



Година I. Брой 2.
Февруарий 1924 г.
гр. Варна.

Списанието „Морски Сговор“ се изпраща безплатно на всички редовни членове на Българския Народен Морски Сговор.

Какъ да се запиша за членъ на Б. Н. М. Сговоръ? — Обърнете се къмъ секретаритѣ на клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ въ градоветѣ и селата на Царството. Тамъ където нѣма клонове — отнесете се до Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ въ Варна. Месечна членска вноска 5 лева.

Годишенъ абонаментъ
за България 100 лв.
за чужбина 120 лв.

Отдѣленъ брой 15 лв.
Редакторъ:
Кап.-Лейт. С. Ивановъ

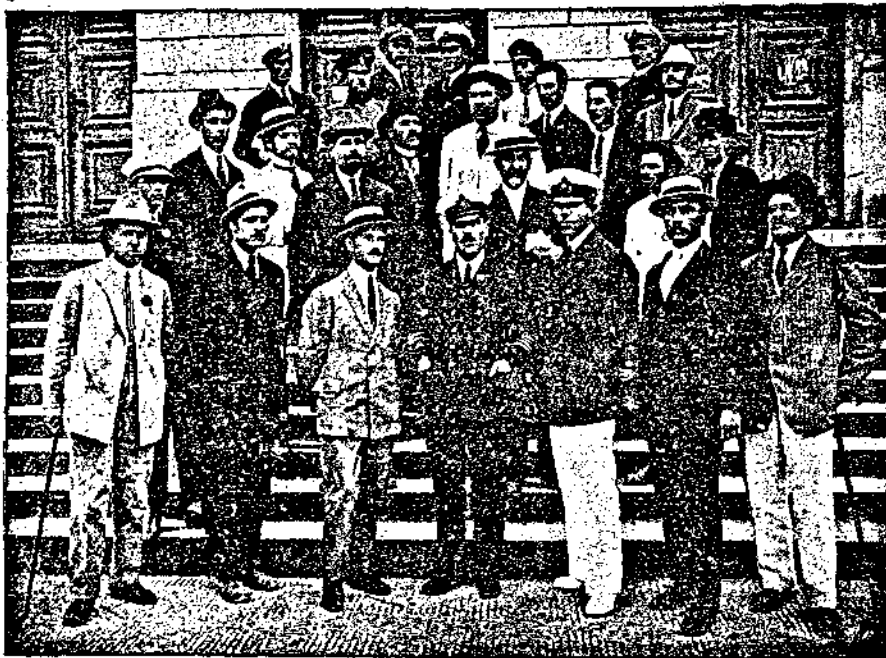
СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Дълбочината на Черно море отъ Капитанъ-Лейтенантъ Ивановъ С.; 2) Кратки бележки за нашето мореплаване отъ Тодоръ Ангеловъ; 3) Първото Българско Параходно Дружество отъ А. Маноловъ; 4) Хелголандъ отъ Г. Славяновъ; 5) На „Строги“ отъ Мичманъ Панчевъ; 6) Дълба на морето отъ Евксиновъ; 7) Морски новини; 8) Официаленъ отдѣлъ; 9) Морски книголисъ.



Самотенъ брягъ.

Картина отъ Ал. Мутафовъ.

Списанието „Морски Сговор“ е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окръжно № 447 отъ 9 януарий 1924 година.



Делегатите на конференцията на Б. Н. М. Сговоръ, състояла се въ Варна презъ лѣтото 1922 год., която подготви учредителния съборъ на Б. Н. М. Сговоръ презъ 1923 год.

Капитанъ-Лейтенантъ Ивановъ С.

ДЪЛБОЧИНАТА НА ЧЕРНО МОРЕ.

Още въ древнитѣ времена, старитѣ народи, които съ своитѣ гребни и вѣтроходни кораби сѣ браздили непрестанно водитѣ на нашето Черно море, сѣ имали една доста вѣрна представа за неговата голѣма дълбочина. Така напримеръ, древниятъ естественикъ Плиний († 79 г. сл. Р. Хр.), въ своята знаменита книга — Естествена история — пише: „Най-голѣмата дълбочина на Черно море, споредъ думитѣ на Фабиана, достига до 3000 метра“.

Днесъ, благодарение на даннитѣ на руската дълбоководна експедиция отъ 1890 и 1891 година, която между другитѣ изследвания направи и промѣри за дълбочината на водитѣ въ различнитѣ мѣста на морето, имаме една много точна представа за голѣмата му дълбочина. Нанесени тия промѣри върху картата за дълбочинитѣ на Черно море — съставена отъ ръководителя на експедицията И. Б. Шпиндлеръ — ни даватъ и една отлична представа за релефа на Черноморското дъно.

Водитѣ на нашето Черно море се помещаватъ въ една дълбока котловина, склоноветѣ на която сѣ доста гладки и много стрѣмни — въ сравнение съ тия на другитѣ морета. Котловината има срѣдна дълбочина около 1500 метра. Тя е най-дълбока въ срѣдната си частъ — почти на срѣдата между Кримския полуостровъ и Анадолския брѣгъ, — където тя се спуска на по-вече отъ 2000 метра подъ нивото на морето, като се разстила въ едно пространство по-голѣмо отъ 20,000 кв. километра. Най-голѣмата дълбочина въ Черно море е 2244 метра¹⁾

¹⁾ Погрѣшно е съобщението на списание „Природа“ (година XXII, София, юний, 1922 г., книга 10, стр. 160), че най-голѣмата дълбочина на Черно море е 2618 метра. Тая дълбочина още на времето си е била погрѣшно предадена отъ чуждитѣ списания и своевременно поправена отъ тѣхъ на истинската дълбочина 2244 метра (1227 руски морски сажена), както е измѣрена отъ експедицията.

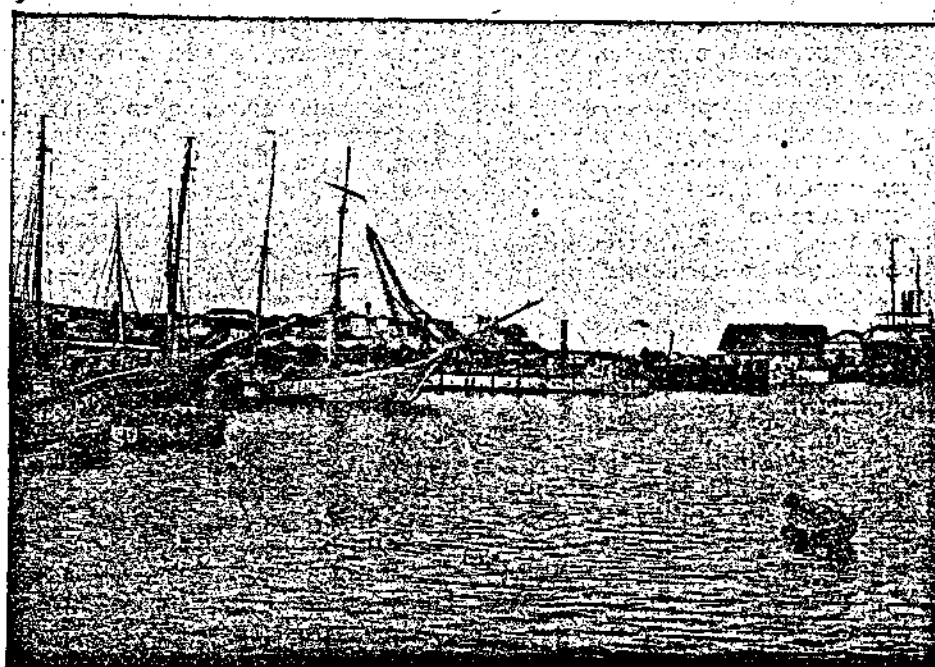
и се намира въ юго-западната частъ на дълбоката надъ 2000 метра котловина, около точката на пресичането на паралела 42° 55' северна широчина съ меридиана 33° 20' източна дължина отъ Гринвичъ.

Тия данни показватъ, че Черното море е едно отъ най-дълбокитѣ европейски морета. Само Срѣдиземното море го превъзхожда съ най-голѣмата си дълбочина 4390 метра, която лежи на югъ отъ носъ Матапанъ. Ако изключимъ прибрѣжнитѣ черноморски води, тогава срѣдната дълбочина на Черно море се покачва на около 1650 метра и съ това надминава срѣдната дълбочина на Срѣдиземното море. Въ сравнение съ Балтийското море, повърхността на което е нѣколко пѣти по-голѣма отъ повърхността на Черно море, срѣдната му дълбочина е 20 пѣти по-голѣма, отколкото тая на Балтийското.

Благодарение на дълбоката и съсъ стрѣмни склонове котловина, която прибира водитѣ на нашето Черно море, то е напълно свободно и безопасно за корабоплаването. Като изключимъ близкитѣ прибрѣжни води, въ него нѣма нито единъ островъ и нито една подводна опасностъ, които въ другитѣ морета затрудняватъ корабоплаването и осложняватъ задачата на корабоводението и съ това подлагатъ капитанитѣ на корабитѣ на голѣми испитания, а пасажеритѣ и стокитѣ на по-голѣмъ рискъ, ако въобще приемемъ, че морския превозъ е подложенъ на рискъ, както и всичкитѣ останали сухоземни превози.

Голѣмата дълбочина на Черно море и неговата чистота отъ острови и плитковини, сѣ едно голѣмо преимущество за неговитѣ плавателни води по отношение на останалитѣ европейски морета. Съ това преимущество до нѣкъде се компенсира неговата затвореностъ и не особено щастливото му графическо положение въ настоящето столѣтие на презокеанската търговия.

гр. Варна, януарий 1924 година.



Единъ клъхъ отъ Варненското пристанище. (Въ дясно се вижда паспортното отделение, пристана за лодките и българския параходъ „Царъ Фердинандъ“) Варна, 1923 год.

Тодоръ Ангеловъ

КРАТКИ БЕЛЕЖКИ ЗА НАШЕТО МОРЕПЛАВАНЕ.

Морето и мореплаването не сж нѣщо ново за нашата страна. Отъ историята знаемъ, че първиятъ основателъ на българското ханство — Аспарухъ, още при завладяването на тригълника и слизането му до морето при Варна и Калиакра, много добре е схваналъ значението на морето. Тогава той не е разполагалъ съ флотъ съ какъвто сж били снабдени неговитѣ съседи и за да се предпази отъ тѣхъ на първо време се е задоволилъ да построи голѣмъ пѣсчънъ насипъ край Варна, остатъцитѣ на който още личатъ.

По-късно неговитѣ наследници, които се стремили къмъ увеличаване на територията и обединение на разнитѣ племена въ Балканския полуостровъ подъ единъ скиптръ, не веднѣжъ сж се замислювали да улеснятъ акцията си съ флотъ, тъй необходимъ, както за военнитѣ нужди, така и за икономическото повдигане на страната. Липсата на този флотъ е заставлялъ мнозина отъ нашитѣ царе да се съюзяватъ съ съседи — морски господарства, като генуезци, рагузи, веницианци и др., за използване на тъй необходимо нуждното сръдство — флота. За целта съ едни сж воювали рамо до рамо, а на други давали голѣми облаги и сключвали договори при най-благоприятни за тѣхъ условия, като сж ги снабдявали съ хрисовули и широки права. Нѣкои отъ нашитѣ царе сж построили корабостроителници до устието на р. Камчия, използвайки изобилния и здравъ дървенъ материалъ на Лонгоза, за строене на своитѣ кораби. Обаче, нито единитѣ, нито другитѣ, по причина на разни условия, а най-вече честитѣ войни, които периодически изтощаваха държавата, не сж могли да турятъ основата на единъ флотъ —

воененъ или търговски, въ пълния смисълъ на думата.

Последва общия упадѣкъ на Българското Царство и петвѣковното ни робство, презъ което и дума не е могло да става за мореплаване. Въпреки това, населението отъ българскитѣ провинции на Отоманската Империя, покрай велики везири, сановници и други, е дало на сжщата и нѣколко мореплаватели.

По крайбрежието на Черно и Бѣло морета значителната частъ отъ населението, като че ли по традиция на първитѣ колонизатори и вследствие на не голѣмата любовъ на българина и въобще на славянина къмъ морето, е било инородно — предимно грѣцко, което е имало по-голѣмо влечение къмъ морето и се е занимавало било съ риболовство, морски превозъ и др.

Следъ освобождението, когато новото българското княжество остана само съ Черноморския брѣгъ и отъ плавателнитѣ рѣки — Дунава, нашитѣ освободители туриха началото на малкиятъ ни дунавски воененъ флотъ, състоящъ се отъ нѣколко малки единици. Той беше основата на нашия воененъ флотъ, който беше се развилъ сравнително добре и на Черно море, но вследствие на последнитѣ войни, съгласно договоритѣ, ние трѣбваше да го унищожимъ.

Нашиятъ воененъ флотъ, макаръ още и въ зачатка, отлично изигра своята роль, като държеше безпорно много за нашето ново едва развиваше се мореплаване, като подготви кадѣръ и специалисти, които сж полезни не само за мореплаването, но и на българската млада индустрия.

Въпреки близо петдестгодишното ни самостоятелно съществуване, мореплаването у насъ, при

тия две модерни пристанища, които имаме щастieto да притежаваме и нѣколко по малки котвени мѣста — износни пунтове на солъ, риба, вѣглища, дърва и др., при великолепната плавателна рѣка — Дунавъ, трафика на която е значителенъ, при наличността на свободни капитали, при значителния износъ на сурогати, съ които богато ни е дарила природата и при неуморимия трудъ и пестеливостъ на нашия народъ, — то не е задоволително.

Както споменахме по-горе, частъ отъ крайбрѣжното население е собственикъ на малки платноходи, а напоследѣтъ и на моторни корабчета, а други отъ тѣхъ ги обслужватъ. Тѣй като значителната частъ отъ сѣщитѣ кораби сѣ съвсемъ малакъ тонажъ, тѣ не могатъ да се впускатъ въ по-далечно плаване, освенъ нѣкои отъ тѣхъ, които отиватъ до Босфора.

Въ последно време по-млади и предприемчиви моряци-българи направиха опити съ малки моторни кораби до Русия, но малкиятъ имъ тонажъ не можеше да задоволи материалнитѣ имъ нужди.

По Дунава и до сега, въпреки най-благоприятнитѣ условия и голѣма агитация въ последно време за плаване подъ българско знаме, съ изключение на нѣколко корабчета и шлепове, нищо друго не е сторено.

Извазана се мнозина познавачи и радетели на дѣлото, държаха се конферанси, взеха се решения и др., но изглежда, че всички чакатъ началото да легне пакъ върху държавата — обстоятелството днесъ трудно. У насъ частната инициатива за подобенъ родъ предприятия до днесъ днешенъ почти е липсвала.

Първиятъ параходъ подъ българско знаме е билъ парахода „Съединение“, който обслужвалъ линията Варна — Бургазъ, а по-пѣкога и Балчикъ. Той е брѣлъ малкъ параходъ съ дървенъ корпусъ, който следъ малко време е билъ ненапълно удобенъ за тази служба въ Черно-море.

Близо преди 28 години нѣколко търговци отъ Варна и Цариградъ, българи, сѣ имали похвалната инициатива да турятъ основата на българското мореплаване на по-модерни начала, което за съжаление, е останало единичко. Инициаторитѣ съвмѣстно съ тогавашното правителство, което е взело присърдце дѣлото, сѣ имали за целъ подържането на Цариградската линия и търговията съ дветѣ наши тогава открити пристанища — Варна и Бургазъ.

При известната въ Англия фирма — Ричардсонъ и синъ — сѣ биле поръжчани двата първи български парахода „Борисъ“ и „България“, напълно удобни и пригодени за времето си, за службата между нашитѣ пристанища и Цариградъ. Първиятъ отъ тѣхъ е ималъ 869 тона водоизмѣстимостъ, а вториятъ — 1108 тона, съ удобни помещения за първо и второкласни пътници. Все по-широкото развитие на нашата търговия и голѣмата конкуренция на чуждитѣ параходи, сѣ прину-

дили управата на Българското параходно дружество да усили своятъ плаващъ паркъ. Станало е закупването на малкиятъ параходъ, подъ турско знаме, „Panormos“ — за обслужване на българското крайбрѣжие, който билъ нареченъ „София“. Той има вмѣстимостъ 255 тона и до днесъ продължава да извършва каботажното плаване край нашитѣ брѣгове. Следъ това биватъ закупени параходитѣ „Кирилъ“ (бившъ „Devonia“) — съ обща вмѣстимостъ 509 тона и чисто товарениятъ параходъ „Варна“ (бившъ „Numidie“) — съ вмѣстимостъ 2860 тона, който е развѣзвалъ българското знаме не само въ Срѣдиземно море, но и въ Атлантическия океанъ.

Презъ 1913 год. сѣщото дружество построи въ Ливорно (Италия) новъ модеренъ пасажеро-товаренъ параходъ съ вмѣстимостъ 2273 тона, който получи името „Царъ Фердинандъ“ и му се предостави да подържа Александрийско-Сирийската линия. Той е днесъ гордостъта на единичкото ни плавателно дружество по море.

Презъ 1920 год., при единъ нещастенъ случай, поменатото дружество загуби първиятъ отъ параходитѣ си — „Борисъ“, близо до Севастополъ, безъ да даде човѣшки жертви. Тѣй че, днесъ броятъ на параходитѣ му е петъ, който е и общъ за всички параходи подъ българско знаме въ настоящо време. Параходитѣ сѣ регистрирани при Варненското пристанище. До края на всесвѣтската война българския корабпритежател отъ гр. Русе — г. М. Гюмюшджиянъ, сега живущъ въ Цариградъ, притежавалъ парахода „Константинъ“ съ вмѣстимостъ 3935 т., регистриранъ сѣщо при Варненското пристанище. Той, презъ траенето на войната, прекара въ Смирненското пристанище, а следъ примирението — смѣни знамето си.

Съ петѣхъ си парахода Българското Търговско Параходно Дружество „Постоянство“ подържа: 1) Каботажна служба; 2) Линията Варна — Бургазъ — Цариградъ и обратно; 3) Архипелагската линия — Варна — Бургазъ — Цариградъ — Дарданели — Кавала (евентуално) — Солунъ — Пирея — Хиосъ — Смирна — Мителинъ и обратно; 4) Александрийско — Сирийската линия — презъ Цариградъ — Пирея — Александрия — Портъ-Саидъ — Яфа — Кайфа (факултативно) — Бейрутъ — Смирна и обратно.

При усиленъ износъ, обаче, инвентара на дружеството не може да задоволи нуждитѣ на българскиятъ експортъори и по неволя се създава работа и повишение на навлата на чуждитѣ параходи.

Тѣй или инѣкъ, параходитѣ на българското параходно дружество се явяватъ добъръ регулаторъ изобщо на навлата и спѣватъ експлоатацията, а сѣщевременно сѣ и средство за по-голѣма обичъ къмъ морето и развой на българското мореплаване.

Цариградъ, 27 августъ 1923 год.

А. Маноловъ.

ПЪРВОТО БЪЛГАРСКО ПАРАХОДНО Д-ВО.

Небезинтересна и крайно поучителна е историята на първото българско параходно дружество „Провидение“, основано въ Цариградъ въ 1863 година.

Навремето професоръ А. Иширковъ въ книгата си „България и Бѣло-Море“ даде нѣколко бѣгли бележки за това дружество, обаче ний записаме и възпоминанията на нашия родственикъ

г-нъ Янко К. Славчовъ, единъ отъ първитъ българи, общественици и търговци въ гр. Варна, които сподѣляме съ читателитъ на „Морски Сговоръ“.

Презъ 1863 год., българитъ комиссионери въ Цариградъ: Г. Арнаудовъ и Петръ А. Поповъ, последния въ последствие, следъ Санъ-Стефанския договоръ, околийски началникъ въ Тулча, притежавайки малко пари и голѣма предприемчивостъ, решаватъ и основаватъ първото българско параходно дружество, наричатъ го „Провидение“, като купуватъ единъ добъръ и доста голѣмъ параходъ, отъ нѣкой си богатъ Цариградски грѣкъ Цингросъ, срещу който внасятъ една частъ отъ стойността му, а срещу останалата — залагатъ парахода.

Тоя параходъ тѣ дипломатично наричатъ „Абдулъ-Азисъ“ и го пускатъ въ движение. Голѣма е била радостта на българитъ населяващи Черноморското ни крайбрѣжие, когато сж виждали тоя български параходъ, па макаръ и подъ турско знаме, а мѣстнитъ гърци отъ завистъ само подигравали българитъ, че не били годни за морячество.

Понеже дружеството е било акционерно, то тук-тамъ е имало прѣснати акции и изъ България, друга частъ е била покрита отъ основателитъ, но по-голѣмата е останала не покрита. Всѣка акция е струвала 10 турски лири.

Когато наближилъ падежа за втората вноска на стойността, Арнаудовъ и Поповъ се отнесли за помощъ до Цариградскитъ търговци Христо

Тапчилещовъ и Евлогий Георгиевъ, като ги помолили да взематъ участие въ дружеството.

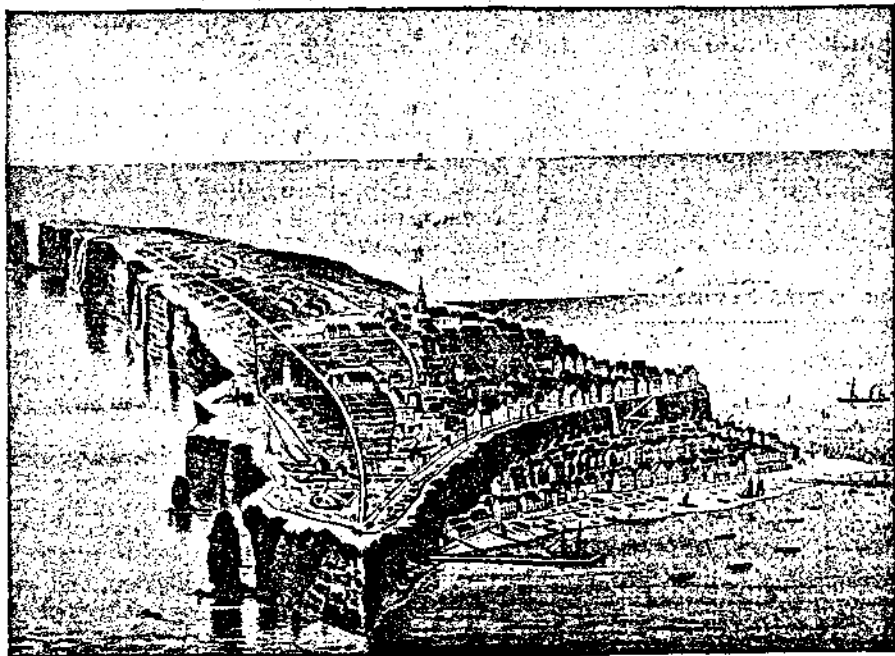
Гешевъ и Тапчилещовъ благосклонно погледнали на предложението, но пожелали да взематъ участие въ управлението му, обаче Арнаудовъ и Поповъ не се съгласили.

Желанието на Гешева и Тапчилещова било да подкрепятъ това народно дѣло и за да напълнятъ главитъ на Арнаудова и Попова, взели най-после една торба съ златни лири, отишли при тѣхъ и дълго ги уговарвали да ги приематъ въ управлението съ решающъ гласъ, но тѣ не се съгласили, поради което Гешевъ и Тапчилещовъ ги оставили, следствие на което парахода билъ секвестриранъ отъ Цингроса, а заедно съ него и първата вноска.

Така било погребано отъ българския инатъ това хубаво дѣло, за радостъ на мѣстнитъ гърци, които тържествувайки, подигравателно запитвали българитъ: „Дойде ли парахода, донесе ли коприви—гаванкели.“

Рухнало първото българско морско начинание, но възпоминанията за него оставили между Варненскитъ търговци Велико Христовъ, Янко Славчовъ и др. неугаснала искра, която най-после, презъ 1892 год. запалила идеята за образуване въ Варна на Българското Търговско Параходно Дружество, което презъ 1893 год. се снабдило съ първитъ два парахода „Борисъ“ и „България“.

Варна, 3 Ноември 1923 год.



Островъ Хелголандъ.

Г. Славяновъ.

ХЕЛГОЛАНДЪ.

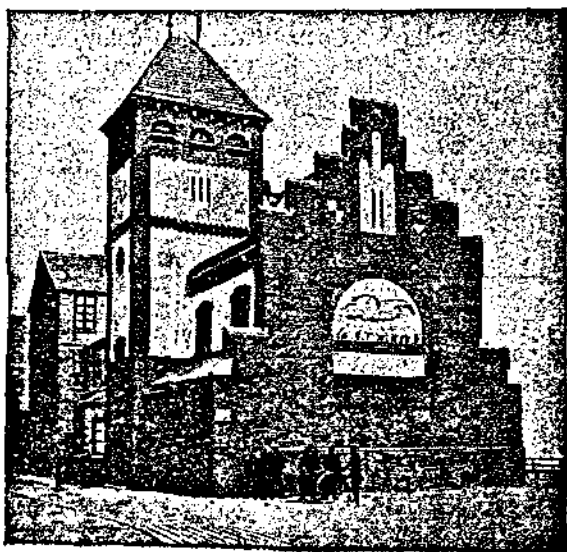
Хелголандъ е малко германско островче въ Северното море, лежащо на 30 мили отъ устието на Елба. То е червена ронлива скала, висока 66 метра, чиито брѣгове се спускатъ отвѣсно въ морето. Нѣкога неговата площъ е била значително по-го-

лѣма, обаче разрушителното действие на вълнитъ му е оставило само 290,000 кв. метра (0.29 кв. км.). Въ западното подножие на тѣзи висока и плоска отбѣре скала, наричана Oberland (горна земя), се простира малка низка равнина — Unterland (долна

земя) — състояща главно отъ червена глина, — сжщо тъй лесно размивана отъ водата.

До 1714 год. Хелголандъ е принадлежалъ на херцогството Шлезвигъ, а следъ това на Дания. Въ 1807 год. е завладѣнъ отъ англичанитѣ, а въ 1890 г. е продаденъ отъ тяхъ на германското правителство срещу частъ отъ една германска колония въ Южна-Африка.

Благодарение на неговото отлично стратегическо положение въ центъра на Нѣмскитѣ заливъ на Северното море, командуващо устиата на рекитѣ Везеръ, Елба и Айдеръ (въ Шлезвигъ), той биде превърнатъ отъ германцитѣ въ силна морска крепостъ, снабдена съ най-модерно въоръжение и съставляваща съ брѣговитѣ укрепени пунктове превъзходна операционна база за голѣмиятъ германски флотъ. Наредъ съ крепостта германцитѣ по-



Аквариума на островъ Хелголандъ.

строиха и широко, удобно военно пристанище, което презъ време на голѣмата война послужи твърде много на миннитѣ, подводни и въздушни германски флотилии. Следъ войната обаче, съгласно мирния договоръ, англичанитѣ разоржиха острова, като сринаха всички военни постройкы, включая и цѣлото пристанище. Днесъ лѣтническитѣ параходи и рибарскитѣ вѣтроходи, които най-често посещаватъ острова, сж принудени да заставатъ на котва въ откритото море.

Но съ това значението на острова не намалѣ, той си остана отличенъ ориентировъченъ пунктъ за оживенното корабоплаване къмъ голѣмитѣ германски търговски пристанища Хамбургъ и Бре-

менъ. Всѣки моментъ цѣлиятъ хоризонтъ около него е усеянъ съ многобройни търговски кораби; и въ услуга на това силно развито мореплаване, острова притежава добре уредени метеорологическа, радиотелеграфна и семафорна (сигнална) станции и единъ фаръ съ голѣма видимостъ.

Хелголандъ се счита и за единъ отъ най-хубавитѣ германски морски курорти. Почти цѣлиятъ Unterland е изпъстренъ съ хотели, ресторанти и вили за многобройнитѣ немци и чужденци, които всѣко лѣто посещаватъ острова. Пакъ за удобство на лѣтувачитѣ, тукъ има голѣмо казино, две банки, телеграфо-пощенска станция (острова е свързанъ съ брѣга чрезъ подводенъ телеграфенъ и телефоненъ кабелъ), театъръ, кинематографи и най-сетне твърде много магазинчета, продаващи всевъзможни дребни, но красиви предмети за споменъ или пъкъ ефтини и хубави вина, ликьори и цигари, понеже Хелголандъ е възъ отъ германскитѣ митнически граници.

Островчето е окръжено отъ каменни и пѣсѣчни плитковини, една отъ които се издига надъ водата въ видъ на пѣсѣчна дюна — всичката съществена ценностъ на морскитѣ курортъ. Дюната е дълга около 300 метра и широка около 6 метра, толкова е и висока. Тя е разположена на около единъ километъръ на изтокъ отъ Unterland'a; на западния ѝ брѣгъ сж морскитѣ бани, до които лѣтувачитѣ по нѣколко лѣти на день отиватъ съ лодки да правятъ своитѣ морски, пѣсѣчни и слънчеви бани.

Хелголандъ играе видна роль и въ развитието на германската наука, тукъ въ 1892 година е основанъ биологически институтъ за изследване живота на Северното море, а отъ 1902 г. тоя институтъ притежава и единъ отъ най-добре уреденитѣ аквариуми, освенъ богатия морски музей. Наредъ съ широката научна дейностъ на института, неговитѣ аквариуми и музей откриватъ предъ очитѣ на посетителитѣ на острова всичката прелестъ и разнообразие въ живота на северната морска природа.

Растителността на острова е крайно бѣдна: трева, низки храсти и нѣколко вида най-обикновенни културни растения. Сжщото е и съ животинското царство, което има само нѣколко представители отъ домашнитѣ животни. Сладка вода, освенъ дъждовната, на острова нѣма.

Цѣлото население на острова възлиза на 3500 души, една частъ отъ което — а именно заселитѣ се тукъ въ последно време, живее изключително отъ морскитѣ курортъ. Мѣстнитѣ жители — потомци на старото германско племе фризи, се занимаватъ съ риболовство, ловидва на раци, мореходство и главно съ водачество (пилотажъ) на минаващитѣ край Хелголандъ търговски кораби. Тия изпитани и калени моряци въ свирепитѣ бури на Северното море, говорещи и до днесъ своето фризийско неречие, сж запазили старитѣ си прости, но строги нрави; — на Хелголандъ никога не е имало затвори.



Мичманъ Панчевъ.

НА „СТРОГИ“.

Тиха нощ. Луната мълчаливо премина по черното платно, осяано съ безброй бледи свещици, метна погледъ къмъ спящия свѣтъ и бързо отминаваше — съкашъ бѣгаше. Слабъ западенъ вѣтрѣцъ гъделичка снагата на Нептуна и тя трепти.

Морето притаило дъхъ — спи. Спять и корабитѣ привързани о кея; спи и „Строги“ пригърналъ своитѣ 25 чада, готови винаги заедно да литнатъ по-



Устието на рѣка Камчия.

рейки синята морска мантия, да плъзнатъ и се надсмѣятъ на рева на морскитѣ вълни. Той съкашъ диша, леко поклащанъ отъ мъртвата вълна. Недалечъ фаръ се сили да надвие луната и блѣщи око въ ядъ, че е тъй слабъ, тъй малъкъ предъ нея. Града, обтѣгналъ се на завѣтъ подъ Франга спи.

Всичко спи... но едно „дж-р-р-р... тѣ“... „ставай“ съживи чадата на „Строги“, които бързо напускатъ люлки и готвятъ своя носачъ; той е готовъ, но той още спи....

„Дж-р-р-р... тѣ“ — „по мѣста за проба на машината“ — моряцитѣ сж готови: изсумтя сърдито машината, дръпна го назадъ, тласна напредъ и той замърда — пробуди се, и съненъ съкашъ искаше да продължи, но... „по мѣста за снемане отъ вързала“ не го остави. Моряцитѣ го отвързаха, два ясни звѣна се разнесоха и машината дръпна „Строги“ назадъ. Той се разбуди, стѣписа се назадъ, отри очи, огледа се напредъ и съ свитѣ вратѣ на мръщенъ той се втурна между двата фара, отмина ги безъ погледъ, зави надменно край: външния и бързаше да огледа равната синкава ливада, леко вгъвана отъ далеченъ вѣтрѣцъ и гъделичкана отъ западняка.

Луната съкашъ спрѣ. Блѣсъка ѝ се намали и едно следъ друго облачета се редяха да закриватъ напудреното ѝ лице. Тя побледнѣ. И облаци дойдоха да я закриятъ мѣтайки оловенъ воалъ на цѣлия небосводъ... Ревнивици, тѣ се бояха да не я съблазни левента морякъ и скриха я, но Господъ бѣ съ моряка... Облацитѣ почнаха да тъмнѣятъ, побѣляха, взеха огненочервенъ оттенъкъ — съкашъ горѣха. И подчиниха се тѣ на неговото величие и въ стройни редове, като есенни жерави, литнаха на югъ... но не достигнаха, стопиха се отъ но-

витѣ лжчи: вече Бога на деня бѣ запалилъ кълбото отъ изтокъ и червени езици прорѣзваха събрания се димъ, плъзваха по небосвода и топѣха останалитѣ женихи на луната... Ето я гола, прозрачна като стъкло и слаба като медуза.

... Запади Орфей стеклото се при хоризонта олово, па скокна надъ него, носящъ кървавъ факелъ да озари пакъ свѣта.

А „Строги“ бързаше, съкашъ бѣга отъ първитѣ лжчи. Мълчаливо отмина той Галата, метна погледъ къмъ Камчия и спомни си за блѣтитѣ лилии нежни като роса, спомни си величието на своитѣ предшественици и силата на стария българинъ морякъ*), видя дѣвственнитѣ гори що кичатъ българската Амазонка свели се надъ нея, като плачущи надъ гробъ жени и отмина да даде своето „Salut“ на Кара-Бурунъ и гордъ съ вдигната глава и надменно да отмине Козякъ и Емона (Гъозикенъ и Емине)? де Добричъ таеше своята скрита сила, готова да подкрепи плъзналитѣ по Евксинось (Черно море) галери да даватъ законъ и събиратъ данъ отъ венецианци, гърци и генуезци. Отмина ги... и жадеи за ревъ, за вълни и трѣсъкъ той втурна се въ широкото поле, въ чийто край далечъ нѣкъде се надигаше току-що пробудила се Папия, чийто черна глава стърчи, като могила, показваща пътя на воина римлянинъ

Прегази той Бургаския заливъ и вѣренъ на своята душа, той искаше да види всѣко кѣтче, а всѣко то е тъй красиво и тъй мило за него. Та нали той ведно съ другари запази ги отъ вражи кракъ, нали той тъй е обичанъ отъ тѣхъ, нали тѣ



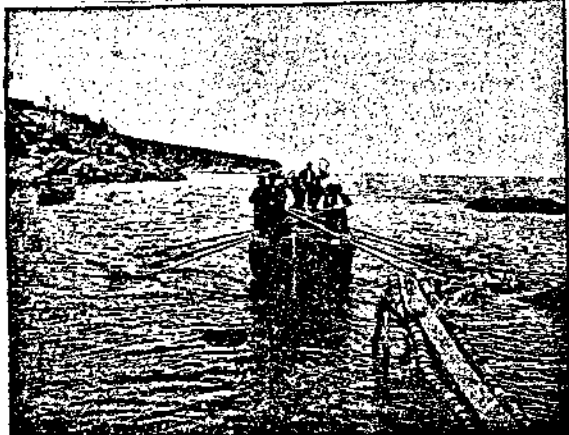
Созополския носъ и островъ „св. Иванъ“

толкова велики дни му създадоха и всѣко кѣтче, всѣко заливче, всѣка рѣчичка и камъче сж еднакво мили за него и той се спира да имъ се нарадва, иска да ги погали и прегърне.

Днесъ той избра *Затулената* рѣка (Ропотамо), край чийто корито сж изсипани стотици цѣвѣта съ

*) Въ времето на Им. Асѣнъ II и по-късно при Добробича въ устието на Камчия е имало корабостроителница, която остава и въ турско време. Отъ тамъ на устието на Камчия турцитѣ казватъ „терсана ейри“, което значи корабостроителница.

рѣдка красота, чийто устие е дълбоко, тихо и води нагорѣ между чудно красиви, високи, гористи брѣгове, край величественъ хълмъ, въ недрата на Странжа, где намираха приемъ стотици българи пла-



Рибари отъ Масления носъ (Зехтинъ Бурунъ).

шени отъ турски яремъ. А недалечъ отъ устието мълчаливо се издига островъ „Св. Тодоръ“, бдящъ надъ стотицитѣ рибарски разтлани мрежи предъ

устието, които цедятъ водата та вадятъ злато — лъскавитѣ гърбове на хиляди скумбрии сж по-сѣжни отъ злато, а тѣ тукъ съ хиляди сами идватъ.

Забързалъ „Строги“ искаше да скокне въ рѣката, да плувне и обиди цѣла Странджа, но сѣкашъ машината бѣ противъ. Тя го дръпна, възпрѣ го. Недоволенъ той застана, протегна лапа и хвана се о дъното, спрѣ се да се порадва на своитѣ племянници, които току отиваха къмъ мрежитѣ и преценили водата се връщаха доволни отъ лова, а вжтрѣ се лжѣха купъ отъ пѣстри лъскави живи врътена, скачайки въ агония — скумбрии е.

Той имъ завиждаше, но бѣ безсиленъ да изпълни тѣхната игра и той не можа спокойно да догледа всичко. Намръщенъ той прибра лапа, сви опашка на лѣво и потегли за кжтъ по-тихъ, по-уютенъ.

По старъ навикъ той се усмихна на островъ „Св. Иванъ“, клюмна глава на Созополъ и мълчаливо се втурна къмъ залива, но и тукъ мрежи, и тукъ злато... Отбѣгна той неволно първата, мина далечъ отъ втора и бързо съ отправени само напредъ очи се спрѣ, блѣсна котвата; тя изрѣмжа и лепна се на дъното, а той още мърдаше, недоволенъ-завистливъ.

И когато Орофей прати последенъ топълъ лжтъ, „Строги“, прегърналъ своитѣ двадесетъ и петъ чада, заспа въ люлка надъ любимата си вълна.

Евксиновъ.

ДЪЛБА НА МОРЕТО.

Тамо край морето синьо, подъ стройна топола
Седеше старецъ умисленъ — самъ свѣти Никола.
Чакаше да дойдатъ тука отъ страни далечни,
Пратенници, хора — морски, отъ всички народи,
Море братски да раздѣлятъ на времена вѣчни.

* * *

Гладко бръснатъ-причесанъ и въ фракъ, Джонъ-Булъ,
С'яхта бърза той пристигна направо отъ Хулъ.
Съ монокълъ се представи кюсе, сжщо клинъ,
На багажа му личеше: Вашингтонъ — Бруклинъ.
С'шапка крива и извита, съ пера зелени,
На конъ гордо се вестява синьоре Ла-Бене.
Сетне плавно, величаво, по парижка мода,
Поклони се, на столъ седна, Франсуа де Коба.
С'крачки бързи крадишката, с'вирнати мустацй,
Зае мѣсто мълчишката тореадоръ Кадаци.
Умислени се явиха, съвсемъ безъ покана,
Майсторъ Дойчо съ момчето на дѣда Ивана
Зеръ! момчето се надѣва, че зетъ ще му стане,
Но дойчова щѣрка мрази червени сукмани.
Замъгли се хоризонта, прахъ — облакъ се дига;
Гледай! тази върволица, що сега пристига:
Съ знамена пристигнаха, с'празни чемадани,
Сърбинъ, турчинъ, влахъ, унгарецъ и капитанъ Яни.
Ето звънеца удари! Тишина настана!

ПАНАЙОТЪ В. МОСКОЯНИ

=== **ТЪРГОВИЯ** ===

Съ разни колоннални стоки, пресни и
солени риби, житерство, винарство и др.

НЕСЕМВРИЯ

За телеграмм: МОСКОЯНИ

Телефонъ № 3.

Производителна Механическа
Корабна Кооперация
„СЪГЛАСИЕ“

ГР. ВАРНА

Край езерото до старата гара.

Строи и поправя: кораби, моторни лодки,
вѣтроходи и гребни лодки.

Прави поправки на корабни корпуси, мачти,
машини и котли.

Разполага съ кислородовъ апаратъ за всѣка-
къвъ видъ заварки и резания.

Прави отливки отъ чугунъ, бронзъ и др. метали.

Притежава всички уреди за направата и по-
правката на парни корабни и индустриални
котли и резервуари.

Монтира всѣнакъвъ видъ парни машини, мо-
тори, а тана също и всички видове индус-
триални и земледѣлчески машини.

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна

ДИРЕКЦИЯ:

ВАРНА

ул. „Цариградска“

Телефонъ № 33

Телеграфически адресъ:

„Постоянство“.

ooo

АГЕНЦИИ:

Цариградъ

Дарданели

Деде Агачъ

Кавала

Солунъ

Пирея

Хиосъ

Смирна

Митилинъ

Редовна служба за пътници и стоки:

1. Крайбрежна линия: Варна—Бѣла—Месемврия—Анхиало—Созополъ—Бургазъ—Кюприя—Василико—Ахтополъ—Бургазъ—Созополъ—Анхиало—Месемврия—Бѣла—Варна.
2. Цариградска линия: Варна—Бургазъ—Цариградъ—Бургазъ—Варна.
3. Пирейска линия: Варна—Бургазъ—Цариградъ—Дарданели—Деде-Агачъ—Кавала—Солунъ—Пирея—Хиосъ—Смирна—Митилинъ—Дарданели—Цариградъ—Бургазъ—Варна.
4. Александрийска линия: Варна—Бургазъ—Цариградъ—Дарданели—Смирна—Родосъ—Александрия—Портъ-Саидъ—Яфа—Кайфа—Бейрутъ—Родосъ—Смирна—Митилинъ—Дарданели—Цариградъ—Бургазъ—Варна.

ДРУЖЕСТВЕНИ ПАРАХОДИ:

s/s „Царъ Фердинандъ“ 2000 тона

s/s „Варна“ 2500 „

s/s „България“ 1100 „

s/s „Кирилъ“

s/s „София“

350 тона

250 „

Стефанъ Филиповъ

Лозарь-Винарь

— Анхиало —

Георги Богдановъ

Бирария-Кафене и Кръчма

— Анхиало. —

Недѣлчо В. Петровъ

Хотелъ „България“

— Анхиало. —

Никола Груевъ

Модеренъ шивачъ

— Анхиало —

— **Никола Атанасовъ** —

Магазинъ съ манифактурни, галантерийни и бродерийни стоки.

— Анхиало. —

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА ЗА

официалниятъ органъ на Б. Н. М.
Сговоръ — иллюстрираното списание
„Морски Сговоръ“, което презъ теч-
ниѣ на 1924 година ще излезе въ
10 книжки.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

За въ България 100 лева;
За въ чужбина 120 лева;
Отдѣленъ брой 15 лева;

Списанието излиза въ началото на всѣ-
ки месецъ, освенъ месецитѣ юлий и ав-
густъ. То се урежда отъ книжно-про-
свѣтния отдѣлъ при Б. Н. М. Сговоръ.

Отъ книжкитѣ на „Морска Библиотека“

Книжка № 1, 2, 5 и 6 сж изчерпани
Книжка № 3 струва 5 лева;
Книжка № 4 струва 6 лева;
Книжка № 7 струва 14 лева;
Книжка № 8 струва 15 лева;
Книжка № 9 струва 15 лева;

Всичко що се отнася до списанието
„Морски Сговоръ“ и до „Морска библи-
отека“ да се изпраща на адресъ:

До Главното управително тѣло на Б. Н. М.
Сговоръ, Книжно-просвѣтенъ отдѣлъ.
Гр. ВАРНА.

По вжже човѣкъ се спушна отъ аероплана.
 Кой е този? — питатъ всички — каква изненада!..
 „Азъ пристигамъ ей сичка отъ София града“.
 „Късно получихъ депеша, моля извенете,“
 „Мѣстото ми, где да седна, само покажете“.
 Вторично звънецъ удари, Джонъ-Булъ гордо стана,
 Морска карта той извади, цвѣтно начертана:
 Съ портове и заливи, съ рѣчни устия
 (Даже бѣше означена и рѣка Камчия!)
 Той захвана рѣчь си ясна, че време е вече,
 Всѣки народъ отъ морето полза да извлече;
 Но едно условие иска да се съблюдава:
 Проливитѣ, каналитѣ, той да управлява.
 Кога речъ си Джонъ-Булъ свърши, Франсуа захвана:
 В'речъ си „скромна“ той предложи нова си програма,
 Че морето се раздава на всички народи,
 Но, че никой нѣма право да строй параходи.
 И правото за строежа нему да се дава;
 Портовотѣтъ в'Ориента той да построява!?...
 Следъ Франсуа отъ трибуна пакъ се речъ зачува,
 Че безъ програма на Уилсонъ, миръ не ще царува;
 Кат'морето си раздѣлятъ всички тукъ по равно,
 Чакъ тогазъ миръ ще стане и ще бжде славно,
 Всички братски ще живѣятъ, безъ дългъ и гаранции,
 Че подържатъ тазъ програма вси Американци!..
 Много още говориха: за море — проливи,
 За немирнитѣ балкани, за тихи заливи,
 За хвърчила безмоторни, за флоти въздушни,
 За подводници модерни с'дизели послушни,
 За острови и за бази — портове свободни,
 За пѣтища нови морски — рѣки пълноводни!...
 Отъ разпритѣ многобройни, спорове голѣми,
 Възмути се свѣтй старецъ; с'очи нажалени,
 Заседанието прекъсна — викна грѣмовито:
 „Ей Вий народи велики! — алчни упорито“,
 „Морето е божя дарба за всички народи“,
 „Всички могатъ, кога искатъ, да строятъ кораби“,
 „Каналитѣ, проливитѣ, ще бждатъ свободни“,
 „Такива сж законитѣ — наредби господни!“

* * *

Разтури се събранието — тишина настана,
 Пратеника отъ София седна в'аероплана.
 И рече му свѣтй старецъ, съ усмивка блага:
 „Вземи, синко, тази книга — таз'ценна награда“,
 „На народа твой да кажешъ, че е вече време“,
 „Къмъ морето да погледне, стига той да дрѣме!...“

 Кога нощта тъмна мина, кога изтокъ блѣсна,
 Лжчи златни озариха книгата небесна.
 На пергамента вълшебенъ, слова заблѣстѣха:
 „Морето е скъпоценно, свѣщенна е нива“,
 „Зарадъ него простено е кръвъ да се пролива“,
 „Идеалитѣ народни достигатъ се лесно“,
 „Съ кораби, съ помощта, на море чудесно!...“

МОРСКИ НОВИНИ.

Индустрията на сардинитъ въ Югославия. Риболовния сезонъ въ Югославия презъ 1922 год. не даде много благоприятни резултати. Цѣлия уловъ се пресмѣта на около 10,000 бурета, т. е. около 550,000 кгр. Това количество представлява само много малка частъ отъ онова, което се добиваше въ Далмация при нормални условия.

Измежду морските риби, сардинитъ сж най-чувствителни къмъ студа и силнитъ течения. Зиметъ се отдалечаватъ отъ крайбрежията и отиватъ въ дълбокитъ води, гдето по-добре сж запазени отъ измѣненіята на температурата. Сардинитъ бѣгатъ най-вече отъ вѣтроветъ, които духатъ по далматинскитъ острови. Успѣха на лѣтната риболовна кампания зависи най-вече отъ появяването въ началото на пролѣтъта на планктона, който плува въ голѣмо количество по повърхността на водитъ и служи за храна на сардинитъ.

Освенъ това, следъ войната, по технически причини Югославянскитъ риболовни мѣста не бѣха добре използвани. Главно имаше недостигъ въ материали и застой въ заводитъ.

До 1922 год. 75% отъ заводитъ бѣха още въ ржчегъ на чужденци. По настоящемъ положението е видоизмѣнено, понеже по-вече отъ 50% отъ заводитъ станаха собственост на туземцитъ.

Презъ 1922 г. нѣкои банки, особено Югославянската Индустриална Банка въ Сплитъ, Банката на Кооперациитъ въ Сплитъ и Индустриалната Федерация Омишъ, откупили заводитъ на анонимното дружество „Сардина“. Подписката на акциитъ не даде очакванитъ резултати, може би защото въ страната не могатъ още добре да схванатъ важността на сардинената индустрия за народното стопанство.

Въпреки всички тия мжнотии, безименото дружество „Сардина“ съумѣ да прокара своитъ продукти по всичкитъ пазари и приготвенитъ отъ тоя заводъ сардини се изнасятъ въ Южна-Америка и Австралия, гдето се много ценятъ.

(Превелъ отъ „La pêche maritime“, № 260, 1923 г. Н. П. И.)

Подобрение методитъ за запазване рибата чрезъ употребяване на стерилизиранъ ледъ.

Въ списанието „Ice and Cold Storage“ отъ изтеклия септемврий, Д-ръ W. E. Gibbs много похвално се изказва за вкарването въ леда на предпазителни средства, за да се забави разлагането на рибата. Ежемесечния бюлетинъ за сведения по охлаждането ето какъ анализира това важно съобщение.

Обикновено употребявания ледъ съдържа въобще голѣмо количество вредни организми (бактерии), каквито съдържа и самата риба; като се стопи леда освобождава тия организми, които се разпространяватъ върху рибата и причиняватъ разлагането ѝ. Нѣщо повече, голѣма частъ отъ повърхността на рибата е изложена на въздуха или се намира въ съприкосновение съ друга риба и щомъ почне разлагането, произвежда се и топлина.

За да се избѣгне това неудобство, може да се употреби ледъ, образуванъ отъ вода, съдържаща особенъ разтворъ, който не причинява никаква вреда на рибата.

Въ тая посока опити били направени въ *Fleetwood*. Употрѣбения предпазителенъ разтворъ билъ отъ твърде чистъ натриевъ хипохлоридъ, въ размѣръ единъ галлонъ (4—5 кгр.) на една бѣчва вода отъ 1000 кгр.

Опитътъ билъ направенъ върху 100 стони (635 кгр.) риба, раздѣлени на две части, опаковани въ отдѣлни сандѣци, първата — съ обикновенъ ледъ, втората — съ специално приготзенъ за целта ледъ.

Следъ една седмица, дветъ части били въ добро състояние, първата частъ едва намирисвала.

Следъ втората седмица, първата — била въ лошо състояние и много меришела, докато втората частъ била все тъй прѣсна, както въ началото.

Въ края на третата седмица, първата частъ била тъй развалена, че трѣбвало да се изхвърли, а втората била — въ добро състояние. Най-сетне следъ 4 седмици тя била още годна за ядене.

Вследствие на тия опити, тоя ледъ се употребявалъ съ полза върху много трални кораби отъ *Fleetwood*.

Опити отъ сжщия родъ се правятъ по настоящемъ отъ научния и технически отдѣлъ по риболовството въ *Булонъ* и ще бждатъ последвани отъ подобни опити въ *Ла-Рошелъ* и *Лориентъ*.

(Изъ „La pêche maritime“, № 260, 1923 год., превелъ Н. П. И.)

Търговския флотъ на Гърция. Следъ загубитъ, които грѣцкия търговски флотъ претърпя въ време на войната, той наново почва да се възвръща въ първоначалното си състояние, което е ималъ преди европейската война. Това личи ясно отъ следната статистика за състоянието на грѣцкия търговски флотъ, напечатана въ германското морско списание „Hansa“.

Януарий 1913 г.	474	кораба съ	830,000	Bgr. R. T
„ 1920	284	„	430,237	
„ 1921	335	„	494,269	
„ 1922	410	„	685,000	
„ 1923	419	„	736,719	
Мартъ 1923	425	„	762,711	

Бързото възстановяване на грѣцкия търговски флотъ се дължи главно на това, че корабоприетелитъ сж получили навреме голѣми застрахователни премии за потъналитъ имъ параходи отъ английскитъ осигурителни дружества, кждето корабитъ имъ сж били застраховани отъ злощастия. Отъ друга страна и грѣцкото правителство е отишло на помощъ на корабоприетелитъ, като имъ е направило много улеснения и отстъпки по въпроса за облаганията на капиталитъ и печалбитъ — една помощъ, която отчасти е поправило тежкото икономическо положение създадено благодарение на последната война.

Въ първитъ двѣ години следъ войната, поради липса на тонажъ, корабнитъ навла бѣха много се повишили и корабитъ струваха много скъпо. Корабоприетелитъ използваша и този моментъ да увеличатъ печалбитъ си, да подобрятъ положението на плавателнитъ имъ средства и даже да закупятъ нови такива при високи цени.

Следъ това обаче, когато въ всички страни се почна усиленъ строежъ на търговски кораби, корабнитъ навла спаднаха бързо и грѣцкитъ корабоприетелитъ

притежатели се указаха въ много тежко положение — при закупени кораби на високи цени и при малки навла тѣ трѣбваше да търпятъ загуби. При все това, обаче, очаква се едно подобрене на положението имъ съ скорошното възобновяване движението между пристанищата на съветска Русия, въ което тѣ вѣрватъ. А знае се, че единъ отъ главнитѣ обекти на гръцкото корабоплаване е Черно море.

С. Ч.

Руското съветско правителство е предприело покупката на два търговски парахода отъ Англия, споредъ както съобщава „Wallstreet Journal“. Правителството сѣщо ще предприеме покупката на още 8 товарни кораби отъ Германия и ще изпрати тамъ за поправка други 10. Тоя търговски флотъ е предназначенъ да обслужва нуждитѣ на руситѣ по пренасянето на зърненитѣ храни въ Балтийското и съседнитѣ нему морета.

(Изъ „Deutsche Schifffahrt“, № 21, 1923).

Риболовството въ Русия е почнало наново пакъ да се повдига. Берлинската фирма Ruben & Bielfeld A. G. е получила даже концесия за износъ на риба отъ Русия въ течение на петъ години. Въ силата на тази концесия фирмата е получила право да закупува въ неограничено количество риба отъ областитѣ на рускитѣ рѣки, които се вливатъ въ Балтийското, Черното и Каспийското морета и да я изнася въ чужбина въ прѣсно състояние или въ видъ на консерви. Срещу тази концесия руското правителство получава сумата 25,000 швейцарски франка и 50% отъ чистата печалба. Представителя на фирмата и необходимия персоналъ за целта сѣ заминали за Русия.

(Изъ „Hansa“ № 51, 1923, С. Ч.)

Каналното движение въ Русия. Германскиятъ корабъ „Pionier“ е направилъ едно пътуване отъ Хамбургъ, презъ рускитѣ рѣки и канали чакъ до Enzeli на Каспийското море. Корабътъ „Pionier“ е пропътувалъ Финскиятъ заливъ, следъ това е навлязълъ въ рѣка Нева, а отъ тамъ чрезъ Мариинската канална система е достигналъ Волга и Каспийското море. Маринската канална система, която преди войната беше запусната, сега наново е възстановена. Втори единъ корабъ — „Enzeli“, който е построенъ специално за да обслужва водниятъ пътъ презъ Русия, между Хамбургъ и Каспийското море, е вече на пътъ, а други два моторни кораби (едина 1000 тона, а другия 500 тона) се строятъ въ Ретрингенъ. Заржчани сѣ сѣщо още петъ кораба въ Швеция. Тоя воденъ пътъ се обслужва отъ дружеството — „Германо — Руски параходенъ транспортъ“ — членове на което сѣ съветското правителство и единъ германски концорсиумъ. Съ помощта на тия кораби ще могатъ да изнасятъ германскитѣ издѣлия въ вътрешността на Русия, къмъ Каспийското море и въ Персия, а отъ друга страна — да се внасятъ сурови материали отъ Русия въ Германия. Единъ аменикански концорсиумъ ще получи концесия да свърже посредствомъ каналъ рѣкитѣ Донъ и Волга, така че горепоменатия воденъ пътъ — Хамбургъ-Каспийско море — ще бжде въ връзка въ Черното и Срѣдиземно морета. Проектира се понататъкъ да се свърже, пакъ посредствомъ искусствѣнъ каналъ, Каспийското море и Аралското езеро.

(Изъ „Werft-Reederei-Hafen“, № 23, 1923 г., С. Ч.)

Английското адмиралтейство е получило не отъ давна едно съобщение, споредъ което три английски риболовни кораба, които ловѣли риба въ Руското Бѣло море, били преследвани въ продължение на три часа отъ една болшевишка канонерска лодка. Единъ отъ тия кораби — „Лордъ Асторъ“ — билъ застигнатъ отъ канонерската лодка и задържанъ. По този случай единъ английски воененъ корабъ е получилъ заповедъ да се отправи за Мурманското крайбрежие, кждето да остане да покровителствува английскитѣ риболовни кораби, които ловятъ риба вънъ отъ териториалнитѣ води на Русия.

Не се знае точно причината за задържането на рибарския корабъ „Лордъ-Асторъ“, но много е вѣроятно, че съветскитѣ власти сѣ го пленили, защото ловѣлъ въ произволно опредѣлената отъ тѣхъ граница на териториалнитѣ води — 12 морски мили. Споредъ международното морско право, териториални води се считатъ тия, които се простиратъ на 3 морски мили отъ брѣга на коя да е държава.

(Изъ „La pêche maritime“, № 259, Н. П. И.)

Осемчасовия работенъ день на море. Решението на Генуезката конференция презъ 1920 год., за 8 часовия работенъ день на море, предизвика презъ 1922 г. стачки въ французкитѣ кораби. Презъ септемврий 1923 год. италианскитѣ работници на море представили искания предъ корабпритежателитѣ си за 8 часовъ работенъ день и 36 часова седмична почивка.

Това, както и въ Франция, ще увеличи обслугитѣ на корабитѣ, ще сѣ необходими по-вече заплати, за покриването на които сѣ нуждни високи навла, което е въ ущърбъ на конкуренцията, тъй силна днесъ.

Параходното движение въ Съединенитѣ Щати. Американското списание — „New Yorker Nautical Gazette“ — дава въ септемврийския си брой отъ 1923 г. следнитѣ статистически данни за развитието на параходното движение въ Съединенитѣ Щати за времето отъ 1914 до 1923 год. включително. Показанитѣ цифри означаватъ общото движение на корабитѣ т. е. влезлитѣ и излезлитѣ кораби отъ пристанищата взети заедно.

Фин. година (привършва се на 30 юний)	Общъ тонажъ американски	Въ %, на американ- ския флагъ	На чуж- дитѣ фла- гове.
1914	27,470,703	79,101,283	26% 74%
1915	26,693,736	66,901,818	29 71
1916	35,829,742	68,143,163	34 66
1917	37,870,464	64,678,782	37 63
1918	38,489,763	52,980,156	42 58
1919	41,020,746	51,855,601	44 56
1920	55,239,879	53,253,160	51 49
1921	67,946,336	70,124,833	49 51
1922	59,756,486	63,159,285	48 52
1923	61,293,398	72,196,133	45 55

Тази таблица показва, че най-голтѣмото параходно движение е било презъ 1921 година.

(Изъ „Werft * Reederei * Hafen“, № 20, 1923 г.)

Движението въ Панамския каналъ презъ изтеклата 1923 година е било съ 50% по-голтѣмо отъ това презъ 1922 год. Презъ 1923 година по Панамския каналъ сѣ минали 3967 търговски кораба, които сѣ заплатили общо сумата 17,508,199 долара. Споредъ тия данни Панамскиятъ каналъ е ималъ срѣденъ дневенъ приходъ 49,976 долара. До тази го-

дина, канала не е давалъ такъв голѣмъ приходъ. Най-добрата, въ това отношение до сега година е била 1921, когато канала е билъ използванъ отъ 2,892 кораба и е получилъ приходъ 11,276,889 долара. Годината 1922 е показала едно намаление, както въ количеството на миналитѣ кораби, така и въ съответната приходна сума.

(Изъ „Schiffbau“).

Движението на корабнитѣ цени презъ последнитѣ 25 години. Това се вижда ясно отъ следната табличка, гдето за всѣка година е дадена средната цена въ английски лири за единъ 7,500 тоненъ параходъ.

въ края на 1898 год.	= 48,600
въ началото на 1899 год.	= 58,500
въ средата на 1899 год.	= 48,800
въ началото на 1900 год.	= 52,000
въ средата на 1900 год.	= 54,300
въ края на 1900 год.	= 52,000
въ началото на 1901 год.	= 61,000
въ края на 1901 год.	= 48,500
въ средата на 1902 год.	= 43,000
въ края на 1902 год.	= 48,000
въ средата на 1903 год.	= 50,900
въ края на 1903 год.	= 39,400
въ края на 1904 год.	= 38,900
въ края на 1905 год.	= 44,500
въ края на 1906 год.	= 41,400
въ края на 1907 год.	= 38,500
въ края на 1908 год.	= 36,000
въ края на 1909 год.	= 38,900
въ края на 1910 год.	= 38,900
въ края на 1911 год.	= 46,600
въ края на 1912 год.	= 58,000
въ края на 1913 год.	= 48,000
въ средата на 1914 год.	= 42,500
въ края на 1914 год.	= 60,000
въ средата на 1915 год.	= 82,500
въ края на 1915 год.	= 125,000
въ средата на 1916 год.	= 180,000
въ края на 1916 год.	= 187,700
въ края на 1917 год.	= 165,000
въ средата на 1918 год.	= 180,500
въ края на 1918 год.	= 169,000
въ средата на 1919 год.	= 195,000
въ края на 1919 год.	= 232,000
въ началото на 1920 год.	= 258,500
въ средата на 1920 год.	= 180,000
въ края на 1920 год.	= 105,000
въ първото 3 мес. на 1921 год.	= 82,000
въ второто 3 мес. на 1921 год.	= 63,700
въ трето 3 мес. и края на 1921 г.	= 60,000
въ първата 1/4 на 1922 год.	= 66,000
въ втората 1/4 на 1922 год.	= 62,000
въ третата 1/4 на 1922 год.	= 63,700
въ края на 1922 год.	= 65,700
въ първата 1/4 на 1923 год.	= 65,700
въ втората 1/4 на 1923 год.	= 62,500

Споредъ нея корабитѣ най-ниско сж коствували презъ 1908 г. — 36,000 англ. лири за единъ 7,500 тоненъ корабъ, а най-скжпо — презъ 1920 г. — 258,500 лири за сжщия корабъ.

Цената на сжщия корабъ сега се приближава къмъ тая въ началото на европейската война — около 60,000 английски лири.

Споредъ органа на Английското адмиралтейство, тѣзи цени на корабитѣ въ Англия може да се взематъ като норма и за другитѣ държави.

Анверсъ и Ротердамъ. Между Анверсъ и Ротердамъ (Белгия и Холандия) се създава все по-голѣма борба за надмощие; всѣко отъ тия пристанища се старае да заеме първенствующе мѣсто на северъ. Въ Анверсъ растежа на движението на корабитѣ е много по-голѣмъ, отколкото въ Ротердамъ. Това се вижда отъ следнитѣ данни:

Месеци (1921 г.)	Ротердамъ		Анверсъ	
	Число на корабѣтѣ	Нето рег. тона	Число на корабѣтѣ	Нето рег. тона
Януарий . . .	423	538246	570	721291
Февруарий . .	296	432972	613	698236
Мартъ	155	237934	691	838257
Априлъ	181	325560	648	899744
Май	482	582057	705	936653
Юний	565	755508	701	1039054
Юлий	566	660036	665	1003741

Намалѣнието на параходното движение въ Ротердамъ презъ м. февруарий — май се обяснява съ стачката на пристанищнитѣ работници. Презъ м. септември и въ дветѣ пристанища е настъпило голѣмо оживление на параходното движение, по причина на търговията съ храни.

Сравнявайки параходното движение въ Анверсъ презъ 1921 и 1914 год. се вижда, че числото на параходитѣ се е увеличило (585 и 618), когато тонажа се е намалилъ (1,245,000 и 987,990 тона). Причината за това е обстоятелството, че сега и презъ войната сж строени преимуществено кораби съ малка вмѣстимостъ.

Сегашното параходно движение въ Анверсъ, особено въ сравнение съ 1919 год., постоянно се засилва. Сжщото може да се каже и за Ротердамъ.

Ще трѣбва за въ бждаще да се очаква голѣмъ растежъ на параходното движение въ Ротердамъ, благодарение на сключения между Германия и Холандия договоръ, споредъ който всички купувани отъ Германия въ странство стоки ще бждатъ пренасяни съ Холандски параходи. Въ свръзка съ този договоръ положението на Холандскитѣ пристанища значително се подобрява.

(Изъ сп. „Полско знаме“).

ОФИЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ.

(Известия на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ, разпоредби, изъ живота на клоноветѣ и пр.).

Списанието „Морски Сговоръ“ е изпратено на всички издѣлжили се абонати и на изплатилитѣ членскитѣ си вноски чле-

нове на Б. Н. М. Сговоръ. Тия отъ тѣхъ, които не сж получили първия брой да съобщатъ веднага въ редакцията



„Убирай“ (Моряци, теглящи корабно въже).

Скулптура отъ К. Шиваровъ.

Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ моли всички клонове да изпращатъ по два екземпляра отъ всички свои печатни издания, като: брошури, позиви, афиши, покани и пр. на Морския музей при Б. Н. М. Сговоръ въ Варна.

Книжно-просвѣтниятъ отдѣлъ при Б. Н. М. Сговоръ, който урежда списанието „Морски Сговоръ“, моли крайбрежнитѣ клонове да изпратятъ снимки отъ нашитѣ брѣгове и прилежащитѣ води, за да бждатъ отпечатани въ списанието. На отгвдната страна снимкитѣ трѣбва да бждатъ надписани съ моливъ, като се укаже, както датата на фотографирането, така и точниятъ адресъ на фотографа.

Книжно-просвѣтниятъ отдѣлъ при Б. Н. М. Сговоръ за отпечатани статии, стихове, картини и снимки, помѣстени въ сп. „Морски Сговоръ“, плаща следниятъ хонораръ:

За оригинална статия на една страница 60 лв.
 За преводна статия на една страница 40 лв.
 За стихове за единъ редъ 3 лв.
 За оригинални картини, скици, венетки и пр. на квадратенъ сантиметъръ 0.50 лв.
 За фотографически снимки на квадратенъ сантиметъръ 0.10 лв.

Цената на обявленията за еднократна публикация е следната:

На цѣла страница	600 лева.
На $\frac{1}{2}$	300 „
На $\frac{1}{4}$	200 „
На $\frac{1}{8}$	100 „

Секретаря на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ е посетилъ на 1 Декемврий м. г. гр. Шуменъ, дето е държалъ две беседи, едната на тема „Подводното плавание“ предъ учителитѣ и учителкитѣ на учителския институтъ и втората — „За използването на морето другаде и у насъ“, предъ гражданитѣ. Освенъ това управителното тѣло на

клона е имало три заседания, съ участието на г. Славяновъ, въ които сж били размѣнени мисли върху цѣлъ редъ текущи въпроси и главно върху дейната програма на Сговора.

На секретаря е направило впечатление живия интересъ, съ който членоветѣ на мѣстното управително тѣло се отнасятъ къмъ дѣлото на Сговора.

Шуменскиятъ клонъ развива похвална дейность по привличане на членове не само отъ града, но даже и отъ околията.

Секретаря на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ г. Г. Славяновъ, изпълнявайки начертания отъ Гл. Уп. Тѣло планъ за обиколки на клоноветѣ е посетилъ на 15 и 16 Декемврий м. г. града Горна-Орѣховица, дето на 15.XII. е било уредено отъ Управителното тѣло на клона съвмѣстно заседание съ секретаря за обмѣна на мисли върху всевъзможни текущи въпроси и върху изпълнението дейната програма на Сговора. На 16 с. м. клона е уредилъ беседа отъ г. Славяновъ предъ гражданитѣ на тема — „За използването на морето другаде и у насъ“.

На секретаря е направило впечатление образцовото водене на писмоводството и смѣтководството на клона, усилената дейность на председателя г. Секуловъ — касиеръ-дѣловодителя г. Момчиловъ, а също така и живиятъ интересъ на членоветѣ отъ Сговора къмъ предполагаемитѣ екскурзии по морето до Египетъ и по Дунава до Виена.

На 17 и 18 Декемврий секретаря е билъ въ гр. Търново, дето е държалъ предъ отлично посетени събрания и дветѣ си беседи. Слушателитѣ сж били преимущественно ученици и ученички. Беседитѣ сж били придружени съ концерти отъ военната музика.

На секретаря е направило впечатление силното влечение на младежта къмъ рѣчния спортъ. Въ това направление, благодарение на енергичната

дейностъ на клона въ сътрудничество съ читалището „Никола Михайловски“, Търново обещава да заеме едно отъ първитѣ мѣста въ страната.

На 23 с. м. секретаря е взелъ участие въ общото годишно редовно събрание на Търновския клонъ, където е далъ обяснения върху създаването и развитието на Сговора, върху дейността на учредителния съборъ и неговитѣ решения, върху новиятъ уставъ, дейната програма и т. н. Събранието се е отнасяло съ живъ интересъ къмъ всички въпроси сложени, на разглеждане.

Търновскиятъ клонъ обещава да бжде единъ отъ най-дейнитѣ — за презъ предстоящата година.

На 24 и 25 Декемврий секретаря е билъ въ гр. Плевенъ, дето е държалъ първата си беседа предъ учащата се младежъ, а втората предъ гражданството. Тамъ му е направило впечатление живиятъ интересъ, съ който представителитѣ на плевенската интелигенция сж се отнесли къмъ идеитѣ на Сговора и къмъ засегнатитѣ въ беседитѣ въпроси.

Освенъ това Управителното тѣло на клона е имало заседание, на което е присъствалъ секретаря на Гл. Упр. Т. и на което сж били уяснени всички въпроси отъ текущата дейностъ на клона.

На 26, 27 и 28 Декемврий г. Славяновъ е билъ въ гр. Ловечъ, дето е държалъ и дветѣ си беседи предъ гражданството, а едната е повторилъ и предъ учащата се младежъ. По неговъ починъ е било свикано на 28. XII. и събрание на по-първитѣ граждани, на което той е изложилъ цѣлитѣ, задачитѣ, дейността и основитѣ, на които почива организацията на Сговора. Събранитѣ граждани единодушно сж решили основаването на клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ въ гр. Ловечъ, като заедно съ това всички сж се записали за членове и заплатили членскитѣ си вноски, веднага следъ което сж избрани измежду присъствающитѣ 7 души за членове на Управителното тѣло и 5 души за Провѣрителенъ съветъ.

Непосредствено следъ събранието избранитѣ за състава на Управителното Тѣло сж се конституирали както следва:

- 1) Председателъ — Д-ръ С. Сжевъ, лекаръ-хирургъ.
- 2) Подпредседателъ — Д-ръ Никифоръ Хр. Никифоровъ, търговецъ.
- 3) Секретаръ — Стефанъ Шоповъ, директоръ на II прогимназия.
- 4) Съветникъ — капитанъ Ангеловъ.
- 5) Касиеръ — Петръ Стипцовъ, и
- 6) Запасни членове: Никола Цвѣтковъ — търговецъ и Лалю Петковъ, учителъ.

Въ Ловечъ секретаря е констатиралъ сжщото отнасяне на интелигенцията къмъ целитѣ на Сговора, както и въ гр. Плевенъ.

Цѣлата обиколка на секретаря на Гл. Уп. Т. е траяла 16 дена (посетени 5 клона) и е струвала на Гл. Упр. Т. всичко 620 лв. благодарение на безплатното пътуване по желѣзницитѣ, прихода отъ беседитѣ въ гр. Ловечъ и най-главно отличния приемъ, указанъ на секретаря и грижитѣ и вниманието, съ които той е билъ окръженъ отъ членоветѣ на мѣстнитѣ управителни тѣла и изобщо членоветѣ на Сговора.

На 25 Ноемврий 1923 год. Василиновскиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е ималъ редовно общо годишно събрание въ което е избрано ново управително тѣло на клона. Последното се е конструирало на 10. XII. 1923 г. така:

Председателъ — Капитанъ Тачо Димитровъ.

Секретаръ-касиеръ — Манолъ Калояновъ.

Членове — Стати Ивановъ, Михаилъ Панайотовъ и Димо Карагеоргиевъ.

Запасни членове — Иванъ Атанасовъ и Стоянъ Василевъ.

Новото управително тѣло на клона, между другитѣ, е взело и следното решение:

„Да се помоли Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ въ гр. Варна, щото пристанището Василико да бжде по-често посещавано отъ нашия търговски флотъ било съ научни мѣрки, та чрезъ сказки, беседи и др. се възбуди истинска любовъ къмъ морето въ обитателитѣ отъ района на дружеството ни, които въпреки наличността на многото му богатства, поради простата причина, че тѣ сж чужди на морското дѣло, сж описани на бездействие, а това зле се отразява — първо на частното стопанство и второ — на държавата.

Русенскиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ на 2. XII. 1923 год. е ималъ редовно общо годишно събрание въ което е избрано ново Управително тѣло на клона. както следва:

Председателъ — Иванъ Русевъ (Директоръ на Б. Н. Банка).

Секретаръ — Иванъ Поповъ.

Действителни членове — Александръ Стояновъ — адвокатъ, Боянъ Цанковъ — Управителъ на Русенската митница, Константинъ Доневи — адвокатъ. Запасни членове — Стефанъ Хранковъ, мичманъ I р., Даскаловъ — чиновникъ въ Б. Н. Банка.

Провѣрителенъ Съветъ:

Действителни членове — Соколовъ, председателъ на Русен. Апелатив. Сждъ, Цаперковъ — инженеръ, Б. Кировъ — мичманъ I р.

Запасни членове — Вариклечковъ, капитанъ-лейтенантъ и х. Ивановъ — адвокатъ.

На 9 XII. 1923 г. Ахиласкиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е ималъ общо годишно събрание, въ което Управителното тѣло на клона се преустроило както следва:

Председателъ — Ат. Г. Поповъ.

Касиеръ-деловодителъ — Хр. Ст. Абаджиевъ.

Членове: — Н. Касабовъ, Хр. Белобрадовъ и Т. Томовъ.

Запасни членове — Г. Тодоровъ и Ат. Тенеджиевъ.

Провѣрителенъ Съветъ:

Сава Хрусановъ, Г. Филиповъ, и Хр. Николовъ.

Запасни: Д. Такевъ и П. Стамовъ.

Шуменскиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е ималъ редовно общо годишно събрание на 13. XII. 1923 год. Избора на новото настоятелство е следниятъ:

Управително тѣло:

1. Георги Поповъ — прогимн. учителъ
2. Велико Рачевъ — основенъ учителъ
3. Никола Шехировъ — директоръ на банка „Плиска“
4. Радущъ Велчевъ — прогимн. учителъ
5. Поручикъ Пашмаковъ — отъ 7-ма пехотна дружина.

Запасни членове:

1. Капитанъ Горановъ — отъ 5 арт. отдѣление.
2. Тони Илиевъ — гимназиаленъ учителъ.

Провѣрителенъ съветъ:

1. Капитанъ Каровъ — отъ щаба на 4 пехотенъ полкъ.

2. Марко Н. Малчевъ — гимназ. учителъ
3. Иванъ Барбовъ — чиновникъ.

Запасни членове:

1. Поручикъ Бакърджиевъ — отъ Шуменския укр. пунктъ.
2. Никола Иовчевъ — учителъ.

Увеселителна комисия:

1. Коста Дюкмеджиевъ — чиновникъ въ Б. Н. Б.
2. Поручикъ Щеревъ — отъ 5 арт. отдѣление.
3. Димитъръ Търговски — книжаръ.

Софийскиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е ималъ общо годишно събрание на 16.XII.1923 г. въ което професоръ Ст. Консуловъ е челъ беседа на тема

— „Живота въ Черно море“. Беседата е била придружена съ проекционни картини.

Главното управително тѣло на Б. Н. М. Сговоръ препоръчва на членоветъ на Сговора и библиотекигъ на клоноветъ издадения въ Варна отъ Ат. Христовъ (ул. „Каблешковъ“ № 9) — „Алманахъ на гр. Варна“, който въ сбита форма дава всестранни сведения за пристанището на северна България. Алманаха е придруженъ съ единъ отлично изработенъ планъ на града и пристанището — Варна, отпечатанъ въ странство. На членоветъ на Б. Н. М. Сговоръ и библиотекигъ на клоноветъ алманаха се дава съ остъпка. Алманаха и плана на града се продаватъ и отделно единъ отъ другъ. Желаящитъ да го получатъ да се отнесатъ до книжовно-просвѣтния отдѣлъ при Б. Н. М. Сговоръ.

МОРСКИ КНИГОПИСЪ.

(Приключенъ на 15 януарий 1924 год.)

СЪКРАЩЕНИЯ:

И. А. Д. — Списание на Инженерното-Архитектно дружество.
Б. Ф. Т. К. — Бюлетинъ на Французката Търговска Камара.
М. С. — Списание „Морски Сговоръ“.

А.

Абаджиевъ П., инженеръ. — „Мероприятията по водитѣ и реализирането имъ“ (И. А. Д., год. XXIII, бр. 22 и 23, София, 25.XI.1923 год. или в. „Слово“, год. II, брой 459, София, 28.XI.1923 год.).

Б.

Батаклиевъ Ив. — „Островъ Свобода“ — (сп. Български туристъ, год. XVI, кн. 3, София, XI.1923 год., стр. 46 и 47).

Братановъ, Хр. — „Излетъ въ Морето“ (сп. Български воинъ, год. I, кн. 38, София, 29.XI.1923 год. стр. 2).

Б. М., канд. инженеръ — „Кржлия и тунеленъ профилъ за подземенъ воденъ каналъ“ (И. А. Д. год. XXIII, брой 18, София, септемврий 1923 г.

Б. С., инженеръ — „Най-големия използванъ подъ за хидроцентрали“ (същото списание, год. XXIII брой 6, София, априль 1923 год.).

Bourgas comme port d'exportation — (Б. Ф. Т. К., год. II, брой 19, София, май 1923 год.).

В.

В. О — „Съ хидропланъ до Кюстенджа“ — Бележки на единъ любителъ — (сп. Български воинъ, год. I, кн. 38, София, 29.XI.1923 год. стр. 3-6).

Венетовъ, Н. — „Край морето“, стихове (в. „Фаръ“, год. V, брой 204, Бургазъ 7.I.1924 год.).

Д.

Дрънски, Пенчо — „Къмъ характеристиката на фауната въ Черно море“ (сп. „Естествознание и География“, год. VIII, кн. 3, София, ноемврий 1923 год., стр. 87-93).

Дрънски, Пенчо — „Балканската пастърва у насъ“ (сп. Ловець, год. XXIV, брой 3, София, ноемврий 1923 год.).

Дяковъ Евг., инженеръ — „Апулийския аквариумъ въ южна Италия“ (И. А. Д., год. XXIII, брой 13, София, юлий 1923 год.).

Данжението въ френскиѣ пристанища — (Б. Ф. Т. К. София год. II, брой 18, априль 1923 год.).

Добриновъ — „Азъ като предателъ“ — Бележки на деня — (в. Правда, год. I, брой 26, София, 31.VIII.1923 год.).

Debschitz, H. von, — „Tod den Fischfeinden“ (Verlag: J. Neumann in Neudamm, 1920).

Е.

Exportation par le port de Bourgas, mois de Fevrier et Mars — (Б. Ф. Т. К., год. II, брой 16, София, априль, 1923 год.).

Exportation et importation par la douane de Varna. (Б. Ф. Т. К., год. II, брой 14 и 17, София, декемврий 1922 год. и мартъ 1923 год.).

Ж.

Gentizon, T. — „Lez Slave et la mer“ (Б. Ф. Т. К. год. I, брой 1, София, юлий 1921 год.).

И.

Ивановъ С., зап. лейтенантъ — „Рѣка Камчия, нейното минало и бъдаще“ (Български туристъ, год. XVI, кн. 2, София, октомврий 1923 год., стр. 27-29).

Ивановъ С., зап. лейтенантъ — „Името на Черно море“ (същото списание, кн. 3, София, ноемврий 1923 год., стр. 44-46).

Ивановъ С., зап. лейтенантъ — „Нашитѣ черноморски островчета“ (сп. Български воинъ, год. I, кн. 38, София, 29.XI.1923 год. стр. 6-7).

Ивановъ С., Капитанъ-лейтенантъ — „Обичайте морето“ (М. С., год. I, брой 1, Варна, януарий 1924 год., стр. 2 и 3).

Иосифовъ, И. Ст — „Морякъ“ — стихотворение (литературното приложение на в. „Фаръ“, год. V, брой 204, Бургазъ 7.I.1924 год.).

Л.

Les transport par mer de la Bulgarie en 1921. (Б. Ф. Т. К., год. I, брой 8, София, Априль, 1922 год.).

L'exportation et l'importation par le port de Bourgas — (Сжщо, год. II, София, юний 1923 г., брой 20).

L'exportation par le douane de Varna — (сжщо, брой 19, май 1923 год.).

L'exportation et l'importation par la douane de Varna — (сжщо, г. II, брой 16, София, февруарий 1923 г.

L'exportation par Bourgas — (сжщата книжка).

М.

Мишевъ, Н. — „Българитѣ и морето“ (М. С., год. I, брой 1, Варна януарий, 1924 г., стр. 5-7)

Münzinger, Dr. Ing. Friedrich — „Amerikanische und deutsche gossdampfkessel“ (Verlag: Julius Springer, Berlin, 1923)

До
Вр. Павел
у. III^а март 35
Въ Шурь

Н.
Николов, П. — „Единъ гигантъ на днешните морета“. (Сп. „Природа“, год. XXIV, кн. 3, София, Ноември, 1923 г.).

О.
Обрешковъ, Д-ръ Т. — „Населението на административните ни градове отъ освобождението до 1920 год.“ (И. А. Д., год. XXII, кн. 4 и 5, София, 1923 год.).

XIII Общо редовно годишно събрание на Б. Т. Инд. Камара отъ 15—18 Април 1923 год. — Съкратени протоколи — (Издание на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, 1923 год.).

П.
Поповъ, В. К. — „Посейдонъ“ (М. С., год. I, брой 1, Варна, януарий 1923 год., стр. 4).

Панчевъ, мичманъ — „Единъ смѣлъ спортистъ“ (сжщото списание, стр. 9 и 10).

С.
Сакъзовъ, Д-ръ Ив. — „Средневековното монастирско стопанство въ България“. (Списание на Българското Икономическо Д-во, год. XXII, кн. 4 и 5, София 1923 год.).

Сар. — „Минаването на Дунава при Свищовъ“. (Народна отбрана, год. V, брой 1017, София, 1. XII 1923 год.).

Славяновъ, Г. — „Нуждите на нашето мореплаване“ (Икономически Известия, год. II, брой № 2, Варна, 30 ноември 1923 год.).

Славяновъ, Г. — „Морският ни превозъ презъ 1922 година“ (в. Слово, год. II, брой 485, София, 28, XII, 1923 год.).

Славяновъ, Г. — „Черноморското ни крайбрежие“ (в. Отечество, год. II, брой 151, София, 15. XII. 1923 год.).

Софрониевъ, инженеръ — „Използване водните сили въ Европа“ (И. А. Д., год. XXIII, брой 11, София, юний 1923 год.).

Ст. М. — „Водни синдикати“ (сжщото списание, год. XXIII, брой 6, София, април 1923 год.).

Т.
Трафика презъ април въ французските морски пристанища — (Б. Ф. Т. К., год. II, брой 20, София, юний, 1923 год.).

Ф.
Французското изложение въ Амстердамъ — (Б. Ф. Т. К., год. II, брой 12, София, октомври 1922 год.).

Х.
Herner, Prof. Dipl.-Ing. — „Entwurf und Einrichtung von Handelsschiffen“. Leipzig 1923. (Max Jänecke, Verlagsbuchhandlung).

Huckriede — Schulz, L. — „Schifffahrt — Jahrbuch 1924“ (Verlag: Seediens Aktiengesellschaft, Hamburg 1).

Ц.
Цоневъ, Т. Ив. — „Озонътъ и водоснабдяването на крайбрежните ни градове“ (И. А. Д., г. XXIII, брой 8, София, април 1923 г.).

Ч.
Черноморски, С. — „Риболовството въ Черно море“ (М. С., год. I, брой 1, Варна, януарий 1924 г.) стр. 7—9).

III.
Schneider D, korvettenkapitän — „Die deutsche Marine in den Dardanellen“ (Heft 158 der Sammlung Meereskunde, Verlag: E. S. Mittler & Sohn, Berlin).

Получиха се въ редакцията:

Български туристъ, год. XVI, бр. 1. Илюстрирано списание за туризъмъ и родинознание, органъ на Българското Туристическо Д-во. Годишенъ абонаментъ 50 лева. Редакторъ Ив. Великовъ — ул. „Солунска“ № 23.

Естествознание и География, год. VIII, брой 1 и 2. Годишенъ абонаментъ 50 лева. Редакторъ Пушкарровъ.

Рибарство и отраслите му, год. I, брой 5 и 6, Варна Май — Август 1923 год. Абонаментъ 100 лв. Редакторъ Б. Станевъ — Директоръ на рибарското училище.

Икономически Известия — година II, брой 13, Варна 4. I. 1924 год. Издание на Варненската Търговско-Индустриална Камара. Годишенъ абонаментъ 100 лева.

в. „Боецъ“ — органъ на съюза на бойците, год. I, брой 6, София 16. XII. 1923 год. — Редакция ул. „Мария Луиза“ № 56.

в. „Стремление“ — седмиченъ независимъ вестникъ год. XIV, брой 32, Ловечъ 29. XII. 1923 год. Стопанинъ-издателъ Ст. Рясковъ.

Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара — год. VII, брой 38. — Бургазъ. 4. I. 1924 г.

Земледѣлие — списание на Българското Земледѣлско Дружество — год. XXVII, кн. 12, София, декември 1923 год. Редакторъ Ив. Сараковъ.

Списание на Българското Инженерно Архитектно Дружество, год. XXIV, брой 1. София, 5. I. 1924 г. Редакция и администрация улица „Раковски“ № 90 — София.

Нашата конница — год. VI, кн. 2—3, София, октомври и ноември 1923 год. Редакция при кавалерийската инспекция — София.

в. „Зорница“ — год. 44, брой 2. София 4. I. 1924 год. Редакторъ-уредникъ Ив. М. Цаковъ, ул. „Гладстонъ“ № 52.

„Море“ — органъ на чехословашката морска лига, година II, брой 9 и 10, Прага, 1923 г., главенъ редакторъ D-r D. Papurek, (Praha, Sokolská 68).

„Вестникъ на жената“ — брой 132, София 31. XII. 1923 год. Редакторъ Хр. Голчевъ, ул. Търговска № 2.

„Списание на Българското Икономическо Дружество“ — год. XXII, кн. 4 - 5, София 1923 год. Редакторъ Н. Константиновъ, ул. „Царъ Освободителъ“, № 4, София. Годишенъ абонаментъ 85 лева.

„Фаръ“ — седмиченъ независимъ информационенъ вестникъ, год. V, брой 204, Бургазъ 7. I. 1924 г. Редакторъ И. Ст. Иосифовъ.

„Bulletin de la Chambre de Commerce française en Bulgarie (Sofia), год. III, брой 28 ноември 1923 год. (ул. Московска № 2 — София).

„Отчети, протоколи и реферати на XXVII редовна сесия на Русенската Търговско-Индустриална Камара, Русе, 1922 год.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай рекламациите се оставатъ безъ послѣдствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месеците юний и августъ.