятелския флотъ. . . Не

липсва и музика; тамъ подъ такта на буйни маршове, а и валси даже, хиляди души, офицери наредъ съ подофицери и моряци потънали въ черенъ прахъ — само очитѣ и жбитѣ имъ се бѣлеятъ, тѣ товарятъ възглица на броненосцитѣ отъ ескадрата. Тамъ всички просто се надпреварватъ; до вечерята трѣбва на всѣки корабъ да има по хилядо и петстотинъ тона гориво, защото следъ два дни само ескадрата излиза пакъ на открито. . . . военниятъ флотъ е на поста си. Отъ друга страна непрекъснатъ шумъ и тракане на машини, уморено пѣшкане на паренъ чукъ — стоманата добива най-различни форми, строи се и групира подъ умѣтъ и ржката на твореца техникъ, докато приеме завършения видъ на морско чудовище. Тамъ въ четире корабостроителници десетки хиляди изпълняватъ отечественъ дългъ, сжщо сж на важенъ постъ. Въ доковетъ на Крупъ усилено се строятъ 16 подводници, по-нататкъ два голѣми подводни крастосвачи, миноносци, бронирани кръстосвачи — всички трѣбва въ най-късо време да бждатъ готови, да влѣзатъ въ строя и подкрепятъ силитѣ, да удвоятъ мощята. Съ двѣ думи Германия напръга всичкитѣ си усилия и срѣдства въ войната. . . .

Преживялъ отчасти близкото хубаво, и после тъжното минало на германския флотъ, когато пжтувахъ за Килъ сега, мжчехъ се да си го представя мъртавъ; Пристанището пусто, корабостроителницитѣ потънали въ тишина и покой, отъ флота само остатъци — свидетели за нѣкогашното му могъщество.



Пристанътъ и управлението на Яхт-клуба въ Килъ —
Фото М. Остревъ.



Морската военна станция. — Въ лѣво броненосца „Хесенъ“.

Следъ това революция. . . миръ (?) . . . Скапафлоу — гробницата на германския флотъ. . . съ който бѣ погребанъ и животътъ на Килъ. Килъ изживя морската война наравно съ моряцитѣ и флота, изпрати много подводници, които морето завинаги погълна. Подемната искра на революцията излѣзе отъ тамъ; Килъ изпрати германския флотъ за последното му плаване къмъ. . . Скапа-флоу. Тогава тоя край заспа. Сега нѣмцитѣ казватъ: „Килъ е мъртавъ“.

Градътъ действително спѣше, защото пристигнахъ посрѣдъ нощъ. На следниятъ день обаче трѣбваше да се увѣря че Килъ наново, бързо се събужда. Хубавъ слънчевъ день фиордътъ е сжщинско огледало. Бързамъ да покажа на съпътницата си това което тя отдавна желаше да види — военния флотъ. Гледаме по пристанището, напругамъ погледа си презъ бинокъла на всички страни — не виждамъ никакъвъ воененъ корабъ; задъ единъ кей стърчатъ ржждясали почернели бортове и кумини на стари военни кораби. Не смѣя да ги посоча за да не възбудя разочарование, но жена ми избърза:

— „Да не е това тамъ флота?“

— „Може да е било нѣкога флотъ, но сега е развалини. . . .“

Картината бързо се измѣни: Бѣхме вече близо до морската сигнална станция, когато предъ насъ се откри безкрайниятъ хоризонтъ на морето. Отдзлечъ пристигатъ нѣкакви кораби, задимили частъ отъ хоризонта. Далекогледа ме избави отъ неудобното положение.

— „Ето военниятъ флотъ сега пристига, извикахъ съ въодушевление“. Въ същиятъ мигъ въ мене избухнаха всички спомени отъ преживѣни хубави и тежки дни на броненосца „Schlesien“. . . . Корабитѣ бързо приближаваха, растѣха, заредиха се предъ насъ броненосцитѣ „Hessen“, „Schleswig-Holstein“, „Schlesien“ и кръстосвача „Köln“, придружавани отъ група миноносци — завръщатъ се отъ учебно плаване и стрелби.

Военниятъ флотъ бѣше предъ насъ; по количество много малкъ, по видъ такъвъ, какъвто бѣше преди 12 години. Не можѣхъ да си представя, че тия стари броненосци, на които съвременницитѣ въ другитѣ голѣми флоти отдавна сж бракувани, могатъ да добиятъ тъйвъ новъ, модеренъ видъ и да играятъ ролята на главни сили въ германския флотъ. Отъ тѣхъ лѣхаше респектъ, сигурността, вѣра въ бждещето, тѣ свидетелствуваха за непоколебимиятъ духъ на германския морякъ и стремехъ му къмъ крайната целъ — велика Германия.

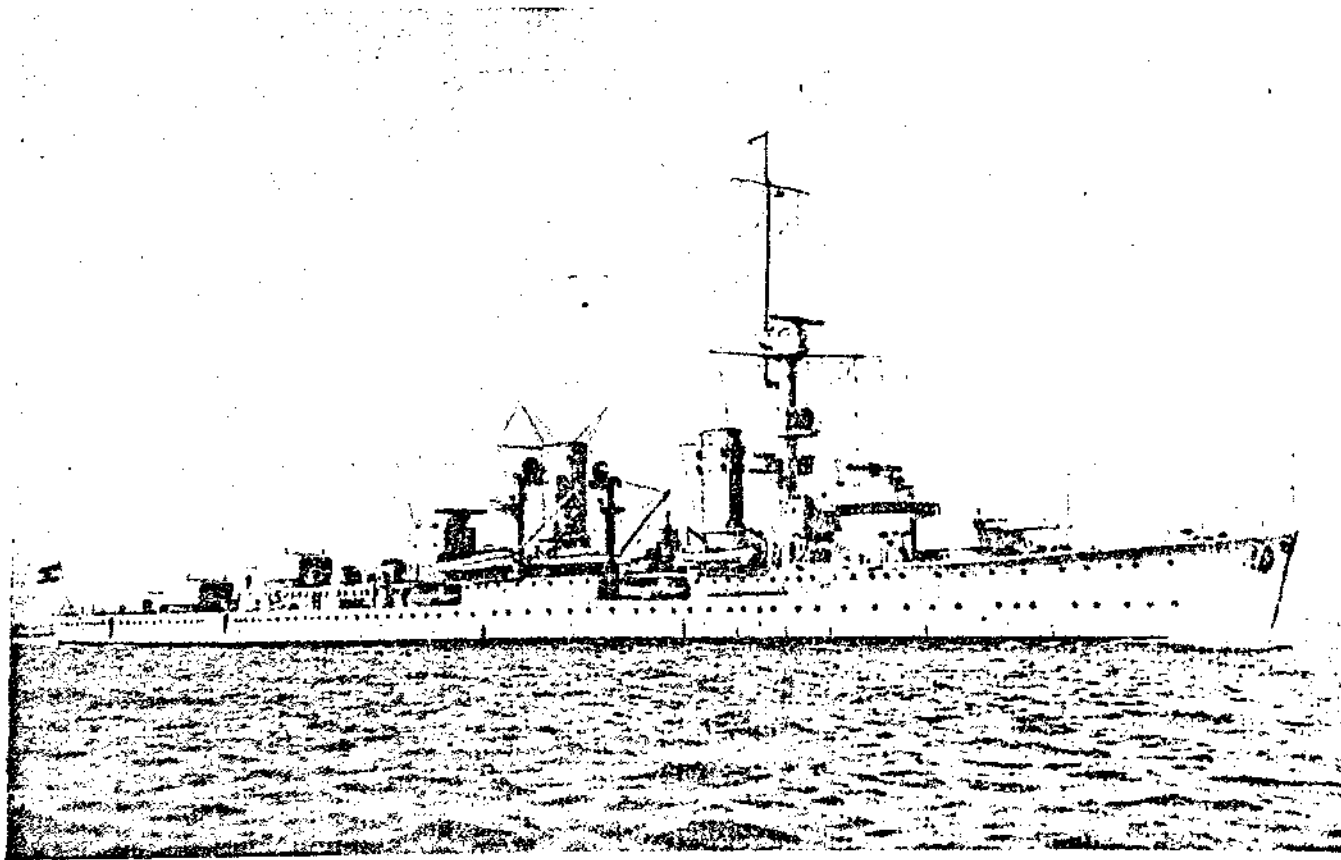
Когато посѣтихъ новиятъ кръстосвачъ „Кьолнъ“, единъ отъ младитѣ офицери съ които се запознахъ, между другото ми каза: „Чрезъ мирнитѣ договори Германия е задъшана въ всѣко отношение.



Килският залив съ завръщащата се от артилерийска стрелба германска броненосна ескадра. — Фото М. Остревъ 1930 г.

Нашитъ срѣдства отиватъ подъ формата „репарации“ у нашитъ съседи — бивши неприятели; съ тѣхъ тѣ строятъ броненосци и подводни крѣстосвачи, но — посочвайки паметника за загиналитъ моряци и тоя за потопенитъ презъ войната подводници, той добави: — ето тамъ сж изворитъ на духъ сила и енергия, които нашитъ бивши неприятели не могатъ да ни отнематъ“.

че ли поелъ трудната задача на унищожениятъ флотъ — да пази брѣговетъ на Германия. Паметникътъ е още недовършенъ. Позивътъ на съюза на морскитъ организации гласи: „Морскитъ дружества желаятъ да издигнатъ единъ достоенъ паметникъ за тѣхнитъ 35000 загинали бойни другари. На мѣстото на едно бронирано брѣгово укрѣпление, разрушено по силата на Версаилскиятъ дик-

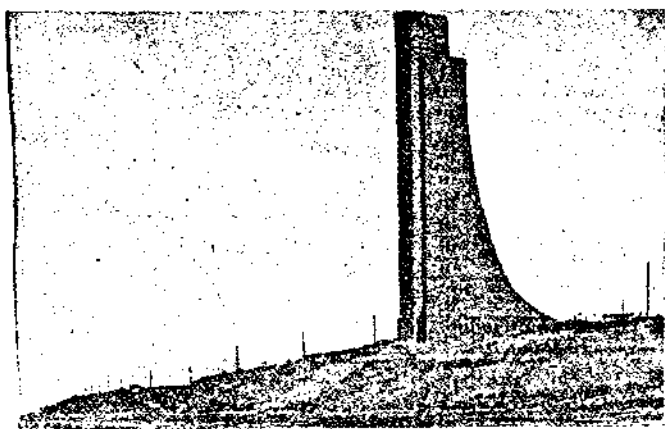


Новиятъ крѣстосвачъ „Кьолнъ“, завършенъ презъ м. януарий 1930 г.: 6000 тона въ водоизмѣстване и 500 души екипажъ. Въоръжение: три бойни кули съ по три 15 см. орѣдия, четире 8.8 см. орѣдия и четири тройни торпедни трѣби. Двигатели — 2 парни турбини съ 65,000 конски сили и два винта.

На брѣга на малкия приморски курортъ Лабьо — тамъ където фиордътъ се слива съ морето, е издигнатъ отъ съюза на германскитъ морски организации 84 метра високъ паметникъ за загиналитъ презъ свѣтовната война 35 хиляди моряци — застаналъ като истински исполинъ-стражъ за да свидетелствува предъ цѣлиятъ свѣтъ за храбростта и духътъ на германскитъ моряци, и като

тагъ, паметникътъ трѣбва да напомня на идващитъ поколения великата пѣсенъ за германската вѣрностъ къмъ родината и да известява чрезъ преминаващитъ кораби на всички народи, какъ германскитъ моряци чествуватъ тѣхнитъ паднали за отечеството братя“.

На южниятъ брѣгъ на фиорда, при Мьолтен-ортъ, другъ по-малкъ, но сжщо така внушителенъ

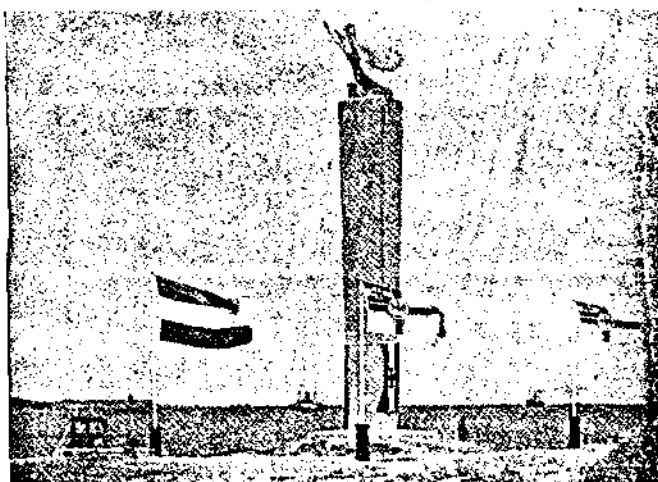


Лабьо при Килъ — Паметника на загиналите 35,000 моряци от германския флотъ презъ време на свѣтовната война. Високъ 84 метра

е паметникътъ издигнатъ въ честъ на потопенитѣ и изчезнали презъ войната 199 подводници съ 5132 души екипажи — смѣли моряци (между тѣхъ и двама българи Мичманитѣ Мих. Миховъ и Димитръ Светогорски).

Корабостроителницитѣ сѣщо не сѣ мъртви. Тамъ сега се строятъ търговски кораби, поръжчани отъ разни крайща на свѣта, яхти за американски милиардери, извършватъ се ремонти на голѣми кораби. Бавно, но най-модерно, се подновява и военниятъ флотъ.

Пристанището за подводници сега се преуст-

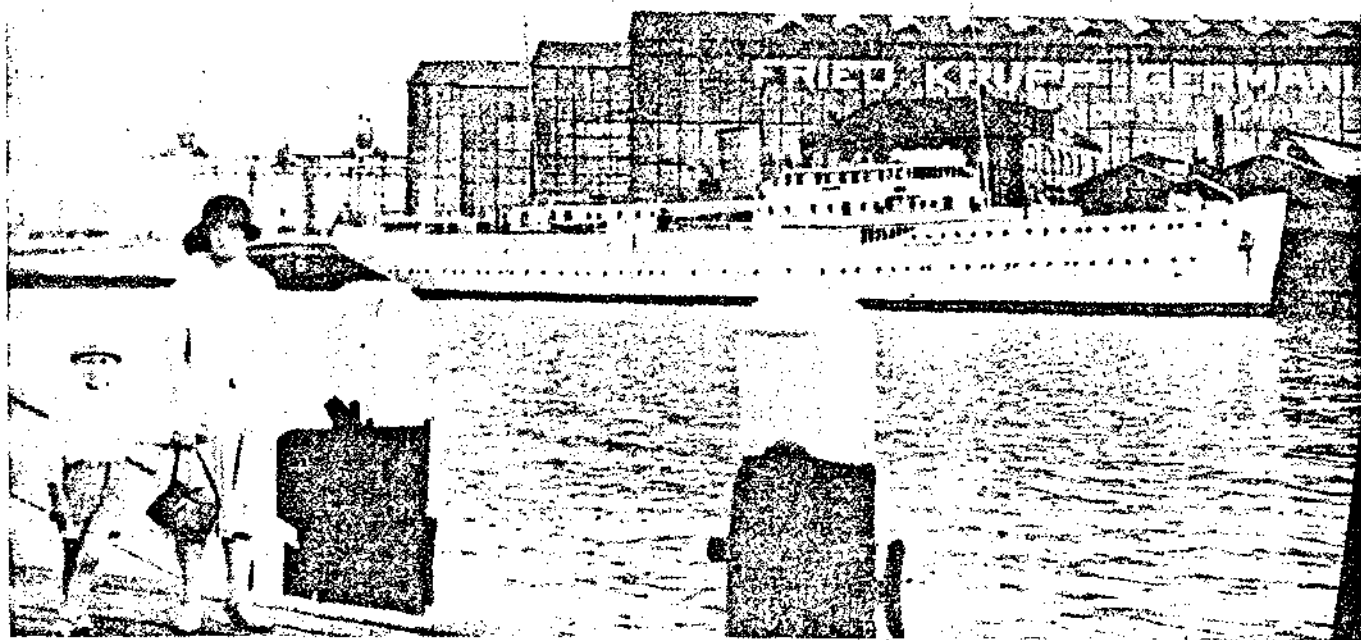


Килъ-Мьолтенортъ. Паметникъ, издигнатъ въ честъ на загиналите презъ свѣтовната война 139 подводника и обслужитѣ имъ на брой 5000 души.

ройва въ търговско пристанище, близо до шлюзоветѣ на Кайзеръ-Вилхелмъ Каналъ.

Напуснахъ Килъ съ твърдото увѣрение, че той наново и много бързо се събужда, като добива видъ, какъвто новото време изисква — не само военно и търговско пристанище. За неговото въздигане допринася и ще допринесе най-много канала „Кайзеръ Вилхемъ II“ който започва да играе важна роля въ търговското мореплаване и чрезъ който градътъ Килъ става вратата между Балтийското и Северното морета.

М. Остревъ.



Килъ. — Корабостроителницата „Крупъ — Германия верфтъ“.

Важно за членоветѣ и абонатитѣ на „Морски Сговоръ“.

Желающитѣ да получатъ следващата книжка № 1 (год. IX, януарий 1931 г.) отъ ст. „Морски Сговоръ“ да предплатятъ ведчага членския си вносъ или абонамента за 1932 г. въ съответнитѣ клонове. Презъ 1932 г. списанието ще се изпраща безплатно само на предплатилитѣ членския си вносъ за 1932 г.

Абонаментътъ на списанието за новата 1932 год. (година IX) е 150 лева за България и 200 лева за чужбина.

Отъ редакцията.

Никола Т. Балабановъ.

СВЕТИ НИКОЛА, УКРОТИТЕЛЪ НА МОРЕТО И СПАСИТЕЛЪ НА МОРЯЦИТЪ.

Отъ най-стари предхристиянски времена славянството живѣе край пълноводни рѣки и край морета и странно е, че въ народното творчество то не е запазило споменъ за езически богъ на водата или на морето. Поменъ за подобно божество нѣма и въ нашето народно творчество. Може би далеченъ отъ насъ отъ нѣкои езически обрядъ е обичаятъ да се яде риба на Никулденъ. Той напомня обичая да се коли на Гьоргьовденъ курбанъ на Св. Георги. Все пакъ по-вѣроятно е, че този обичай е останалъ отъ християнско време, като изразъ на почитъ къмъ Свети Никола. Много пжти, споредъ житието му, той е спасявалъ отъ явна смъртъ плувци, като е укротявалъ развълнуваното море. И тъймо, защото е помагалъ на моряцитъ Св. Никола е, може би, най-популярния светецъ и се почита, както отъ цѣлата християнска църква — източна и западна, — така и отъ много еретици, отъ мюсюлманския свѣтъ и отъ всички почти езичници на изтокъ. При това цѣлиятъ свѣтъ чувствува паметъта му на единъ и сщи день — 6 (19) декемврий. Споредъ житейната литература на този день е починалъ Свети Никола Мириклийски, който е живѣлъ въ III вѣкъ следъ христа. Все на този день моряцитъ отъ цѣлия християнски и езически свѣтъ чувствуватъ своя покровителъ. Тази универсалност на почитъта къмъ св. Никола по всѣка вѣроятностъ се дължи на моряцитъ. Тѣ именно сж разнесли името и славата му по цѣлия свѣтъ. Обяснение ни дава неговото житие. Споредъ това житие, когато Свети Никола се вращалъ отъ божи гробъ, където е ходелъ на поклонение, явила се силна буря, която съборила единъ морякъ отъ върха на мачтата и го убила на мѣсто. Съ кротка и искрена молитва къмъ Бога, Свети Никола успокоилъ морето и възкресилъ убития морякъ. Най-вѣроятно и, че разказътъ за това събитие ще да е привлѣкалъ вниманието на моряцитъ и че за този му поводъ, тѣ ще да сж избрали Свети Никола за свой патронъ и спасителъ, като сж разнесли и славата му по цѣлия свѣтъ. И за това името на Свети Никола се срѣща често въ народнитъ пѣсни и приказки на всички народи. Нашето народно творчество свързва съ водата, съ морето, само образа на Свети Никола. И макаръ да е нареченъ чудотворецъ и макаръ да е сътворилъ много чудеса, народниятъ пѣвецъ не му е приписалъ почти никакви чародейни дѣла, обикновено той е покровителъ на гемиджиитъ, на лодкаритъ и на риболовцитъ, които сж по вода. А най-често тѣ отправятъ нему молитви, когато водната стихия застрашава живота имъ, или пъкъ грози да погуби стоката имъ. Името на Свети Никола обаче е преплетено и въ пѣсни и приказки, въ които се описватъ случки и събития, които нѣматъ нищо общо съ морето и съ водата: Въ една македонска приказка напримѣръ, Свети Никола пази покщщината отъ крадци. Тръгнало богато семейство на гости въ друго село. Стопанинътъ решилъ да заключи вратата, ала стопанката го убедила, че това е излишно, защото Свети Никола, чиято икона виси на стената, не ще допусне въ къщата имъ крадци. Разбира се, когато стопанитъ се върнали отъ гости къщата била обрана. Тази приказка, както и други около този мотивъ, иматъ своя първоизточникъ въ житието на Свети Никола, споредъ което, той на нѣколко пжти помогналъ на бедни хора, като ги снабдявалъ съ пари и

дарове, за да ги избави отъ изкушението да крадѣтъ. Твърде много варианти има върху два особено популярни мотива. Познати сж вариантитъ на разказа за риболовецътъ, който обещавалъ на Свети Никола да му запали голѣма свѣщъ, ако му помогне да налови риба, а следъ като наловилъ гледалъ съ хитростъ да отбѣгне обещанието, или да намали размѣритъ на поетото задължение. Не помалки варианти сж създадени и върху мотива за циганинътъ, който като билъ застигнатъ отъ буря въ морето, молилъ Свети Никола да го спаси отъ гибелъ, като обещавалъ да му запали голѣма свѣщъ. Разбира се и циганинътъ не устоялъ на обещанието си. Интересно е, че често пжти Свети Никола бива маменъ съ обещания, но това не го сърди, той не е злопамятенъ и не отмъщава за измамата, нито пъкъ наказва. Обяснение на този фактъ ще трѣбва да диримъ пакъ въ житието му, споредъ което, той билъ много добъръ, кроткъ, благъ и справедливъ, „олицетворение на справедливостъ и доброта“, както казва авторътъ на житието. Все съ тази доброта на светеца ще трѣбва да се обясни и факта, че въ приказкитъ и пѣснитъ човѣкъ се обръща къмъ Свети Никола само когато е въ опасностъ. Изобщо произведенията на народното творчество, въ което е преплетено името на Свети Никола, представятъ интересенъ материалъ за изследване. Ако се проучатъ тѣ ще освѣтлятъ релефно и образа на светеца, покровителъ на човѣка, чийто животъ сждбата е свързала съ морето. Едно подобно изследване отъ друга страна, би разкрило художественъ образъ на Свети Никола, такъвъ какъвто го е създала поетичната мощъ на народния пѣвецъ. На трето мѣсто биха били разкрити много страни въ отношението на нашия народъ къмъ морето.

Покрай близкитъ по между си варианти върху мотива за плувецъ, който застигнатъ отъ буря се моли на Свети Никола да го спаси, има нѣкои пѣсни, които значително се различаватъ отъ този шаблонъ и въ които сж дадени много поетически образи на морето. Така въ една пѣсенъ народниятъ творецъ съ поразителна сила ни рисува ужасътъ, който навява затапяването на морето.

Черно се моръ йотай,

пѣе народниятъ пѣвецъ и веднага следъ това дава молитвата на ужасения търговецъ Андрей, който предчувствува урагана на бурята следъ затишие:

Боже ле, Свети Никола,
Сега ме, Боже, избави,

нарежда своята молитва Андрей, който до момента на затишието безгрижно е плувалъ съ стоката си по игривитъ води на морето. И, като въ всички почти пѣсни, Андрей обещава на Свети Никола факлия като помагалка, т. е. голѣма свѣщъ, която да му помага и когато е тъмно да може да вижда има ли буря въ морето. Ето изцѣло тази пѣсенъ:

Андрея по море ходѣше,
Три калиона караше.
Единъ калионъ черъ пиперь,
Втори калионъ жълтъ воскърь,
Трети калионъ бѣлъ тамянь.
Черно се море йотай
— Боже ле, Свети Никола,
Сега ме, Боже, избави,
Па ще ти, Боже, направя,
Факлия като помагалка.

Много по-интересенъ е мотивътъ въ пѣсенъта: „Събрали се вси светии“, който се откъсва отъ

шаблонните аврианти на посочените по-горе два мотива. При това тази пѣсенъ е богата съ художествени образи, съ поетическо настроение и съ хубави, поетични картини. Божата майка е събрала светиите на кръщение на младия богъ. Всички сж дошли съ изключение само на единъ — укротителятъ на водата, Свети Никола. За това божата майка нарежда Свети Илия да засвири съ своята златна трѣба и на горе и на доле, за да чуе и да дойде Свети Никола.

Излѣзе ми Светъ Илия,
Та засвири съ златна трѣба
И на горе и надоле.

Едва ли може човѣкъ да си представи поетиченъ образъ на свѣтковицата и на гърмотевицата, които народното повѣрие отдава на силата на Свети Илия. Но поетическата сила на незнайния пѣвецъ не се изчерпва само съ този образъ и въ сжщата пѣсенъ той ни нахвърля още една богато поетична картина: като дочулъ зова, Свети Никола дошълъ на сложената трапеза.

Дали сж му чаша вино,
Приелъ имъ е чаша вино,
Задрѣмалъ е, изпусналъ я.

Отъ своята сила е отлжчилъ Богъ, та е далъ на Свети Никола да укротява съ нея морето, когато се развълнува, ала тази сила, макаръ и отъ Бога дадена, не може да се мѣри съ стихията на морето. Непобедима е силата на морето и за това се е уморилъ, че преди да поднесе до устата си чашата съ вино, задрѣмва и я изпуска.

Веднага следъ тази картина народниятъ пѣвецъ нахвърля още една, най-колоритната, най-пластичната въ цѣлата пѣсенъ:

Излѣзълъ е буенъ вѣтъръ,
Буенъ вѣтъръ въ Черно море,
Гимиджий Бога молятъ,
Бога молятъ, мене викатъ;
Дека да си Свѣтъ Никола
Дека да си, тукъ да дойдешъ,
Да усмиришъ буенъ вѣтъръ,
Изгинахме сиромаси.

Тази пѣсенъ разкрива отношенията на народа къмъ морето и нѣкои страни отъ характера на Свети Никола и отъ неговия образъ въ народното съзнание. Той е господаръ на морето и знае да го укротява, когато то се развълнува. И добъръ е Свети Никола, — когато го повикатъ на помощъ той веднага се притича. Вънъ отъ това тази пѣсенъ е една отъ най-хубавите отъ най-поетичните пѣсни посветени на Свети Никола. Ето цѣлия текстъ на пѣсенята:

Събрали се вси светии,
Вси светии отъ небето,
Млади Богу на кръщение,
Само нѣма единъ светецъ,
Единъ светецъ, Светъ Никола.
Отговаря Божата майка:
— Ей та, Светъ Илия,
Я излѣзми на престола,
Та засвири съ златна трѣба
И на горе и надоле,
Дано чуе, тукъ да дойде,
Млади Богу на кръщение.
Излѣзе ми Светъ Илия,
Та засвири съ златна трѣба
И нагоре и надоле.
Дочулъ бѣше Светъ Никола,
Дочулъ бѣше и пристигна,
Та приседна на трапеза.
Дали сж му чаша вино,
Приелъ имъ е чаша вино,
Приелъ имъ е чаша вино,
Задрѣмалъ е, изпусналъ я.
Отговарятъ вси светии:
— Ей та тебе Светъ Никола
Та каква бѣ тая дрѣмка?
Отговаря Светъ Никола:
— Излѣзълъ е буенъ вѣтъръ,
Буенъ вѣтъръ въ Черно море,
Гимиджий Бога молятъ,
Бога молятъ, мене викатъ:
— Дека да си Светъ Никола
Дека да си тукъ да дойдешъ,
Да усмиришъ буенъ вѣтъръ,
Изгинахме сиромаси,
Та си ходихъ въ Черно море,
Та усмирихъ буенъ вѣтъръ.

Никола Т. Балабановъ.

Весела Страшимирова.

ОТРАЖЕНИЯ.

Параходътъ е на открито море. Горе на моста стои младиятъ офицеръ Игликовъ. Той извърща глава назадъ. Брѣгътъ е останалъ въ далечината, като една тъмно-виолетова ивица, дето трептатъ жълти свѣтлинки. Но Игликовъ не спира очи върху тѣхъ. Слънцето отдавна е залѣзло, а бронзова свѣтлина струи, сякашъ иззадъ хоризонта е още много, много свѣтло, а тукъ достигатъ пречупени и обезсилени само отблесъците на далеченъ нощенъ празникъ.

Игликовъ гледа небето, което бавно потъмнява. Сините му очи блѣсватъ изподъ козирката.

— Не умре ли така, както това вечерно априлско небе моята коледна приказка?

Далечните крайбрѣжни свѣтлини трепватъ и потъватъ. Нѣма вече нищо. Нѣма земя. А дали е имало нѣкога нѣщо друго, освенъ това безмълвно небе и морска далечина?

Игликовъ извира глава. Напредъ е копринено-синя вода, дето сж слѣзли всичките звезди. Игликовъ излеко притваря очи. Стори му се, че Роза е до него, гледа го съ тъмните си очи презъ извитите клепки и му казва съ своя ирониченъ гласъ на двадесетъ годишно самоувѣрено момиче:

— Не трѣбва никога да се очудваме. Не трѣбва

никога да се изненадваме. Всичко е възможно . . . всичко!

Той разтвори очи. Роза бѣше далечъ, по-далечъ отъ она мигъ, когато я виде за пръвъ пѣтъ да го гледа и да му се усмихва съ една влудяваща закачлива усмивка. . .

— Роза! . . .

Не го ли накара тя да повѣрва въ приказката, само за да узнае горчевината на внезапното пробуждане?

И все пакъ въ сърдцето му нѣмаше умраза къмъ нея.

— Не трѣбва да се очудваме, всичко е възможно, чу той гласа на самоувѣреното момиче.

— Е добре! Той не се очудваше. Но нали тя му каза, че го обича. И наистина, той бѣше обичанъ презъ тия десетъ дни, които прекара заедно съ нея, по вечеринки, изъ градината и улиците дето студътъ гонѣше закъснелите минувачи. Още въ първата вечеръ на своя отпускъ той попадна на нѣкакъвъ именъ день, кждето се среща съ веселата и необузdana Роза, въ чиито кждрави коси играеха приливите на медни отражения.

Тѣ танцуваха много. Тя се заглеждаше по нѣкога въ очите му и сякашъ очудена отъ нѣщо,

едва чуто се засмиваше. А той я въртеше, въртеше...

Когато минаваха покрай огледалото, тя хвърляше усмихнати си погледъ тамъ. Той следеше погледа ѝ. Очитѣ имъ се срещаха въ неподвижното стъкло, дето се плъзгаха тѣхнитѣ отражения. Тя въ алена рокля, сякашъ завита въ свилата на нѣкакъвъ пламъкъ, който се притиска къмъ гърдитѣ му. Защо си спомняше сега своята тогавашна мисль? — Друга вечеръ ще се танцува пакъ въ тоя салонъ, но отражението на тая двойка — на него и нея, ще бжде изчезнало отъ огледалото.

О, не е ли всичко бързи минутни отражения, които се заличватъ, безъ да оставятъ следа върху гладката и равнодушна повърхность на стъклото...

Той я покани да се срещнатъ на другия день. Тя прие веднага, безъ да се очуди.

На другата вечеръ той стоеше на жгъла на една бѣла улица, уплашенъ, че може би тя нѣма да дойде.

Но тя дойде. Тя идваше насреща му усмихвайки се. И тая усмивка го уплаши.

Можеше ли, наистина, да завладѣе сърдцето ѝ, тъй безгрижно и тъй леко увеличащо се?

Тѣ скитаха по най-безлюднитѣ улици. Задъ градинитѣ се запалваха прозорцитѣ на кжцитѣ, отъ шумнитѣ булеварди идѣше, далеченъ и ненуженъ, грохота на вечерната тълпа.

А пустата и самотна улица, дето стѣпкитѣ умираха въ прѣсно навалялия снѣгъ ги отвеждаше може би къмъ края на свѣта, при царството на добритѣ феи и неуморнитѣ джуджета.

Игликовъ гледаше въ тъмнитѣ очи, сякашъ искаше да прочете въ тѣхъ бждещето си. Но очитѣ се усмихваха загадъчно и въ тая усмивка имаше всичко: може би и любовъ, може би и едва уловима насмѣшка на разглезено дете, свикнало да бжде галено...

Десеттѣхъ дни изтекоха. Последна вечеръ. На гарата. Тя го цѣлуна, безъ да се бои, че може да бжде видѣна, съ внезапната смѣлость на капризнитѣ, и скочи. Той се завтече до прозореца. Задъ замъгленото отъ парата стъкло той видѣ едно усмихнато лице. Тъмнитѣ очи гледаха нагоре. Устнитѣ ѝ се движеха. Той не чу, а прочете:

— Азъ те обичамъ.

После... той седѣше въ жгъла на купето и когато отваряше, виждаше задрѣмалитѣ лица на спжтницитѣ си. Влакътъ летѣше на изтокъ, къмъ морето.

— Азъ те обичамъ! Игликовъ затваряше очи, стискаше клепачи: презъ замъгленото стъкло отъ далечината едно весело момиче го гледаше и безвучни, но осезаеми като цѣлувки, стигаха до него думитѣ ѝ:

— Азъ те обичамъ!...

Той се завърна на пролѣтъ въ морския градъ, дето тя трѣбваше да го очаква, като му бѣше обещала. Но вмѣсто нея, дойде единъ бѣлъ пликъ. И съ него всичкото разочарование, което само любимъ човѣкъ може да ни нанесе:

„Не се очудвай. Всичко минава. Не че не те обичамъ вече. Но... Тебе те нѣмаше. Срѣщнахъ другъ. Нали ти казахъ. Всичко трѣбва да посрещаме безъ изненада. Помни само хубавото. Сбогомъ, моряко отъ коледната приказка...“

Роза.

Той бѣше мечталъ тъй дълго за тая срѣща. Тя щѣше да бжде, любимата до него, въ рамката на синьозеленото море...

Какво можеше да направи младиятъ и беденъ

морски офицеръ, който имаше само богатството на своитѣ двадесетъ и петъ години и наивния погледъ на синитѣ си очи...

Тая нощъ нѣма небе и море. Само една безгранична далечина, дето горятъ пжтуващитѣ свѣтлинки на звездитѣ. Игликовъ си мисли.

— Ако се наведе надъ водата и протегна ръка ще уловя нѣкоя звезда. И все пакъ... Това сж само отражения. Игликовъ се засмѣ. Може би усмивката му е малко горчива...

— Ето, азъ повѣрвахъ, че съмъ срещналъ любовта — самоцель. Излѣгалъ съмъ се... Но трѣбва ли да не вѣрвамъ вече, че тя не сжествува — тая голѣма любовъ, въ която дветѣ сърдца изгарятъ въ единъ взаименъ всепоглѣщащъ пламъкъ?

— Не се очудвай! О, тя е знаела, тая малка Роза, когато е казвала тия философски думи.

Едва уловимъ вѣтъра ловѣя насреща му. Дѣхътъ на далечината, може би. Какъ бие спокойно и равномерно желѣзното сърдце на парахода! Параходъ въ нощта. Единъ малкъ огнь, който е запжтенъ къмъ безкрайностьта. Сякашъ малка мисль, която се плъзга и чезне въ нощта.

— Все пакъ... азъ те обичахъ... Азъ виждамъ отражението на една двойка въ огледалото — алена рокля — пламъкъ, гори до гърдитѣ ми. Помнишъ ли ние бѣхме пияни още отъ първата ни срѣща?... Но ти изтрѣзнѣ много скоро и заживѣ съ всѣкидневието на малкитѣ си скърби и радости.

Само отражения... Игликовъ разтърси глава. Синитѣ му очи се върѣха жадно въ далечината. Той вдѣхна издълбоко свѣжия априлски въздухъ. Нѣкакъвъ неясенъ копнежъ прониза сърдцето му. Като че ли за пръвъ пжтъ слушаше тихия шепотъ на водитѣ около парахода. Стори му се, че много издалечъ, много издалечъ едно ново непознато щастие го вика и заклана:

— По-скоро ела!

По-скоро ела! Не бѣше ли това вѣчната магия на морето? Или може би пѣсенъта на внезапно пробудена сирена?...

Тамъ въ огледалото на оня салонъ, дето тѣ танцува една вечеръ, други може би сѣнки отразяваха своето бързолетно щастие и бързолетни възторзи.

А тука?... Всичкитѣ звезди бѣха слѣзли тая нощъ въ морето.

— Азъ те срещнахъ. Азъ те обикнахъ. Не се очудвамъ... И все пакъ...

Сърдцето му имаше едно желание — да върви напредъ — да потърси ново щастие, да се бори за него...

— Отражения, отражения..., помисли си той, проследявайки съ очи дългата пжтека, начертана отъ току що изгрѣла звезда.

Той се вслушваше. Единъ неясенъ шепотъ идеше къмъ него:

— Азъ те чакалъ, ела, ела!

Викътъ на ново щастие ли бѣ това или пѣкъ пѣсенъ на пробудена сирена?...

Очитѣ му блѣснаха съ сапфиренъ блѣсъкъ изподъ козирката.

Надъ априлското море се люлѣеха отраженията на звездитѣ, сякашъ гирлянди отъ разноцветни лампички, запалени за таинственъ нощенъ празникъ.

Весела Страшимирова.

Е

I КАЛИАКРА.

Далечна и едва прозираща, съ очертания, които чезнатъ въ синкава мъгла, те гледаме отъ Варна. Само понѣкога ясниятъ и свѣтъль день ни открива твоя силуетъ; примамливъ, но недостъпенъ вече за насъ, уви! Една неумолима воля издигна помежду насъ стѣна по-непристъпна отъ планински връхъ и те отмѣсти по-далече отъ най-далечната страна. А може би въ този часъ все сѣщия морски лѣхъ облѣхва и тукъ и тамъ, и може би въ единъ и сѣщи ритъмъ вълната бие и нашия и твоя брѣгъ!...

И ето днесъ, въ свежото лѣтно утро ние летимъ къмъ тебе. Пѣтя севие между буйно раззеленилитъ се нива на златна Добруджа. Скоро ние потъваме съвсемъ въ това море отъ разлюлѣни класове, които скриватъ отъ очитѣ ни другото море, за да блесне то отново съ своята синя безбръжностъ, когато зеленитѣ нива отстъпятъ на печална, обрасла само въ трѣне степъ.

Пѣтятъ постепенно се стѣснява, и скоро очитѣ се мжчатъ да обгърнатъ едновременно морето, което ни огражда и отъ двѣтъ страни. Отлѣво долина страхотенъ вой на разбунени води, а отдѣсно въ тиха пѣсенъ вълната кротко гали пѣсѣка. Слизаме отъ колата и по тѣсна пѣтека стигаме до най-смѣло издадената частъ на носа. Колко е различно тукъ отъ Варна! Чуждъ и откъснатъ отъ свѣта кѣтъ! Тукъ природата е дива и предлага въ борба съ морската стихия единъ недостъпенъ и скалистъ брѣгъ. Тукъ морето е по-необятно и по-мощно. Тукъ човѣкъ неволно се замисля за буритѣ и невѣрната сѣдба на моряка. Понесени въ лудъ устремъ вълнитѣ се разбиватъ съ страшна сила и укротени се връщатъ назадъ. Морето неспирно бучи. И казватъ, че нѣма покой за него тукъ и че

въ неговата вѣчна и бурна преградка е включена Калиакра. И нѣма умора и насита за очитѣ тукъ, гдето чувствувашъ наистина величието на морето и неговата първична стихия. Тукъ е строго и внушително, заглѣхва всѣка мирска суета, далече оставатъ и плажа, и дансинга съ джаза, и пѣстро-цвѣтната тѣлпа, дошла да манифестира своята жажда за удоволствие, а не любовъ къмъ морето. О, не! Пристъпилъ на Калиакра, този край забравенъ отъ времето и хората, ти се отдавашъ напълно на властното очарование на морето.

И както винаги на подобно мѣсто, и тукъ намиращъ да живѣе едно минало, скръбна страница отъ наше робство. Разказватъ ни легендата за четиредесетѣ дѣвойки, намѣрили своята смъртъ и своето спасение въ морето, хвърлили се отъ този сводъ въ скалата. Защото по е страшна стрѣвѣта на черкезитѣ, нападнали селото, тя ги обгонва въ дивъ ужасъ къмъ Калиакра, и тукъ образдени, съ прекъснатъ пѣтъ къмъ сушата, тѣмъ остава само морето.

И още: тукъ набожното и суевѣрно чувство тачи култа на светеца-морякъ, и благочестива ржка не остава да загасне кандилото въ скалата.

Една пѣтека, стрѣмна и кривуличеща, ни отвежда долу, съвсемъ близо до разбуненитѣ вълни. Хиляди прѣски ни оросяватъ съ своята свежестъ и въпрѣки неспирния грохотъ, душата почива и не ти се ще да напуснешъ. Безъ желание се откъсваме най-после и бавно поемаме нагоре. На върха е фарътъ, а до него радиостанцията, единствени напомнящи за връзката на този дивъ край съ свѣта и културата.

Отново се носимъ къмъ вълнуващото се море отъ ниви, единъ последенъ погледъ назадъ, къмъ тая пълна съ романтизмъ красота, — и потъваме въ него

II БАЛЧИКЪ.

Сега летиме по обратна посока. Бързо се смѣнятъ угари и ниви. Все сѣщото добруджанско поле, благословено отъ Бога за богата жътва. И за мигъ забравяшъ робската му орисия и се засмивашъ ведно съ туй слънце тѣй весело огрѣло надъ нивята, и мислишъ за радостта на селяка, щедро награденъ за своя трудъ. И тутакси дочувашъ жалбитѣ на този селякъ. Вече не си струва и да работишъ, нищо не е твое и има ли награда за кървавия потъ, щомъ като златното зърно не чини вече нищо! И казватъ, че отчаянъ той застѣва все по-малка площъ, а сгорещената земя напразно се вслушва да чуе прежната волна пѣсенъ и подъ нейния ритъмъ — работящитѣ ржѣе...

Единъ наклоненъ пѣтъ ни смѣква въ Балчикъ по неговитѣ стрѣмни улици. Вече е горещо пладне, и напеченитѣ скали около града излъчватъ непоносима жѣга. И никакъвъ полѣхъ отъ морето, който да освежи. И все пакъ бързаме къмъ него — долу сѣ плажа и банитѣ, строени по образца на варненскитѣ. Искани сѣ да създадатъ отъ Балчикъ курортъ, който да съперничи на Варна и отбива желающитѣ за тамъ. И действително, градътъ е интересенъ, амфитеатрално разположенъ, тѣй че почти всѣка къща се радва на красивъ морски изгледъ. Съ особенъ вкусъ е избрала ромжиската кралица Мария най-живописното мѣсто и е построила тамъ своя дворецъ — лѣтната си резиденция. Но въпрѣки всичко, тукъ липсва просторътъ на Варна и прекраснитѣ естествени условия за лѣтовище. Докато за Варна може да се каже, че е създадена

отъ природнитѣ условия, въ Балчикъ е работила една съзнателна воля. Плажътъ е изкуственъ и малъкъ, а банитѣ и казиното сѣ имали нещастната сѣдба, нови да се разрушатъ, поради туй, че почвата не е била предварително изследвана.

Качваме се на лодка и се отдалечаваме навътре въ морето. Оттукъ панорамата на града е красива и интересна. Отъ едната ни страна тѣне въ меки сѣнки Калиакра, а отъ другата — се бѣлѣ Екрене, село съвсемъ близо до границата. Движимъ се паралелно на брѣга и достигаем до двореца, отдалече примамващъ съ бѣлото си минаре. Тукъ сега гостуватъ старата кралица съ младата двойка годеници. Дворецътъ е построенъ въ ориенталски стилъ, съ сѣщо такава украса и уредба вътре. Наоколо чудесенъ паркъ съ сѣнчести алеи, екзотични цвѣта и много течащи води. Закоптана наблизю предъ двореца е кралската яхта — като огромна бѣла птица, кацнала въ морето.

Правимъ голѣмъ завои и се връщаме назадъ къмъ пристана. Отдалече ни лѣхва нагорещениятъ въздухъ. И малкия наклонъ на улицата ни се струва мжченъ подъ палящата преградка на слънцето. Отъ двѣтъ страни приветливо надничатъ презъ цвѣтнитѣ градинки бѣлгарскитѣ къщи. Може би и хубаво и интересно е тамъ вътре, но часоветѣ, които можемъ да останемъ тукъ, сѣ броени. И съсѣщата, тѣга и съ сѣщото чувство, съ което оставихме Калиакра, напускаме и този нашъ край — Балчикъ.

Юний, 1931 г.

Е.



Алис Мюлер-Нойдорф.

КАКЪ СЕ ПООЩРЯВА СПОРТЪТЪ ВЪ ГЕРМАНИЯ.

(Единъ примѣръ за България).

Въ Германия спортътъ постоянно получава подтикъ и се прави желанъ и привлекателенъ по всевъзможни начини. Така напр. сега Централниятъ германски комитетъ за физически упражнения въ Берлинъ, който управлява всички спортни съюзи въ Германия, съ 7 милиона члена, дава като публични отличия „германската спортна значка“ и „държавната значка за младежта“. Целта на това отличие, къмъ което мнозина се стремятъ, е да се кали нѣмскиятъ народъ чрезъ все по-големо разпространение на общото физическо възпитание и да се даде подтикъ на населението да се запази чрезъ спорта пѣргавината и физическата мощъ до напреднала възраст.

Значката за мъже е въведена отъ 1913 г. насамъ, за жени отъ 1921 г., за момчета отъ 1925 г., а за момичетата отъ 1928 г. Тя е станала вече много популярна и е всеобщо приета като на града за издържането на тъй наречения „класически нѣмски изпитъ по физическо възпитание“. Почти 300,000 души я носятъ съ гордостъ и радостъ; отъ тѣхъ 220,000 сж мъже, 21,000 жени, 65,000 момчета и 17,000 момичета.

Сдобиването съ спортна значка не е лесна

Германската спортна значка.



работа, за това се изисква успѣшното извършване на петъ различни упражнения, които поставятъ на изпитание силата на сърдцето и бѣлитѣ дробове, пѣргавината, ловкостта на тѣлото, бѣрзината и издържливостта.

Въ водния спортъ, напр. се поставятъ следнитѣ изисквания:

За мъже: Плуване на 300 метра за 9 минути, плуване за спасяване (Rettungsschwimmen) или пулуване на 100 м. за 1.4 минути или пъкъ плуване на 1000 м. за 24 минути;

За жени: плуване на 200 м. за 7 минути или плуване за спасяване, освенъ това плуване на 100 м. за 2 минути или пъкъ на 1000 м. за 29 минути;

За момчета: плуване на 300 м. за време опредѣлено споредъ случая, или плуване за спасяване;

За момичета: плуване на 200 м. за време споредъ случая или плуване за спасяване или пъкъ плуване на 400 м. за 18 минути.

Вмѣсто нѣкои упражнения въ плуване може да се избере гребане съ русалка или гребна лодка, а за младежта дори и вѣтроходно летене.

Значката се е указала като много добро сръдство за спортна пропаганда.

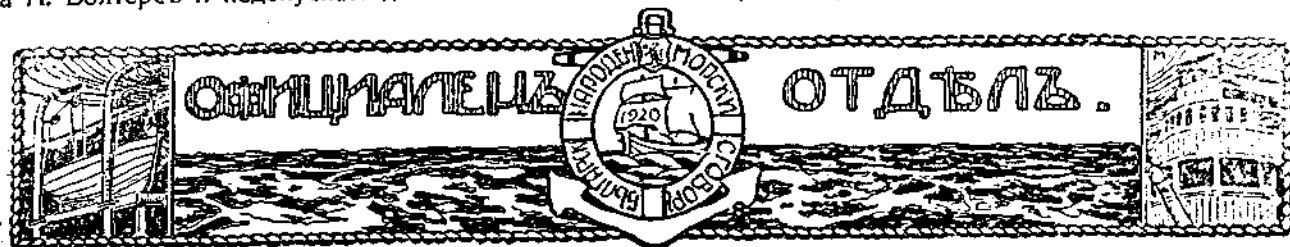
А. М. Найдорф.

ПРЕЗОКЕАНСКО НАДПРЕВАРВАНЕ.

Въ презатлантическото надпреварване презъ 1931 г. съ вѣтроходни яхти отъ Нюйоркъ (Сев. Амер. Съед. Щати) до Плимутъ (Англия) — разстояние около 3,000 мили — сж взели участие 8 американски и 2 английски яхти. Най голѣмата яхта — „Landfall“, имала дължина 22 метра, а най-малката — „Amber Jack II“, имала дължина 10 метра и газене 2 метра. Въ това надпреварване взема неофициално участие естонската вѣтроходна яхта „Аhto“, дълга само 8.5 метра, принадлежаща на А. Волтерсъ и недопусната да се състезава за

наградата на Презатлантическия Яхт-Клубъ поради своитѣ малки размѣри. Тази яхта, управлявана само отъ двама души — Ато Волтерсъ (19 годишенъ естонецъ и англичанина С. П. Барберъ, преминала Атлантическия океанъ за 29 дена, безъ да има на борта си нито хронометъръ, нито даже обикновенъ сигуренъ часовникъ (часовника имъ спрѣлъ въ време на пѣтуването). Първа пристигнала американската яхта „Dozade“.

(Изъ „Морской журналъ“, Прага 1931 г., № 9: В. Л. Б)



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЪТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

Г. У. Т. — По случай именния день на Нѣно Величество Царицата сж размѣнени следнитѣ телеграми между Нея и организацията:

„Петъръ Стояновъ, председател на Българския Народенъ Морски Сговоръ — Варна.

Отъ сърдце благодаря на Морския Сговоръ за продължителнитѣ благопожелания тъй любезно из-

казани ми по случай именния ми день. Йоанна“.

„Н. В. Царицата Двореца — София.

По случай именния день на Ваше Величество Българския Народенъ Морски Сговоръ Ви изпраща сърдечни благопожелания за щастливо дълголѣтно царуване, което да даде истинско благополучие, както на царствающия домъ, така и на цѣлия народъ.

Председател Петъръ Стояновъ“.

— На голѣмия приемъ устроенъ отъ Тѣхни Величества Царя и Царицата въ Двореца Евксиноградъ на 27. септемврий т. г. организацията бѣше поканена чрезъ председателя на Гл. Упр. Тѣло и председателя на Варненския клонъ. Негово Величество, както винаги, е проявилъ интересъ къмъ развитието и дейността на Б. Н. М. С.

— На 9. ноемврий т. г. Главното Управително Тѣло въ новия си съставъ, попълненъ отъ VIII. редовенъ съборъ, се конституира както следва:

Председателъ: Петъръ Стояновъ, общественикъ; I подпредседателъ: Яковъ Найденовъ, рентиеръ; II подпредседателъ: кап. I р. о. з. Димитъръ Фичевъ, н-къ Морска Пол. Служба; Гл. секретаръ: Василъ Игнатовъ, общественикъ; Секретари: Павелъ Павловъ, лейтенантъ о. з. и Генчо Панчевъ, лейтенантъ о. з.; Гл. касиеръ: Стефанъ Цаневъ, лейтенантъ о. з.; касиеръ: Вълчо Тонковъ, морски офицеръ; домакинъ: Михаилъ Бачовски, касиеръ при Работ. на М. Пол. Служба; Гл. Редакторъ: Сава Н. Ивановъ, капитанъ II р. о. з.; Редактори: Д-ръ П. Скорчевъ, н-къ на бактериологически институтъ и Д-ръ Янаки Арnaudовъ, професоръ Търговската Академия; Библиотекаръ: Николай Пеневъ, инженеръ-химикъ; Гл. уредникъ на М. Музей: Карлъ Шкорпилъ, чехски консулъ и уредници: Б. Рачевъ, кап. лейтенантъ о. з. и Д. Дудевъ, лейтенантъ о. з. Гл. Ръководител на водния спортъ: инженеръ-корабостроителъ Пр. Пампуловъ; ръководители: Лука Доросиевъ, адвокатъ и Георги Пецовъ, лейтенантъ о. з. съветници: Д-ръ К. Пашевъ, лѣкаръ, Янко Сираковъ, юристъ консулъ при общината; Д-ръ Г. Паспалевъ, доцентъ въ Университета и директоръ на аквариума; Ал. Маноловъ, търговецъ и Н. Тодоровъ, директоръ на ф-ка „Кирилъ“. Запасни: Ал. Божковъ, инженеръ; Сл. Грековъ, гл. секретаръ Търг. камара; Зл. Бръчковъ, инженеръ; Т. Атанасовъ, инженеръ-директоръ на д-во „Гроздь“; Добринъ Василевъ, уредникъ на Варн. Градска библиотека; Сотиръ Велчевъ директоръ на Дев. гимназий, Димитъръ Зидаровъ и Лало Христовъ.

— Поради Новото измѣнение на състава на Гл. Упр. Тѣло въ връзка съ измѣнението на чл. 24 отъ устава зап. членове презъ настоящата година ще бждатъ осемъ вмѣсто шестъ; идущата година вмѣсто шеснадесетъ члена на Г. У. Т., на които изтича мандата, ще се избератъ нови само 14, съ което състава на Г. У. Т. ще се съобрази напълно съ новото измѣнение на устава.

— Организацията подготвя и вече се започна четенето на сказки отъ г. Отто Мюллеръ Нойдорфъ, кореспондентъ на германски вестници на тема: „Германското морско Дѣло“ и „Какъ се представява България на единъ чужденецъ“.

Сказките се придружаватъ отъ проекции на филми и диапозитиви. Сказчика ще посети около 30 града въ страната.

— Комисия въ съставъ професоръ Бончевъ, зап. генералъ Кратунковъ и секретаря г. В. Игнатовъ е поднесла резолюциите на VIII. редовенъ съборъ на организацията на г-на Военния министъръ, който живо заинтересованъ отъ дейността на организацията е изслушалъ съ внимание обширния докладъ на комисията въ връзка съ резолюцията и е обещалъ пълна подкрепа по въпросите, които му сж били изложени.

Резолюциите на VIII. редовенъ съборъ сж поднесени и на г-на министра на желѣзниците.

Поднасянето на резолюциите става постепенно, тъй като г-да министрите сж заети и мжно може

да се уреди среща съ тѣхъ. Възложено е на Софийския клонъ да поднесе резолюциите на останалите отъ г-да министрите, чиито ведомства се засѣгатъ отъ съдържанието имъ. В. И.

КЪМЪ АБОНАТИТЕ.

Заедно съ настоящиятъ брой отъ списанието се изпраща безплатно на абонатите традиционното джобно КАЛЕНДАРЧЕ на Българския Народенъ Морски Сговоръ за 1932 г.

До Господина
Председателя на Българската Земледѣлска Банка — София.

ИЗЛОЖЕНИЕ

отъ

Българския Народенъ Морски Сговоръ

върху нуждите и възможностите да се създаде „Българско експресно корабоплаване по Дунава“, съ цель да се улесни износа на земеделските ни произведения къмъ централна Европа.

Господинъ Управителю,

Нуждите на войната дадохъ най-голямъ тласкъ въ областта на земеделската техника. Тѣзи последната продължи своето развитие и следъ войната, като о-ѣзи производителни области въ свѣта, които се намирахъ въ особни благоприятни условия презъ сжщата, използвайки разстроеността на земеделските стопанства въ Европа, се наложиха съ своите производства на свѣтовните пазари по цѣна и качества. България до всйните заемаше особено мѣсто въ реда на свѣтовните производителки на зърнени произведения. Следствие на тѣзи коренни промѣни въ свѣтовното производство, обаче, тя изгуби своето мѣсто като та-ава и днесъ, намираща се въ страшна стопанска криза, обърнала се въ депресия, дири пѣтица на нови стопански ориентировки. Да се върне по пѣтя на зрененото производство, както е било преди войните, съ цель да се яви като конкурентка на свѣтовния пазаръ, това едва ли би било възможно поради причините, които изтъкнахме по-горе и поради още редъ други отъ социаленъ и стопански характеръ, липса на едри стопанства, кадастъръ на земите, комасация на сжщите и най-вече липса на капитали за такава една цель. Българското земеделско стопанство трѣбва да тръгне, следователно по пѣтя на трансформацията, като прибегне къмъ интензивните култури, които изискватъ повече грижи и индивидуална работа а сжщевременно се заеме съ рационализирането на скотовъдството.

Нашите подбалкански краища сж особено подходящи, както отъ стопанско, тъй и отъ социално и културно гледище да станатъ носители и проводници на трансформацията и рационализацията на земеделското производство. Климата, дребната собственостъ и излишекъ на интелигентно население, което до преди войните носеше на плещите си почти цѣлата материална култура на страната подъ формата на занаятчийство и дребна индустрия, сж отлични условия за новите насоки въ нашата земеделска политика. Тѣзи условия сж създали вече характерни стопански отношения въ тѣзи области, макаръ и при не особено голѣми грижи както отъ страна на частната инициатива и личността, тъй и отъ страна на колективитета, — здруженито и държавните институции. Въ всичките тѣзи краища ние имаме развито овошарство, градинарство, птицевъдство, скотовъдство, — специално свиневъдство и други, които ще послужатъ като основа на една бждеща рационална дейность. Характера на всичката тази стопанска дейность, обаче е такъвъ, че производството иска пласиментъ, следователно бързо стигане на сигурни пазари. И ако тѣзи краища не сж развили единъ максимумъ на усилия въ тази насока, единственната причина трѣбва да диримъ въ тѣзи две обстоятелства. Това което се е произвеждало тукъ въ тѣзи краища се е изяждало или изпивало отъ самите производители безъ дори да се покриватъ нуждите на другите краища на страната, а камо ли да се мисли за износъ. Трѣбва да се забележи че тѣзи краища вследствие на производството прѣко нуждите си на плодове, вари тѣзи последните на спиртни питиета и злоупотребява съ тѣхъ.

Въ дейността на земеделската политика по отношение на тези области се налага, следователно, една интегралност. Тези последната трябва да почне, мислимие ние, създаване на бързи превозни средства към чуждите пазари. преди всичко към Централна Европа. Като не говорим за съобщителните средства въ самата страна към централните на тези области и отделни селища. спираме се на, тези, които водят от нашите граници към поменатите пазари. Главно два пътя ни предлагат възможностите си за бърза превозна връзка към пазарите на Централна Европа, — Дунава и железницата през Сърбия. Пътят през Сърбия за износ на наши земеделски произведения, подлежащи на бърза развала е съвършено не сигурен, не само поради ненормалните политически отношения между тези две съседни държави, но най-важното, поради еднаквите стопански интереси на всичките по отношение на пазарите въ Централна и Южна Европа, където те си конкурират. Имайки въпросните наши земеделски произведения единствен път през Сърбия, винаги могат да станат обект на страна на санитарните власти на изследване и забрана на транзит, както това се прави, щом някои наши земеделски произведения почнат да бъдат дирени по чуждите пазари. Пътят през Сърбия, следователно е крайно не сигурен и влече след себе си, при едни подобни спънки, огромни загуби за българския производител.

Вторият път на нашите земеделски произведения към Централна Европа е този по Дунава. Този последния е свободен за търговията на всяка държава. За нашите стопански нужди, следователно той се явява от гравна важност. За съжаление, обаче, инициативите от наша страна за създаване на корабоплаване по него сж нищожни и можем да ги сведем до нула. А Дунава, както се вижда от тукъ приложената таблица върши на българското стопанство, и то частно на земеделското, една голяма посредническа дейност, макаръ и за сметка на чужди интереси, тъй като тя се извършва от чужди кораби. През 1930 год. на Дунава се пада износъ 174,135 тона т. е. 31.9% отъ цѣлия износъ на страната. Отъ това количество само 33,344 т. се падат на земеделските произведения. Износъ посредствомъ черноморските пристанища е 59.1% отъ общия износъ, което се равнява на 321,237 т.; отъ тези последните на земеделските произведения се падатъ 141,035 т. Износътъ по сухоzemни пътища е 9% отъ който 6.2% се пада на железопътния износъ през Драгоманъ. т. е. 34,092 т. отъ които само 9,894 т. не земеделски произведения. Отъ таблицата се вижда сжщо, че земеделските произведения, подлежащи на бърза развала, като яйца, грозде, зеленчуци, пресни плодове и птици, благодарение на това, че по Дунава нѣмаме бързо и удобно собствено корабоплаване, дият своя път през Сърбия, макаръ и да е той много не сигурен и нѣсящ големи рискове. Тези последните обстоятелства убиватъ правилното развитие на външната ни търговия, като се отразява върху производството. При такива обстоятелства на извършване на търговията с интензивните земеделски производства не може да се говори и за прокарането на една здрава земеделска политика

въ тази насока. Съ това се пречи преди всичко на стандардизирането на производствата и свиването на чуждия пазаръ съ единъ постояненъ артикулъ, условия, безъ които не може да се говори за завладяване на далечни пазари.

Съ създаване на българско експортно корабоплаване по Дунава ще се отстранятъ тези големи пречки къмъ трансформиране на нашето земеделско производство, а заедно съ това ще се отвори единъ отъ най-важните пътища за пресъздаване на нова стопанска България. Благоприятното влияние на едно такова корабоплаване ще се почувствува още сжщия денъ когато ще бъде пуснатъ първия корабъ, защото всеки производителъ ще знае денятъ и часа когато неговото производство ще бъде натоварено на кораба и момента, когато то безпрепятствено ще стигне своето предназначение.

Въ връзка съ създаването на тези съобщителни средства е необходимо да се помисли и за организацията на пласимента — чуждите пазари. Въ случая трябва да се иматъ предвидъ Австрия съ своя главенъ консумативенъ центъръ Виена, Германия посредствомъ пристанището Регенсбургъ, Чехославия чрезъ важния си търговски центъръ на Дунава Братислава. Виена ще бъде важенъ търговски центъръ на нашата търговия и по отношение на Италия, тъй като ще можемъ да си служимъ съ експресните търговски влакове Виена — Триестъ.

Въ заключение на гореизложените мотиви отъ стопански характеръ относно нуждата да се създаде по Дунава българско експресно корабоплаване съ целъ да се подпомогне износъ на земеделските произведения подлежащи на бърза развала. Българския Народенъ Морски Сговоръ моли Българската Земеделска банка въ лицето на Господина Управителя и да вземе инициативата да изнесе предъ Господина Министра на Земеделството и Държавните имоти повдигнатия въпросъ. Въ случая смѣемъ да забележимъ, че усилията отъ кждето и да идатъ за създаването на въпросното кораплаване ще трябва да се обединятъ, като се следва единъ постепенъ път.

Българския Народенъ Морски Сговоръ вѣрва, че създаването на корабоплаването може да се осъществи само чрезъ намѣсата на Българската Земеделска банка, или като кредиторъ, или като гарантъ предъ корабостроителното предприятие, кждето ще бъдатъ поръчени корабите. Въ последния случай покупката се предполага да стане на изплащане сѣбна каквато е твърде възможна и изгодна предвидъ осъждността отъ средства въ страната.

Относно количеството, голѣчината и типътъ на корабите Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ намира, че за да се отговори на духътъ на изтъкнатите по-горе нужди на земеделското стопанство, те трябва да бъдатъ на първо време на брой три, съ вместимостъ отъ 400 — 500 тона съ хладилни инсталации; корабите ще бъдатъ бързоходни моторни шлепове. Стойността на отделния корабъ ще бъде около 5-6 милиона лева или общата стойностъ на трите кораба ще бъде между 15 и 20 милиона лева.

Председателъ: П. Стояновъ.

Секретаръ: В. Игнатовъ.



До Господина Председателя на
Българ. Народенъ Морски Сговоръ

Уважаемый Господине,

Моля, съобщете ми възможно ли е най-големия океански параходъ да изгаря въ едно денонощие до 80 вагона въглища. Въобщие най-големите параходи до колко въглища могат да изгарятъ въ пълна работа въ едно денонощие. Този въпросъ интересува членове отъ Народното ни читалище и Вашия

отговоръ много ще ни олесни.

с. Дерелий — Карловско, 17. IX. 1931 г.

Съ почитание: Я. Герджиковъ

Г-ну Янко Герджиковъ

с. Дерелий — Карловско.

За освѣтление на членоветъ отъ читалището Ви съобщаваме Ви, че най-големия за сега океански параходъ „Majestic“ (английски) съ 64,000 тона водоизмѣстване, дължина 291.3 м., широчина 30.5 м.

и скорост 25 мили (1 миля = 1853 м.) въ часъ има машини съ 66,000 конски сили. Една конска сила горн обикновено по 780 грама въглища. За единъ часъ „Majestic“ ще изгоря 51 48 тона въглища, а за 24 часа 1235.5 тона или 123.55 вагона по 10 тона. Това се отнася за работа на машинитѣ му при пълнѣ

ходъ. Сега има въ постройка нови кораби въ Америка, които ще иматъ водоизмѣщение 35,000 тона; скоростъ 33—35 мили въ часъ и машини отъ 135,000 конски сили. Тѣ ще горятъ по 2546 тона въглища за 24 часа или 254 1/2 вагона по 10 тона. Изчисленията сж за английскитѣ въглища — Кардифъ.



МЕЖДУНАРОДНИ МОРСКИ НОВИНИ.

Международенъ конгресъ по риболова. Международния конгресъ за земледѣлие и риболовство се е събралъ най-напредъ въ 1900 година. Отъ войната насамъ той се е събралъ за първи пътъ отъ 20 до 25 юлий 1931 год. въ Парижъ на седма сесия. Двадесетъ и петъ държави сж изпратили официалнитѣ си представители.

Конгреса се е раздѣлилъ на три отдѣла: 1. Риболовъ и морски индустрии; 2. Колониаленъ риболовъ и 3. Рѣченъ риболовъ. Посочваме на кратко разискванията и решенията, които засѣгатъ до известна степенъ условията на труда и живота на моряцитѣ риболовци.

Рибарски училища. Свидѣтелства за командири и механици. Още въ 1900 г. конгреса се е занимавалъ съ професионалното морско образование и частно съ познанията, които сж необходими за да се командува рибарска лодка съ голѣмъ районъ на действие, както и за да се поддържатъ и управляватъ машинитѣ и моторитѣ ѝ. Отъ докладитѣ въ първия отдѣлъ на седмата сесия се е констатирано, че почти всички морски държави сж уредили въпроса за командуването на риболовнитѣ кораби и ръководенето на машинитѣ имъ, като сж улеснили получаването на свидетѣлства за командири и механици чрезъ училищата на младитѣ моряци. Конгреса е пожелалъ да се отбележи, че е отъ голѣмъ интересъ да има връзка между първоначалното образование и подготовката на моряка. Той е изказалъ пожелание „програмитѣ отъ последнитѣ години на задължителното първоначално образование на мѣстнитѣ училища да иматъ професионаленъ характеръ и да бждатъ пригодени за морска подготовка“.

Организация на осигуровка, взаимопомощ и кредитъ. Този въпросъ сжщо е билъ изучаванъ въ първия отдѣлъ. Конгреса е изказалъ пожелание: „изучаването въпроса за социалнитѣ осигуровки на моряцитѣ рибари, взаимната морска осигуровка и морския кредитъ за риболовна индустрия да бжде подновено и попълнено за следующитѣ конгреси, та поукитѣ да бждатъ отъ обща полза за всички моряци“.

Икономически въпроси. Тѣзи въпроси сж занимавали много конгреса. Индустриализирането на риболова и достигнатата техника въ ловитбата позволяватъ да се изкарватъ голѣми количества риба, констатирано се е, обаче, че увеличеното производство не се придружава отъ съответно развитие на консумацията, нито на начинитѣ на продажба, приготвяне и консервиране.

Приетитѣ пожелания по икономическитѣ въпроси сж много. Конгреса иска да се установи

международно сътрудничество (подъ форма на комитетъ) за да се изучава стандартизирането и пренасянето на стоката, нуждитѣ на консервната индустрия и замръзването, непосредственото ѝ доставяне до консуматора, методитѣ за пропаганда и пр., а сжщо и развитието на замразяването при дълги превози и организиране на връзка между арматори, рибари, фабриканти на консерви, строители на машини и инсталатори на фабрики.

Отъ друга страна конгреса се е занимавалъ съ срѣдствата противъ постоянното обедняване на дълбочинитѣ отъ риба. Той е поканилъ сжщо официалнитѣ международни комисии. (Международната комисия за използване на морето, комисията за Срѣдиземно море и пр.) да изучатъ забраната и премахването отъ употребление на известни уреди за риболовъ и да се заематъ съ пропаганда да се използватъ напълно продуктитѣ отъ риболова.

Нѣщо повече, той препоръчва „правителствата да гласуватъ необходимитѣ кредити за поддържане на кораби за търсене на нови мѣста за риболовъ“.

Испания. Съ декретъ отъ 1 юли 1931 г. въ Испания сж направени известни измѣнения въ закона за труда. Ето и поточно извадки отъ този декретъ, които се отнасятъ до труда въ корабоплаването.

Въ близко крайбрѣжно плаване нормалната продължителностъ на работата е четиридесетъ и осемъ часа седмично, но се допуща и друго разпредѣление на работата върху другъ периодъ не по-дълъгъ, обаче, отъ 3 седмици. Службата на море е организирана на три стражи (сѣмни) за палубата и машинитѣ. Допуща се отстъпление за корабитѣ отъ близко крайбрѣжно плаване. Въ всѣки случай стражата не може да бжде по-дълга отъ 6 часа и следъ нея трѣбва да има непрекъсната почивка най-малко отъ 4 часа. Съ изключение на случаитѣ, когато безопасността на кораба е заплашена, извънредна работа може да се изисква само въ следнитѣ граници: нормалната и извънредна работа не може да надмине общо 14 часа въ деенощице на море и въ посещаванитѣ пристанища и деветъ часа въ началнитѣ пристанища.

Въ далечно крайбрѣжно плаване и въ далечно плаване службата на машинния персоналъ е уредена както и въ близко крайбрѣжно плаване; офицеритѣ и низшия персоналъ отъ палубата сж длъжни обикновено да извършватъ следната нормална работа: въ море и въ открити пристанища 12 часа въ деенощице, въ закрити пристанища офицеритѣ 10 часа, низшия персоналъ 9 часа срѣдно и 10 ч. максимумъ, включително и нощнитѣ де-

журства; въ дни на пристигане и тръгване продължителността на службата на море и въ пристанището може да достигне до 12 часа.

За екипажите на риболовните кораби, а също така и на пилотни, спасителни, влекачи и пристанищни кораби се прилагат нормите предвидени за търговския флотъ.

Най-после, въ специални наредби, засягащи общите работници, тѣ сж задължени да бждатъ на кораба 12 часа най-малко и да се ползватъ отъ осемъ часова непрекъснатата почивка.

Трѣбва да се отбележи, че офицерите иматъ право като низшия персоналъ на възнаграждение за извънредна работа по нормалната заплата увеличена съ 25 процента; това възнаграждение не може да бжде по-големо отъ 3 пезети за офицерите, 1 пезета за низшия и машиненъ персоналъ, а за общите работници една пезета на часъ е най-големото възнаграждение.

Анкета върху морския трудъ. Съвета по труда, органъ на министерството на труда, е приелъ публична анкета върху морския трудъ, въ която могатъ да участвуватъ всички лица и организации, които се интересуватъ отъ регламентирането на този трудъ. Съвета е пригответилъ въпросникъ подробно разпредѣленъ, който обхваща търговските моряци и моряците риболовци.

Група въпроси се отнасятъ до организацията и опредѣлянето на работата на кораба въ пристанището и въ морето въ разните видове плавання, както и въ крайбрежно и далечно риболовство. Къмъ тази серия се отнасятъ въпросите за тежката работа (котли, въглища,) даване седмична почивка или възнаграждение вмѣсто нея, сумиране на почивката и годишни отпуски.

Други въпроси се отнасятъ до закона за морските лица (контракти за наемане, уволнения, възраст за приемане на работа) тѣ сж отъ особенъ интересъ предъ видъ ратифицираните наскоро отъ Испания три международни конвенции относително приемането и контракта за приемане и връщане на моряците въ отечеството имъ.

Освенъ разпредѣлението на работата по разните видове служба въ търговския и риболовния флотъ въпросника съдържа и следните точки: мѣрки, които трѣбва да взематъ професионалните организации за взаимното или кооперативно обезпечение; безработица поради корабкрушение, разоржаване кораба или отъ лошо време — въ риболова; здраве и хигиена на кораба и въ пристанището (помѣщения за спане, храна и пр.) безопасностъ наредби по спасяването).

Анкетата е трѣбвало да се свърши на 20 октомврий. Вѣроятно тя ще послужи за база на морската конференция, която, споредъ думите на министра на труда въ едно интервю, ще се свика.

Франция. Националенъ риболовенъ конгресъ. Той се е открилъ на 16 юлий 1931 г. въ Парижъ и е изказалъ редъ пожелания.

Запазването на морската фауна е било обектъ на много резолюции. Изказани сж много пожелания относително организирането технически, финансово и економически на риболовните индустрии. Конгреса също е подчерталъ нуждата отъ финансова помощъ на кредита за морската взаимомощъ и за поощрение на дружествата за взаимно осигуряване.

Споредъ конгреса финансовата помощъ трѣбва да се изрази въ гласуването на кредита отъ 15 милиона, предвиденъ въ проекта за националното

снабдяване, за да се подобрятъ кооперациите за морски кредитъ и кооперациите за продажба на продуктите отъ риболова; ежегодните вноски за морски кредитъ значително да се увеличатъ. Същевременно да се организира ефикасенъ контролъ върху дейността на взаимомощта, като се поощри създаването на такива дружества тамъ, където ги нѣма, а също така и групирането въ районни федерации на всички кооперации отъ една област. Относително дружествата за взаимна осигуровка, преосигурителни районни каси, покриващи взаимомощта срещу рискъ за пълна загуба — тѣ трѣбва да се създадатъ. Препоръчва се нѣщо повече — помощите, гласувани отъ парламента, да не се разпредѣлятъ направо между пострадалите моряци, но да се внасятъ на касите за взаимомощъ пропорционално на разпредѣлените отъ тѣхъ обезщетения за членовете имъ.

Безопасността на екипажите е привлѣкла вниманието на конгреса, който иска шото службата по безопасността на плаването да се занимае специално съ риболовните кораби за рибата тонъ и лангусти; да се улесни развитието на радиофонията по риболовните кораби. Въ програмата за изпитване на риболовните старшини да се предвиди и знание по предсказване на времето, а по-неже ще се изработятъ нови правила за безопасността на моряците, моторните риболовни кораби да бждатъ обектъ на специално внимание.

Най-после, нека отбележимъ две пожелания относно подбирането и професионалната подготовка на екипажите. Едното е: закона за задължителното обучение да се прилага така, че да обезпечи равенство между земната и морската индустрия, досежно възрастта за приемане на работа децата и министра на търговската флота да направи постѣпки въ този смисълъ предъ министра на просвѣтата и този на труда, а другото препоръчва да не се взема такса за обучение въ риболова, като плащането на тази такса се отнесе въ тяжестъ на задължителното амбаркуване на младшиците.

(Изъ „Informations sociales“. В. И.)

Морски новини отъ Италия.

— На 11. октомврий т. г. въ корабостроителниците „Sestri ponente“ — близо до Генуа, се спушна на вода контраминоносца „Udra“, построенъ за смѣтка на грѣцкото правителство. Този контраминоносецъ има 1450 тона, и както другите кораби, построени въ Италия отъ сѣщия типъ, е въоръженъ съ 4—120 милиметрови оръдия и два минни апарата, тройни отъ 530 м. м. Изчисленъ е за скоростъ отъ 40 морски мили.

При спущането присѣствувалъ грѣцкия министъръ на морината Argiropoulos.

Постройката на още два отъ сѣщия типъ кораби изглежда че ще бжде привършена въ скоро време.

— Два отъ контраминоносците, построени въ корабостроителниците „Ansaldo“ — Генуа, за смѣтка на турското правителство заминаха за Цариградъ, където ще бждатъ придадени на турския флотъ.

— На 14. октомврий т. м. въ Генуа пристигна дивизията отъ учебните вътреходни кораби „Америко Веспучи“ и „Христофоръ Колумбъ“, завръщайки се отъ тримесечното си учебно плаване вънъ отъ водите на Италия. На следующия день, 15 с. м. при голѣмо тържество бѣше придадено бойното

знаме на новия корабъ „Веспучи“ отъ дружеството на запастните офицери въ Генуа.

Следъ издигането на знамето, всички кадети бързо се изкъчиха по стожеритъ на кораба, и срѣдъ аплодисментитъ на публиката и звуковетъ на италианския националенъ маршъ извикаха трикратно „Viva il Re“ — „Да живей царятъ“.

Присъжсвующитъ бѣха приети отъ Адмиралъ Кованори.

— На 28. октомврий т. г. въ корабостроителницитъ на „Monfalcone“ при Триестъ бѣше спуснатъ на вода новиятъ италиански транзитатикъ „Conte di Savoia“, принадлежащъ на параходната компания „Lloyd Sabando.“ Кръстница бѣше принцеса Мария, жената на италианския престолнаследникъ.

Новиятъ корабъ има 48,000 тона, мощностъ на машинитъ 120,000 конски сили и е дълъгъ 245 метри. Изчисленъ е за 27 възела скоростъ. Ще извършва служба Европа — С. Америка.

Съобщава: Куненски.

На 30. септемврий 1931 г. въ корабостроителницитъ „San Marco“, намиращи се въ Триестъ, е спуснатъ на вода кръстосвачътъ „Luigi Cadorna“. Отъ сжия типъ сж въ постройка кръстосвачитъ „L'Armando Diaz“, „Montenapoli“ и „Muzio Attendolo“. Последниятъ се строи въ сжиятъ корабостроителници.

Главната отличителностъ на тѣзи кръстосвачи, съ срѣденъ тонажъ, е голѣмата имъ скоростъ. Главнитъ размѣри сж: дължина 160 м.; максимална ширина — 15,50 м.; газене — 4,44 м. и тонажъ — 5350 тона. Двигателитъ сж парни турбини съ обща мощностъ 96,000 HP, изчислени за скоростъ отъ 38 възела. За щастие, при опититъ обаче е достигната скоростта 40 възела. Въоръжението на тѣзи кръстосвачи е: 8 орджия по 152 м.м., разположени въ 4 бойни кули, по 2 на носовата и кърмовата частъ. Три кули съ по две орджия малкъ калибъръ за противовъздушна отбрана и по нѣколко къртечници. Снабдени сж сжщо съ по две водовърчила, съ подвиженъ апаратъ за излитанieto имъ. Друга характерностъ е въвеждането на нѣкои нови уреди италиански изобретения.

— На 20. септември 1931 г. е слѣзълъ на вода напълно готовъ единъ отъ поръчанитъ контърминоносци на турското правителство, носящъ името „Заферъ“. Контърминоносецътъ е построенъ

въ корабостроителницитъ „Del Tereno“, намиращи се близо до Специя — главната морска италианска база.

— Въ края на м. юний 1931 г. сж били въ постройка въ корабостроителницитъ на свѣта 372 кораба (търговски), съ общъ тонажъ 1,825,987 тона. Англия, заедно съ Ирландия, заема винаги, както и сега, първо мѣсто съ 101 кораба и 555,603 тона. Следватъ Съед. Щати съ 37 кораба и 301,489 т., Франция съ 13 кораба и 211,940 т. Четвърто мѣсто заема Италия съ 26 кораба и 170,658 тона.

Тонажътъ на Италия се разпредѣля на 16 парахода съ 103,335 т. и 10 моторни кораба съ 67,323 тона. Въ второто тримесечие на 1930 г. Италия е заемала второ мѣсто въ свѣтовния строежъ.

Съобщава: Ст. Славчевъ — Ливорно.

Съобщаватъ отъ Цариградъ, че въ последно време интересътъ на турчинитъ къмъ морската служба на корабитъ до толко много е порастналъ, че управата на училището за командири на търговски кораби е решило да открие въ най-скоро време отдѣление за жени — моряци. С. Ч.

Дипломатическиятъ кореспондентъ на „Дейли Телеграфъ“ отдава голѣмо значение на неотдавнашното отиване на гръцкия министъръ-председател Виназелосъ въ Букурещъ. Споредъ неговото мнение тази визита може да окаже влияние не само на търговскитъ отношения между Ромъния и Гърция, но даже и на общото политическо положение на Балканитъ. Неотдавна Виназелосъ подписа съглашение съ Турция, което между друго засягаше морскитъ въпроси на Близкия Изтокъ. Не е за очудване ако следъ тази визита последва едно „тройно съглашение“ между Турция, Гърция и Ромъния въ противояжестъ на господствующето положение на Русия въ Черно море. Кореспондента намира, че Англия трѣбва да обърне особено внимание на този въпросъ, тъй като тя не може да остане безразлично къмъ неразривно следващия въпросъ — въпроса за „свободата на проливитъ“. Той отбелязва, че ромънското мнение неусетно подчертава голѣмото значение, което може да има пристанището Кюстенджа като база за английския воененъ флотъ при единъ сериозенъ конфликтъ между черноморскитъ държави.

(Изъ „Морской Журналъ“, Прага 1931 г., № 10; В. Л. Б.)



(Приключетъ на 10. XI. 1931 г.).

А. Т. Д. — „Писмо отъ Луганското езеро“ (сп. Български туристъ, год. XXIII, кн. 7, София, септемврий 1931 г., стр. 100—104).

Acworth, B. — „Navies of do-day and to-morrow“ — A Study of the Naval Crisis. — London 1931 (Eyre and spottiswoode, 277 стр. цена 8 шилинга и 6 пенса).

Апрѣлевъ, Кап. II р. Б. П. — „Брызги моря“ — Книга първа отъ серията — „Руской Зарубежной Морской Библиотеки“ (80 страници и нѣколко фотографии. Цена 10 фр. франка. Може да се изпише отъ редакцията на „Морской Журналъ“, Прага — Loretánské náměstí 109).

Арнауудовъ, Я. — „Морската литературна вечеръ на бъл-

гарскитъ писателки въ Варна и тѣхната екскурзия по черноморското ни крайбрежие“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 8, Варна X 1931 г., стр. 4—6).

Арнауудовъ, Проф. Я. — „Софийскитъ съборъ на Б.Н.М.С.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна XI, 1931 г., стр. 1—6).

Батаклиевъ, Ив. — „Опредѣление и размѣри на нашия черноморски брѣгъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 8, Варна X. 1931 г., стр. 7—9).

Бергъ, кап. II р. В. В. фонъ. — „Послѣдние Гардемарны“. Парижъ 1931 г. (181 стр., цена 25 фр. франка).

Bauer, Admiral. — „Das Unterseeboot. Seine Bedeutung als Teil einer Flotte; seine Stellung im Völkerrecht, seine-

- Kriegsverwendung, seine Zukunft". Berlin 1931 (Mittler und Sohn, 140 стр., цена 6'5 марки).
- Богдановичъ, В. Л.** — „Възсъздаването на търговския флотъ на Северно-Американскитѣ Съединени Щати“ — Превелъ Сава Н. Ивановъ — (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна XI. 1931 г., стр. 10 и 11).
- Vason, Adm. Sir R. H.** — „The life of lord Fisher of Kilverstone, Admiral of the Fleet". London 1930. (Hodder and Stoughton. I томъ 312 стр., II томъ 323 стр., цена за двата тома 2 фунта и 2 шилинга).
- Граилъ, Проф. К.** — „Чарътъ на Черно море“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 8, Варна X. 1931 г., стр. 15).
- Г. С.** — „Слушането на новия германски линейен корабъ“ (сп. Нива, год. III, брой 51, София, X. 1931 г., стр. 12).
- Графъ, кап. II р. Г. К.** — „Моряки“. Парижъ 1931 г. (272 стр., цена 25 фр. франка).
- Gibson, R. H. and Maurice Pendergast.** — „The German Submarine War 1914—1918". London 1931 (Constable Ltd. 438 стр., цена 35 шилинга).
- Габе, Дора.** — „Съсъ Дръзки по Черно море“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна XI. 1931 г. стр. 1—15).
- Даниловъ, Ю.** — „Черноморската пробѣла въ минавшото войну“ (в. „Возражение“, Парижъ 15 и 16. VI. 1931 г., № № 2234 и 2235).
- Ginocchio, A.** — „La guerra sul mare“ (Edizione dei Commentari della Libreria del Littorio 1930).
- Jenkus, Fdw.** — „Chartering“, (Кардифъ 1931 г., подвързана, цена 12 шилинга).
- Jenkus Edw.** — „Season of Shipment“ (Кардифъ 1931 г., 239 стр., броширана, 42 шилинга).
- Зеринъ, Ст. лейт. А.** — „Балтийци“. Парижъ 1931 г. (153 стр., цена 18 фр. франка).
- Изложение** отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ до господинъ Министра на Земледѣлието и Държавните имоти. (сп. Морски Сговоръ, год. V. II, брой 8, Варна X. 1931 г., стр. 18 и 19).
- Игнатовъ, В.** — „Български Народенъ Морски Сговоръ“ (сп. Нива, год. III, брой 51, София, X. 1931 г., стр. 4 и 5).
- Калина-Малина.** — „Отъ Варна до Ропотамо“ (в. Миръ, год. XXXVII. брой 9370, София 2. X. 1931 г., стр. 3).
- Cangardel, M. H.** — „La marine marchande française et la guerre“ Paris 1927. (Le Presses Universitaires de France, 197 стр., цена 20 фр. франка).
- Копейкинъ, щабъ-капитанъ.** — „Адмиралъ на мира“ (в. Слово, год. IX, брой 2791, София 12. X. 1931 г., стр. 1).
- Carr, W. G.** — „By Guess and by God. The Story of the British submarines in War“. London 1.31 (Hut-hinson, 283 стр., цена 10 шилинга 6 пенса).
- Kopp, G.** — „Das Teufels-hiff und selne kleine schwester“ — Erlebnisse d. Goeben rulkers Georg Kopp — Leipzig 1931 (Verlag Koehler, 318 стр., цена 6 марки).
- Kenworthy, J. M.** — „New Wars and Weapons“. London. (Mathews and Marrot, цена 6 шилинга и 6 пенса).
- Лукинъ, кап. II р. А.** — „У Батумскихъ береговъ“ (Последня Новости, Парижъ III. 1931 г., № 3555).
- Laurens, A.** — „Le Commandement naval en Méditerranée 1914—1918“, Paris 1931 (Payot, 335 стр., цена 30 франка).
- Муратовъ, П.** — „Босфоръ“ (в. „Возражение“, Парижъ 29. V. 1931 г., № 218').
- Марковъ, X.** — „Подводното надмощие“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 8, Варна X. 1931 г. стр. 10—12).
- Месечковъ, Недѣлко.** — „Вхамечената гемия“ — Разказъ — (сп. Нива, год. I, брой 51, София X. 1931 г., стр. 13 и 14).
- Миларовъ, П.** — „Състезанията по воденъ спортъ въ Балканиадата“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна X. 1931 г. стр. 15—18).
- Мюллеръ-Найдорфъ, Алиса.** — „Берлинъ, градътъ на водния спортъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна XI. 1931 г., стр. 18—30).
- Marguet, F.** — „Histoire générale de navigation du XV. au XX. siècle“. Paris 1931. (Soc. d'Edit. Géographiques, Maritimes et Coloniales, 305 стр., цена 45 франка).
- Пеневъ, Инк. хим. Н.** — „Рибарскиятъ конгресъ въ гр Свищовъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, бр. 8, Варна X. 1931 г., стр. 1—4).
- Пампуловъ, инж. Пр.** — „Една нова придобивка на водния спортъ“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 8, Варна X. 1931 г., стр. 17).
- Паспалевъ, Д-ръ Г. В.** — „Български институтъ за изучаване живота въ Черно море“ (сп. Нива, год. III, брой 51, София X. 1931 г., стр. 6 и 7).
- Пампуловъ, инж. Пр.** — „Значението, ползата и развитието на водния спортъ въ България“ (сп. Нива, год. III, брой 51, София, X. 1931 г., стр. 10 и 11).
- Радославовъ, Инж. Т. Ст.** — „Подобрене на Кара-Боазката низина“ (списание на Българското Инженерско Архитектно д-во, год. XXXI, брой 19 и 2). София 5. X. 1931 г., стр. 423—433).
- Резолюции**, взети въ VIII. редовенъ съборъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, състоялъ се въ София отъ 11—14. X. 1931 г. (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна XI. 1931 г., стр. 22).
- Римскій-Корсаковъ, М.** — „Гибель парахода Португала“ (в. „Возражение“, Парижъ 1931 г., № 2205 отъ 16. VI).
- Сверчковъ, Г.** — „Гибель парахода Португала въ Черномъ морѣ“ (в. „Возражение“, Парижъ, I. V. 1931 г., № 2159).
- S. B.** — „La flotte marchand bulgare“ (La Bulgarie, IX-eme année, № 2455, Sofia 14. X. 1931 г. p. 4).
- С. Н. И.** — „Изъ чуждите военни флоти“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 8, Варна X. 1931 г., стр. 19 и 20).
- Смирновъ, конт.-адм. М. М.** — „Адмиралъ Колчакъ“. Парижъ 1930 г. (60 стр., цена 5 фр. франка).
- Силновъ, Хр.** — „Островъ Кипъръ“ — Бележки и лични впечатления — (в. „Зора“, год. XII, брой 2598, София 29. X. 1931 г. стр. 6).
- Соболевъ, А.** — „Противъната пробѣла“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна XI. 1931 г., стр. 5—10).
- С. Н. И.** — „Изъ чуждите търговски флоти“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 9, Варна XI. 1931 г. стр. 23).
- Теодоровъ, Д-ръ Ив.** — „Влиянието на морето върху човѣка“ (сп. Нива, год. III, брой 51, София X. 1931 г. стр. 8—11).
- Тимоновъ, Проф. В. Е.** — „Морской транспортъ“ — Монография по технике безопасности — (Госудиздат. 1931 г., стр. 331 съ 351 фигурой въ текстѣ. Цена 5 рубли).
- Thomas, Cap.** — „Stowase“. Glasgow 1931. (Изд. Brown, Son & Ferguson, цена 42 шилинга).
- Тонфилевъ, Прф. Г. И.** — „Моря Каспийское, Черное, Балтийское, Ледовитое, Сибирское и Восточный океан. История изледования, морф. метрия, гидрология, биология“. (Издание Главнауки Н. К. И. Р. С. Ф. С. Р. Госуларственное Научно-Техническое Издательство, М. Л. 1931 г., 247 стр., 12 рис. Цена 4 р. 50 к.).
- Травиничевъ, Я. и Томашевичъ, А.** — „Опытъ подводной войны 1914—1918 г.“ (ГВНЗ. М. 1931 г., 178 стр. Цена 2 р.).
- Тумпаровъ, Е.** — „Воденъ спортъ“ — Новата таблица на световните рекорди по плаване. Прогресътъ на германцитъ презъ 1931 г. — (в. Спортъ, год. XI, брой 425, София, 12. X. 1931 г. стр. 4).
- Фичевъ, Антонъ Д.** — „Черно море“ (сп. Нива, год. III, брой 51, София X. 1931 г., стр. 5 и 6).
- Фабрицкй, контръ-адмиралъ С. С.** — „Изъ прошлаго“. Берлинъ 1925 г.
- Fioravanzo, G.** — „Manuale teorico-patico di Cinematica Aeromavale. Fondamenti di impiego delle unita in combattimento“. Livorno 1930 (Tipo-litographia della R. Academia Navale, 342 страници и 319 схеми).
- Hüner, H.** — „Unter zwei Flaggen“ — S. M. S. Breslau — Midilli—Potsdam 1930 г. S. 268, Pg. 6 м. (Подъ два флага — Историята на германския кръстосвачъ „Бреслау“ отъ деня на влизането му въ строя 10. V. 1912 г. до загиването му въ Егейско море на 20. I. 1918 г.).
- Шугуровъ, кап. Н.** — „Закавказий флотъ“ (Морской Журналъ, Прага 1931 г. №. 7—8, стр. 3—5).
- Sprigg, Cr.** — „The Airship“ London 1931. (Книгоиздательство Sampson Low, 60 иллюстрации, цена 12 шилинга и 6 пенса).
- Шишковъ, П. А.** — „Конгресътъ на Съюза на българските моряци въ София“ (в. Дневникъ, год. XXX, брой 5557, София 21. X. 1931 г., стр. 1).
- Шишковъ, П. А.** — „По следитъ“ — Разказъ — (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, кн. № 8, Варна X. 1931 г. стр. 12—16).
- Шиковъ, Ст. П.** — „Черно море“ Стихове — (сп. Нива, год. III, брой 51, София X. 1931 г., стр. 3).
- * *
- Season of Shipment** by Edwin Jenkins (F. I. C. S., Кардифъ, 239 страници, броширана, цена 42 шилинга).
- Въ настоящата книга авторътъ си поставя за задача да подреди сведенията относно сезона на товаренето на различните стоки, поотдѣлно за различните страни и пристанищата имъ. Неговите данни обхващатъ 950 съветовни пристанища и 1200 вида стоки.
- Съ този си трудъ авторътъ без съмнение оказва неограничена услуга не само на корабоплавателните интереси.

но и на всички, които имат връзки с международната търговия. Тази книга може да служи като справочник, както за хората от корабоплаването, така и за цѣлия търговски свѣтъ.

(Изъ „Морской Журналъ“, Прага 1931, № 4; В. Л. Б.)

Chartering by Edwin Jenkins (F. I. C. S., Кардифъ, 392 стр., подвързана съ кожена подвързия — 42 шилинга).

Този извънредно богатъ съ практически указания трудъ отговаря напълно на отдавнашната нужда на търговското корабоплаване. Авторътъ дългогодишенъ и известенъ съ своята опитностъ като корабенъ агентъ, блѣстящо се е справилъ съ своята задача, познавайки практически необходимостта отъ една или други сведения при зафрахтоването на параходите. Поради това, този трудъ може настоятелно да се препоръча за всѣкидневно ползване отъ корабостопанитѣ, корабнитѣ търговски агенти, застрахователнитѣ дружества, банцитѣ, експортнитѣ и импортнитѣ къщи, капитанитѣ на търговскитѣ кораби и въобще на всички лица и кантори, които се занимаватъ съ зафрахтоване.

(Изъ „Морской Журналъ“, Прага 1931, № 4; В. Л. Б.)

Моря Каспійское, Ченое, Балтійское, Ледовитое, Сибирское и Восточій океанъ. История исследования, морфометрия, гидрология, биология отъ Проф. П. И. Танфильева. (Издание Главнауки НК РСФСР, Государственное Научно-Техническое Издательство, М. Л. 1931 г., 247 стр., 12 рис. Цена 4 р. 50 к.).

Тази интересна новоиздѣла книга трѣбва да се разглежда като богатъ материалъ, събиранъ много умѣло и грижливо, снабденъ съ пълненъ описъ отъ използваната литература, който се явява като географска база, върху която може да се строятъ по-специални изследвания.

Всичкиятъ материалъ за посоченитѣ морета е даденъ по еднообразенъ планъ, а именно: 1) Кратки исторически сведения за изследването на моретата и съвременнитѣ му размѣри; 2) Данни за дълбочината на моретата; 3) Данни за разпредѣлението солеността, температурата, плътността, теченията, замръзваемостта, колебание на равнището, цвѣта и прозрачността на водата, съдържание на кислородъ; 4) Климатически данни въз основа на първоизточнитѣ — вѣтъръ, разпредѣление на температурата на въздуха, осадци, мъгли; 5) Данни за земнитѣ магнетизмъ; 6) Геологически данни за образуването на морето и строенето на неговитѣ брѣгове и дъно; 7) Биологически данни за разнитѣ морски животни, а също и за флората на морето, планктонъ и разпространението му и пр.

Въ този си видъ книгата представлява отъ себе си единъ справочникъ по всичкитѣ географски въпроси, относно миящитѣ рускитѣ брѣгове морета. Тя би била едно отлично помагало за учителитѣ по география и е една необходимостъ за морскитѣ и учителски библиотеки. Препоръчваме я и на нашитѣ членове, които се интересуватъ по-отблизо отъ научнитѣ данни за нашето Черно море.

С. Н. И.

Пчелица — Детско списание — година VI, Варна 1931 г. Редакторъ М. Д. Николовъ — учителъ — Удобрено отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окр. № 4051 отъ 1915 г. (Издание на книжарница „Образование“ въ Варна, абонаментъ 40 лева предплатенъ).

Отбелязването на детското списание „Пчелица“ въ колонитѣ на отдѣла „Морски книгописъ“ на нашето списание не е случайно явление. То се дължи на факта, че това детско списание не е чуждо на морската идея. Издавано въ Варна отъ книжарница „Образование“ подъ редакторството на учителя въ първоначалнитѣ училища М. Д. Николовъ, то има за целъ между другото и да насади морска култура въ крехкитѣ души на българскитѣ деца — бъдещето на нашето отечество. Така напримеръ, миналогодишната книжка № 8 (м. май 1931 г., год. V) почти всецѣло е посветена

на морето. Тазигодишната книжка 1 (год. VI, октомврий 1931 г.) започва съ стихотворението „Въ морето“, дава разказа отъ А. Танисонъ — „Спасениятъ и описанието „Нашата рѣка отъ чичо Михо. И въ бъдещитѣ книжки морскитѣ картинки, разкази и стихотворения ще бждатъ на първо мѣсто застъпени.

Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. отдавна е замислило издаването на едно детско морско списание, но до сега не е реализирало тази си идея поради редъ финансови и технически прѣчки. Съ списанието „Пчелица“ отчасти се попълва тази празнота, която Г. У. Т. на Б. Н. М. С. отдавна съзира въ нашата детска литература.

Списанието „Пчелица“ започва годишнината си на 1. октомврий и я привѣршва на 1 май. Презъ годината се даватъ на абонатитѣ осемъ книжки на дебела хартия, съ чистѣ четливи печатѣ, съ цвѣтни корици и много картинки въ текста. Освенъ това се дава даромъ една разкошна папка, единъ прекрасенъ цвѣтенъ календаръ и едно приложение — „Праздника въ гората“ — приказка въ стихове отъ Ст. Ив. Стефановъ, илюстрирана отъ Мил. Б. Сакъзовъ.

Ние препоръчваме горещо това едитно, хубаво, кокетно и съ голѣма любовъ и вешина списвано детско списание на всички, които искатъ да подхранятъ децата си съ морската идея и да имъ направятъ единъ цененъ подарѣкъ. Саво Н. Ивановъ.

Изъ дневника на единъ морски юнкеръ отъ С. Черноморски. София 1931 г. (Издание на Книпеграфъ Я. Д., 76 страници съ много художествени илюстрации, цена 20 лева).

Неотдавна излѣзе като притурка на сп. „Нива“ книгата: „Изъ дневника на единъ морски юнкеръ“. Последната бѣ издадена и като отдѣлна брошура която се намира вече въ продажба.)

Атора ѝ, който е нашъ морски офицеръ, е придобилъ привычката отъ нашето Военно училище да записва въ дневника си всичко по забележително отъ ежедневния животъ. Това е правѣлъ той и въ Русия, кждето е следвалъ военно-морското училище, известно подъ името „Морски корпусъ“.

Нашия наблюдателенъ сънародникъ редово е внасялъ въ дневника си всичко по-забележително отъ учебнитѣ му плавания съ корабитѣ на руския флотъ и днесъ систематизирано ни ги поднася въ формата на увлекателно и много поучително четиво.

Впечатленията отъ живота на кораба за единъ начинающъ морякъ не сж малко. Всѣка дреболия, всѣко действие тамъ, има своето значение и своя мисль.

Книгата е пълно отражение на този животъ съ всичкитѣ му характерни особености, които не сж останали неотбелязани, а напротивъ много правдиво сж описани.

За тѣзи, които сж прекарвали своя студентски животъ въ „Морския корпусъ“, тази книга предизвиква много силни спомени отъ безгрижния младежки животъ и подготовката въ практическитѣ плавания. Предъ очитѣ се нискатъ все познати мѣста и пейзажи и човѣтъ неволно се пренесе въ красивитѣ Филадельфийски шхери и градове на Балтійско и Северно море.

Това е причината може би, че тази книга най-напредъ бѣ отбелязана отъ списанията на рускитѣ морски офицери, понастоящемъ емигрирали изъ цѣлия свѣтъ. Списанието „Часовой“ — издавано въ Парижъ и „Морской журналъ“ — Прага, най-ласкаво се отзоваха за нея.

Ние я препоръчваме, особено на нашата младежъ, която покрай интересното четиво ще се запознае съ много въпроси отъ морския животъ и подготовката на морския офицеръ и съ хубоститѣ на севернитѣ морета и градове, които автора така увлекателно е описалъ. В. И.

*) Книгата може да се изпише чрезъ Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ, ул. „Царъ Борисъ“ № 6 — Варна.

УКАЗАТЕЛЬ

За помѣстениетѣ статии въ VIII-та годишнина (1931 г.) на списанието „Морски Сговоръ“.

1. Агитационната седмичка въ гр. Пловдивъ отъ Хр. Станчевъ. Брой 3, стр. 13—14.
2. Активна дейностъ на Югославия за подобрене на корабоплаването и воднитѣ ѝ птници отъ М. Остревъ. Брой 4, стр. 6 и 7.
3. Англо — Френско — Италианската морска спогодба отъ Д. Марковъ. Брой 4, стр. 8 и 9.
4. Безпътницата въ нашето рибарство отъ Проф. Д-ръ Ст. Консуловъ. Брой 3, стр. 7—9.
5. Беркъ-сюръ-меръ, града на болнитѣ и здравето отъ Д-ръ Ал. Неделковъ. Брой 4, стр. 11—14.
6. Билъ ли е българинътъ морякъ и можелъ да бжде такъвъ отъ Ст. Н. Шишковъ. Брой 5, стр. 6—10.
7. Българи — моряци въ чуждитѣ флоти отъ Г. П. Брой 5, стр. 10.
8. Бележки за идейнитѣ основи на Българския Народенъ Морски Сговоръ отъ Дим. Куртевъ. Брой 6, стр. 2—4.
9. Буря — Разказъ — отъ К. М. Станковичъ — Превела Келоза — Брой 7, стр. 11—13.
10. Берлинъ, градътъ на водния спортъ Алиса Мюлеръ — Нойдорфъ.

- Брой 9, стр. 18—20.
11. Българското Корабоплаване и Кораловагъ отъ Н. Савовъ, Брой 10, стр. 5—7.
 12. Балчикъ отъ Е. Брой 10, стр. 14.
 - 12 а. Бюджетъ на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ за 1932 г., приетъ на VIII редовенъ съборъ въ София, Брой 9, стр. 21.
 13. Въ петък на тринадесети... отъ С. К. Терещенко, Превелъ Сава Н. Ивановъ, Брой 4, стр. 14 и 15.
 14. Водни акробации—морско хвърчило отъ П. Миларовъ, Брой 4, стр. 18.
 15. Възсъздаването на търговския флотъ на Северно-Американскитѣ Съединени Щати отъ В. Л. Богдановичъ, Превелъ Сава Н. Ивановъ, Брой 9, стр. 10 и 11.
 16. Въпроси и отговори, Брой 10, стр. 15.
 17. Година осма, Брой 1, стр. 1.
 18. Голѣмо интернационално състезание по плаване въ Унгария отъ Инж. Даракчиевъ, Брой 3, стр. 17 и 18.
 19. Дълбоководниятъ брониранъ водолазъ отъ лейтенантъ о. з. К. Зашевъ, Брой 4, стр. 9—11.
 20. Екскурзията на Българския Народенъ Морски Сговоръ до Кюстенджа презъ м. юни 1930 г. отъ Г. П. Брой 2, стр. 11 и 12.
 21. Едно нещастие съ подводникъ отъ Арский и Б. Старко, — Превелъ отъ руски С. Н. И. — Брой 2, стр. 14 и 15.
 22. Единъ день въ Рио, превелъ Н. Панаиотовъ, Брой 5, стр. 14—16.
 23. Единъ интересенъ двубой — Страница отъ морската война—Превелъ Д. Марковъ, Брой 5, стр. 16—18.
 24. Една важна стѣпка на новия министеръ на железницитѣ отъ Проф. Д-ръ Ст. Консуловъ, Брой 7, стр. 1 и 2.
 25. Една нова придобивка на водния спортъ отъ инж. Пр. Пампуловъ, Брой 8, стр. 17.
 26. За зависимостта между морските течения и вѣтъра отъ Б. Старко — Превелъ Сава Н. Ивановъ, Брой 1, стр. 9 и 11.
 27. Засѣдането на италианския търговски корабъ „Kamridoglio“ при носъ Акинъ въ Бугазския заливъ отъ Т. Цицелковъ, Брой 5, стр. 11 и 13.
 28. За значението на черупковитѣ животни въ морето отъ Д-ръ Г. В. Паспалевъ, Брой 5, стр. 13 и 14.
 29. Законъ за търговското корабоплаване отъ Г. Славяновъ, Брой 7, стр. 4—5.
 30. Италиански отзивъ за Б. Н. М. С. — Превелъ Ст. Власевъ, — Брой 1, стр. 3.
 31. Изъ чуждитѣ воени флоти отъ С. Н. И. Брой 1, 2, 4, 5, 6, 8.
 32. Изъ живота и дейността на съвременния руски воененъ флотъ отъ С. Н. И. Брой 4, стр. 21 и 21.
 33. Иванъ Антоновъ Поповъ отъ Емилъ Н. Брой 6, стр. 1 и 2.
 33. Изложение до г-нъ министра на железницитѣ отъ П. Стояновъ и В. Игнатовъ, Брой 7, стр. 22 и 23.
 - 33 а. Изложение отъ Бълг. Нар. Мор. Сговоръ до министра на Земледѣлието отъ П. Стояновъ и В. Игнатовъ, Брой 8, стр. 18 и 19.
 34. Изъ чуждитѣ търговски флоти отъ С. Н. И. Брой 9, стр. 23 и 24.
 35. Идеинитѣ импулси на Софийския съборъ отъ Проф. Я. Арнаудовъ, Брой 10, стр. 1—5.
 36. Какъ се поощрява българското корабоплаване отъ Г. Славяновъ, Брой 2, стр. 4—9.
 37. Контрабандистъ — Разказъ — отъ П. А. Шишковъ, Брой 4, стр. 15—18.
 38. Какво зная за рѣка Дунавъ отъ Асенъ Лазановъ, Брой 6, стр. 18 и 19.
 39. Какъ се отпразднува 50 годишния юбилей на Морското училище отъ Сава Н. Ивановъ, Брой 7, стр. 5—9.
 40. Каликра отъ Е. Брой 10, стр. 13.
 41. Лодкарътъ — Разказъ отъ Ник. Орловъ, Брой 1, стр. 10—17.
 42. Ловидба на сюнгери отъ к-нъ Найденовъ, Бой 6, стр. 12 и 23.
 43. Морето е наше отъ Сава Н. Ивановъ, Брой 2, стр. 3 и 4.
 44. Морския риболовъ и химическитѣ индустрии отъ Инж.-хим. Ник. Пеневъ, Брой 3, стр. 9—13.
 45. Морско-спортни новини отъ П. В. Брой 3, стр. 18—19.
 46. Матай Стойковъ, зап. кап. Грангъ отъ Дунаецъ, Брой 4, стр. 1—3.
 47. Морето като успокоителъ и лѣчителъ отъ Д-ръ Г. В. Паспалевъ, Брой 6, стр. 4.
 48. Морската литературна вечеръ на българскитѣ писатели въ Варна и тѣхната екскурзия по черноморското крайбрежие отъ Проф. Я. Арнаудовъ, Брой 8, стр. 4—7.
 49. Морски книгописъ, Брой 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.
 50. Морски новини, Брой 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 и 10.
 51. Морски спортъ, Брой 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, и 10.
 52. На нилуденъ въ Русе отъ В. Мишляковъ, Брой 2, стр. 9—11.
 53. Неумѣстни атаки отъ Г. Славяновъ, Брой 4, стр. 4—6.
 54. На ловъ — Гл. ва III отъ книгата „Смѣтъ“ — отъ лейт. Хелмутъ фонъ Мюнкъ, Превелъ Куюджуклиевъ, Брой 6, стр. 13—17.
 55. Обича ли българинътъ морето отъ Д-ръ П. Д. Скорчевъ, Брой 2, стр. 1—3.
 56. Опредѣление и размѣри на нашия черноморски бръгъ отъ Из. Батаклиевъ, Брой 8, стр. 7—10.
 57. Отражения — Разказъ — отъ В. Страшимировъ, Брой 10, стр. 11—12.
 58. Официаленъ отдѣлъ, Брой 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.
 59. Подводната война отъ Харбертъ Русселъ, Превелъ Д. Марковъ, Брой 2, стр. 12 и 13.
 60. Пасажъ — Разказъ — отъ Торосъ, Брой 3, стр. 14—17.
 61. Първата морска седмица въ България отъ Г. П. Брой 4, стр. 3.
 62. Петдесетъ годишния юбилей на Морското училище отъ Сава Н. Ивановъ, Брой 5, стр. 2—5.
 63. Ползата отъ водния спортъ отъ Инж. Пр. Пампуловъ, Брой 5, стр. 18 и 19.
 64. Погледъ върху биологията и значението на планктона въ морето и сладкитѣ води отъ Д-ръ П. Д. Скорчевъ, Брой 6, стр. 6—9.
 65. Пловдивскитѣ състезания на вода презъ месецъ юни 1931 г. отъ Хр. Станчевъ, Брой 7, стр. 13 и 14.
 66. Пробитѣ състезания на Варненския спортенъ легионъ на 16 августъ 1931 г. отъ Инж. Пр. Пампуловъ, Брой 7, стр. 14 и 15.
 67. Подводно надмощие — Превелъ Д. Марковъ — Брой 8, стр. 10 и 11.
 68. По следитѣ — Разказъ — отъ П. А. Шишковъ, Брой 8, стр. 12—16.
 69. Проливната проблема отъ А. Соболевъ, Брой 9, стр. 5—10.
 70. Руската корабостроителна индустрия — Краткъ прегледъ — Превелъ Инж. Н. Вълчевъ, Брой 4, стр. 7 и 8.
 71. Рибаръ — Стихове — отъ Люб. п. Атанасовъ, Брой 5, стр. 1.
 72. Рибата като народна храна отъ Инж. хим. Ник. Пеневъ, Брой 6, стр. 10—12.
 73. Резултатътъ отъ втория конкурсъ между учащата се младежъ, Брой 6, стр. 18.
 74. Рибарски конгресъ въ Свищовъ отъ Инж. хим. Ник. Пеневъ, Брой 8, стр. 1—4.
 - 74 а. Русенската детска колония въ Варна отъ Д-ръ М. Стоиловъ, Брой 3, стр. 13.
 75. Силата на военния флотъ отъ Г. Славяновъ, Брой 1, стр. 6—8.
 76. Свѣтовното корабоплаване презъ последнитѣ 5 години отъ Инж. Б. Къневъ, Брой 1, стр. 8 и 9.
 77. Състезанията между частитѣ на Варненския спортенъ легионъ на 23. IX. 1931 г. отъ Инж. Пр. Пампуловъ, Брой 1, стр. 18.
 78. Създаване на наше Дунавско корабоплаване отъ кап. 1 р. о. з. Иванъ Михайловъ, Брой 3, стр. 2—7.
 79. Сини степи — Стихове — отъ Люб. п. Атанасовъ — Брой 5, стр. 1.
 80. Състезанията между легионитѣ на Б. Н. М. С. въ гр. Русе на 22 и 23 августъ 1931 г. отъ Инж. Пр. Пампуловъ, Бр. 7, стр. 15—19.
 81. Софийскитѣ съборъ на Б. Н. М. С. отъ Проф. Я. Арнаудовъ, Брой 9, стр. 2—5.
 82. Съсъ „Дръзки“ по Черно море отъ Дора Габе, Брой 9, стр. 11—15.
 83. Състезанията по роденъ спортъ въ Балканията отъ П. Миларовъ, Брой 9, стр. 15 и 16.
 84. Свети Никола, укротителъ на морето и спасителъ на моряцитѣ отъ Ник. Т. Балабановъ, Брой 10, стр. 10.
 85. Съобщения изъ живота и дейността на Българския Народенъ Морски Сговоръ, Брой 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.
 86. Три дни съ „Строги“, „Смѣли“ и „Дръзки“ — Откъсденъ отъ пътни селски — отъ Торосъ, Брой 2, стр. 16—18.
 87. Таблица за състоянието на свѣтовнитѣ мъжки рекорди по плаването на 31. XII. 1929 г. отъ Инж. Г. Даракчиевъ, Брой 4, стр. 19.
 88. Таблица за свѣтовнитѣ женски рекорди по плаване на 31. XII. 1929 г. отъ Инж. Г. Даракчиевъ, Брой 4, стр. 19.
 89. Черноморския флотъ — Превелъ Д. Марковъ, Брой 5, стр. 5.
 90. Чарътъ на Черно море отъ Проф. К. Граилъ, Брой 8, стр. 16.
 91. Ядранска стража — Югославянското морско сдружение отъ Г. С. Брой 1, стр. 4.

СПИСЪКЪ НА АВТОРИТЪ*)

Арнауловъ, Проф. Я. — 35, 48 и 81.
 Арский — 21.
 Атанасовъ, Любенъ п. — 71 и 79.
 Балабановъ, Ник. Т. — 84.
 Батаклиевъ, Ив. — 56.
 Богдановичъ, В. Л. — 15.
 Габе, Дора — 82.
 Г. П. — 7, 20 и 61.
 Граилъ, Проф. Г. — 90.
 Г. С. — 91.
 Дераклиевъ, Инж. Г. — 18, 87 и 88.
 Дунаевъ — 46.
 Е — 12 и 40.
 Емилъ, Н. — 33.
 Зашевъ, Лейт. о. з. К. — 19.
 Изеновъ, Сава Н. — 39, 43 и 62.

+) Цифритъ означаватъ номера на азбучния редъ на статити, помѣстени въ предыдущия указателъ.

Игнатовъ, В. — 33 и 33 а.
 Консуловъ, Проф. Д-ръ Ст. — 4 и 24.
 Куртезъ, Д. — 8.
 Къневъ, Инж. Б. — 76.
 Лозаевъ, Ас. — 38.
 Марковъ, Д. — 3.
 Миларовъ, П. — 14 и 84.
 Михайловъ, Кап. I р. о. з. Ив. — 78.
 Мишляковъ, В. — 52.
 Мюке, Лейт. Хемутъ фонъ — 54.
 Мюлеръ-Найдорфъ, Алиса — 10.
 Найденовъ К-нъ — 42.
 Недѣлковъ, Д-ръ Ал. — 5.
 Оряновъ Ник. — 41.
 Остревъ, М. — 2.
 Пампуловъ, Инж. Пр. — 25, 63, 65, 77 и 80.
 Паспалевъ, Д-ръ Г. В. — 28 и 47.
 П. В. — 45.

Пеневъ, Инж.-хим. Ник. — 44, 72 и 74.
 Руселъ Х. — 59.
 Савовъ, И. — 11.
 Славяновъ, Г. — 29, 36, 53 и 75.
 Скорчевъ, П. Д. — 55 и 64.
 С. Н. И. — 31, 32 и 34.
 Сополевъ, А. — 69.
 Станюковичъ, К. М. — 9.
 Станчевъ, Хр. — 1 и 63.
 Старко, Б. — 21 и 26.
 Стоиловъ, Д-ръ М. — 74 а.
 Стояновъ, П. — 33 и 33 а.
 Страшимировъ, В. — 57.
 Терещенко, С. К. — 13.
 Торосъ — 60 и 86.
 Цицелковъ, Т. — 27.
 Шишковъ, П. А. — 37 и 68.
 Шишковъ, Ст. Н. — 6.

СПИСЪКЪ НА ПРЕВОДАЧИТЪ**)

Власевъ Ст. — 30.

++) Цифритъ означаватъ номера на азбучния редъ на статити, помѣстени въ указателя.

Вълчевъ, Инж. Ник. — 70.
 Ивановъ, Сава Н. — 13, 15 и 26.
 Келова — 9.
 Куюджукъ, Ив. — 54.

Марковъ, Д. — 3, 23, 59, 67 и 89.
 Панайотовъ, Н. — 22.
 С. Н. И. — 21.

ПОЛУЧИХА СЕ ВЪ РЕДАКЦИЯТА НИ:

Училищенъ прегледъ, год. XXX, кн. 4—7, София 1931 г.
 Общинска автономия, год. V, брой 1—3, София 1931 г.
 Нашето дете, год. IV, кн. 4—8, София 1931 г.
 Ловецъ, год. XXXI, брой 5—10, София 1931 г.
 Свѣтлина, год. XXXIX, кн. 5—10, София 1931 г.
 Графика, кн. 6—8, София 1931 г.
 Звено, год. IV, кн. 17—30, София 1931 г.
 Известия на Бургаз. Търг. Индустр. Камара, год. XV, бр. 6—30, Бургазъ 1931 г.
 Българско овощарство и градинарство, год. XII, кн. 5, София 1931 г.
 Кооперативно дѣло, год. VIII, кн. 2—4, София 1931 г.
 Юридически прегледъ, год. XXXI, кн. 4—8, София 1931 г.
 Известия и стопански архивъ на Мин. на Търг. Пром. и Труда, год. X, кн. 15, София 1931 г.
 Месечни статистически известия на Главн. Дирек. на Статистиката, год. XX, кн. 4—8, София 1931 г.
 Земледѣлие, год. XXXV, кн. 5—10, София 1931 г.
 Природа и наука, год. I, кн. 9—10, София 1931 г.
 Отецъ Пансий, год. IV, брой 9—10, София 1931 г.
 Нашето семейство, год. V, брой 20—24, Русе 1931 г.
 Народно стопанство, год. XXXVII, кн. 5—8, София 1931 г.
 Списание на Българското инжин. Архитектно Д-во, год. XXXI, бр. 0—0, София 1931 г.
 Български туристъ, год. XXIII, кн. 5—8, София 1931 г.
 Техникъ, год. IX, кн. 1—5, Варна 1931 г.
 Нашата конница, год. XII, брой 5—10, София 1931 г.
 Художествена библиотека „Древна България“, год. IV, № 11—6, София 1931 г.
 Счетоводна мисль, год. I, брой 5—8, Пловдивъ 1931 г.
 Морска мисль, год. I, брой 9, Варна 1931 г.
 Македонски прегледъ, год. VI, кн. 4, София 1931 г.
 Рибарски прегледъ, год. II, брой 1, София 1931 г.
 Духовна култура, кн. 45 и 46, София 1931 г.
 Българска мисль, год. VI, кн. 5—8, София 1931 г.
 Известия на балнеоложкото дружество въ България, брой 3—4, София 1931 г.
 Славянски гласъ, год. XXIV, кн. 1—2, София 1931 г.
 Българско овощарство и градинарство, кн. 5—8, София 1931 г.
 Пчелица, год. VI, кн. 1, 1931 г.
 в. Варненски новини, год. XIX, брой 2461—2627, Варна 1931 г.
 в. Технически гласъ, год. V, брой 106—112, София 1931 г.
 в. Търговско промишленъ гласъ, год. IX, брой 1527—1666, София 1931 г.
 в. Бургазки фаръ, год. XIV, брой 2755—2902, Бургазъ 1931 г.
 в. Македония, год. V, брой 1365—1503, София 1931 г.
 в. Варненски коренякъ, год. VI, брой 5—7, Варна 1931 г.
 в. Кубратъ, год. VII, брой 209—210, София 1931 г.
 в. Странджански гласъ, год. IV, брой 90, Василико 1931 г.
 в. Знаме, год. VII, брой 102—141, София 1931 г.
 в. Прѣпорецъ, год. XXXII, брой 13—43, София 1931 г.
 в. Студентска борба, год. V, брой 13—15, София 1931 г.
 в. Народенъ гласъ, год. I, брой 18—20, Варна 1931 г.
 в. Тракевцъ, год. VIII, брой 320—330, Ямболъ 1931 г.
 Църковенъ вестникъ, год. XXXII, брой 19—37, София 1931 г.
 в. Тунджа, год. XIV, брой 595—614, Ямболъ 1931 г.

в. Ратникъ, год. I, брой 34—41, Варна 1931 г.
 в. Спортенъ прегледъ, год. XVI, брой 5—10, София 1931 г.
 в. Подорницерска защита, г. XVI, брой 635—556, София 1931 г.
 в. Спортъ, год. VII, брой 330—429, София 1931 г.
 в. Отечество, год. XII, брой 511—229, София 1931 г.
 Вестникъ на жената, год. X, брой 451—453, София 1931 г.
 в. Тетевенски вѣсти, год. VI, брой 114—115, Тетевель 1931 г.
 в. Славянинъ, год. XVI, № 40—42, Варна 1931 г.
 в. Съвременникъ, год. I, брой 32, София 1931 г.
 в. Морски техникъ, год. II, брой 10—21, София 1931 г.
 в. Български търговски гласъ, год. I, брой 1, София 1931 г.
 в. Ловецъ — Органъ на ловната организация — год. I, брой 1—2, София 1931 г.
 в. Черно море, год. III, брой 700—758, Варна 1931 г.
 Information sociales, Vol. XXXVIII, № 5—13; Vol. XXXIX, № 1—3; Vol. XL, № 1—3, Genève 1931.
 Forschungen und Fortschritte, ahrang № 15—31, Berlin 1931.
 La Bulgarie, IX-ème anné, № 2324—2413, Sofia 1931.
 Морскій Журналъ, г. IV, № 3—10, Прага 1931.
 Јадранска стража, год. IX, брой 5—10, Сплитъ 1931 г.
 Млади стражар, год. II, брой 9—10, Сплитъ 1931 г.
 Jugoslavia — Jugoslovenski turizam, год. IV, Br. 5—9, Split, 1931.
 L'Italia Marina, Anno XXXI, № 14—30, Roma 1931.
 Bull. de la chambre de commerce française en Bulgarie, année XI, № 3, Sofia 1931 г.
 S'ovansky prehled, Rocnik XXIII, № 5—7, Praha 1931.
 Casopis zgodovino in narodopisje, XXVI, № 3—5, Maribor 1931.
 Revista del consejo oceanografico Ibero-americano, ano I, № 4—5, Madrid 1930—31.
 Vjesnik kluba kapetana trgovaske mornarice Iugoslavije, Broj 2—4, Split 1931.
 Зарубежный морской сборникъ, № 11 и 12, Пилзень 1931 г.
 Zastita mornara, год. I, br. 1, Split 1931.
 Календаръ на Дирекцията на метеорологията за 1931 година. София 1931 г. (Издание на Министерството на Земледѣлието и Държавните имоти, 222 страници).
 Криминална статистика. Престѣпни деяния и лица осѣдени презъ 1927 година. София 1931 г. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката 116 стр., цена 235 лв.).
 Статистика на образованието въ Царство България за учебната година 1927—1928 година. София 1931 г. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, 150 стр., цена 262 лева).
 Статистика на кооперативнитѣ сдружения въ Царство България презъ 1928 година. София 1931 г. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, 84 стр., цена 262 лв.).
 Годишникъ на Софийската търговско-индустириална камара — сесия XXXVI — презъ 1931 година. София 1931. (Издание на Софийската търговско-индустириална камара).
 Общи резултати отъ преброяването на населението въ Царство България на 31. XII. 1926 г. Книга II. Възраст, семейно положение и грамотность на наличното население. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1931 г., 284 стр., цена 400 лева).

ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО-МОРЕ, — най-красивият курорт в Юго-източна Европа.

НАЙ-МОДЕРНИ БАНСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ за студени и топли морски бани. Модерно казино в морската градина, срещу баните, с първокласен ресторант и дансинг на открито.



КРАСИВИ ОКОЛНОСТИ. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близките околности, както и до Цариградъ.

ВСИЧКИ ВИДОВЕ СПОРТЪ — развлечения: театри, кинематографи, тенис клубъ, морски тържества.

ГОЛЕМИ МУЗИКАЛНИ ТЪРЖЕСТВА в началото на м. август с участие на най-видните български артисти. През сезона гостуват народния драматически театър и народната опера.

УСЛОВИЯ НА ЖИВОТА НАЙ-ИЗНОСНИ.

ПЪРВОСТЕПЕННИ ХОТЕЛИ от 60 до 150 лева за легло.

ЧАСТНИ КВАРТИРИ от 1000—4000 лева за стая с две легла за месецъ.

Обяд или вечеря в първокласни ресторанти от 40—60 лв.

ВЪ ВТОРОСТЕПЕННИ РЕСТОРАНТИ се получава здрава и изобилна храна на по-ниска цена.

Табълъ д'отъ от 100—120 лв.

ЛѢТОВНА ТАКСА И КАРТА ЗА ЦѢЛЪЯ СЕЗОНЪ 20 лева.

Такса за баните:

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



От 15 юний до 15 септемврий лѢтовниците се ползватъ съ 25% намаление по българските държавни желѣзници.

Бюрото за лѢтовници при общината в приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѢтовниците на квартири безъ възнаграждение.

Отнасяйте се за всичко до бюрото за лѢтовници.

Българи пътувайте по море!

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.

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

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

Дружеството поддържа три редовни линии:

а. Крайбрежно: Варна—Бяла—Месемврия—Анхиало—Созопол—Бургаз—Кюприя—Василико—Ахтопол и обратно; — два пъти седмично. — От 15. Юний до 15. Септември, директни съобщения Бургаз—Варна и обратно, специално за курорта.

б. Пирейска: Варна—Бургаз—Цариград—Пирей—Хиос—Метелин и обратно! — два пъти в месеца.

в. Александрийска: Варна—Бургаз—Цариград—Родос—Палестина—Александрия—Порт-Сайд—Остров Кипр—Пирей и обратно: два пъти в месеца.

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

Особен интерес представлява пътуването до Александрия, което се извършва със луксозните и бързоходни параходи „Бургаз“ и „Царь-Фердинанд“.

СЪКРАЩЕНИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейс:

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

За Пирейския рейс:

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

Забележка: За подробна храна при задгранично пътуване, само за I и II класа, по лв. 195 на ден, закуски, обяд и вечеря.

За крайбрежния рейс:

Варна—Ахтопол и обратно	I класа . . .	лв. 680	Варна—Бургаз и обратно	I класа . . .	лв. 400
	II класа . . .	лв. 540		II класа . . .	лв. 300
	III класа . . .	лв. 360		III класа . . .	лв. 200

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

Забележка: Свободен порт за пърите билети се събират допълнително кейово право във Варна и Бургаз по лв. 15, а във малките крайбрежни пристанища по лв. 5 на лице.

Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пътуващите, се получават от агентите на Дружеството във Варна и Бургаз и крайбрежните, а също и от Дирекцията.

10—8

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Идеините импулси на Софийския събор от Проф. Я. Арнаудов; 2) Българското корабоплаване и Кораловаг от И. Савов; 3) Кил от М. Острев; 4) Свети Никола, укротител на морето и спасител на моряците от Никола Т. Балабанов; 5) Отражения от Весела Страшимирова; 6) I Калшакра — II Балчик от Е.; 7) Морски спорт — Как се поощрява спортът във Германия от Алиса Мюлер-Нойдорф; 8) Официален отдел; 9) Въпроси и отговори; 10) Морски новини; 11) Морски книгопис.