



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

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



Производство на шаеци и фини камгарни платове

ОСНОВАНА 1904 ГОД.

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

10-9

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

СКЛАДЪ ВЪ
СОФИЯ

Главни депозитори на
кожарската фабрика
БРАТА К. БЪХЛОВИ
СОФИЯ-РУСЕ-ВАРНА-ПЛОВДИВЪ



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

10-9



КОЖЕНИ ТРАНСМИСИОННИ РЕМАЦИ

ПЕРГАМЕНТОВИ
ХРОМОВИ

РЕМАЧКИ
САРЖМИ



ПЪРВА БЪЛГАРСКА ПЛЕТАЧНА ФАБРИКА ЗА ФИНИИ ТРИКОТАЖИ И ЧОРАПИ

„БЖДАШНОСТЪ“

на

ИЛИЯ ИЛЕВЪ

Основана въ 1907 год. Габрово

FABRIQUE DE BONNETERIE

„BADASCHNOST“

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

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

Търсете ги въ всички добре уредени магазини!

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

Цѣни достъпни за всѣкого!

10-9

АНДРЕЙ ИВАНОВЪ & СИНОВЕ

ВНОСЪ НА ЖЕЛЪЗАРСКИ,
ТЕХНИЧЕСКИ И ДР. СТОКИ

ЛОМЪ

РОДИНА

БЪЛГАРСКО ЗАСТРАХОВАТЕЛНО Д-ВО
СОФИЯ

ЗАСТРАХОВА ПО ВСИЧКИ КЛОКОВЕ

НОСИ РИСКА ДО НЕОГРАНИЧЕНЪ РАЗМѢРЪ

ЗАСТРАХОВА ЖИВОТЪ ВЪ ВСИЧКИ ЧУЖДИ ВАЛУТИ

ИНСПЕКТОРЪ: П. БЪРЗАКОВЪ

ИНЖЕНЕРЪ РОДЕВЪ

ВАРНА * УЛ. МАКЕДОНИЯ № 7

ЭКСПЕРТИЗИ - ПРЕДСТАВИТЕЛСТВА

ЭКСПЕРТЪ НА BUREAU VERITAS DE PARIS ЗА БЪЛГАРСКОТО КРАЙБРЪЖИЕ И ДУНАВА

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

Доставя най-доброкачествени телени, манилови и други вжета, бои подводни за желъзни и за дървени кораби, бои надводни и за вътрешността на корабите от известната марка V. Höveling, котви безщокни патентъ „Britannic“ и обикновени — адмиралтейски типъ с. т. всъкакви голъмини, вериги желъзни, боядисани или поцинковани, гребла за лодки, парусини, мотори морски „Brooke“, машини инструментални, инструменти и разни уреди, стомани и желъза на листове и на пъртове отъ разни профили и размъри, фарове, фенери, компаси, шамандури, вежи и всички видове морски артикули, запасни части за машини и т. н., всички направо отъ най-първокласни фабрики

ПОКУПКО-ПРОДАЖБА НА НОВИ И СТАРИ КОРАБИ.

ГОТОВИ НА СКЛАДЪ БОИ, ВЖЕТА, ШКИМИЖГАРЪ, ПАМУЧНИ ОТКЪСЛЕЦИ ЗА ЧИСТЕНЕ НА МАШИНИ И ДР
СПЕЦИАЛИТЕТЪ БОИ ЗА ЛОДКИ - ЧЕРВЕНА, ЗЕЛЕНА и БЪЛА ГЛЕЧНА (Blanc d'email) въ КУТИИ ПО 12¹/₂, 5, 2¹/₂ и 1¹/₄ КГР.

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

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

Ц Е Н И Ф А Б Р И Ч Н И

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

3-3

ТРАКТОРИ „МАКЪ КОРМИКЪ-ФАРМОЛЪ“

Най-последния моделъ трактори на всеизвестната свѣтовна фабрика за земеделски машини ИНТЕРНАЦИОНАЛЪ ХАРВЕСТИЕРЪ КОМПАНИ въ Чикаго, готови на складъ и по поръчка.

ОТЪ СЪЩАТА ФАБРИКА:

„МАКЪ КОРМИКЪ“

сноповръзвачки тракторни и обикновени, жетварки и други подобни машини;

„ИНТЕРНАЦИОНАЛЪ“

моторчета отъ 1¹/₂, 3 и 6 к. с. * Редови сеялки съ двойни дискове * Ярмомелки 6, 8 и 10 цолови;

„ДИРИНГЪ“

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

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

Представителство на автомобилите „КРАЙСЛЕРЪ“.

Механикъ специалистъ на разположение на клиентите винаги бесплатно.

ОБЪРНЕТЕ СЕ КЪМЪ ФАБРИЧНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЪ:

ВЕЛИЧКО П. ДИМИТРОВЪ

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

Телефонъ № 127

Телеграфич. адресъ: ДИРИНТЕРЪ

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА VI. БРОЙ 10.
ВАРНА, декемврий 1929 год.

За България 140 лева. За странство 170 лева
УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ

Отдѣленъ брой 20 лева
Гл. редакторъ САВА И. ИВАНОВЪ

Д. Д. Маргаритъ

„АЗЪ РИБАРЬ СЪМЪ“

Азъ рибарь съмъ, въ бедна хижа
Край брѣга живѣя самъ.
Веселъ, младъ съмъ, нѣмамъ грижа
Скръбъ, умраза азъ не знамъ.

Отъ баща си старъ — наследство
Взехъ салъ лодка и весла,
И съ труда си — мощно сръдство —
Азъ надвихъ сѣдбата зла.

Любя морский ширъ — вълнитѣ,
Любя родни брѣгове;
Тамъ живѣятъ на дѣдитѣ
Безсмъртнитѣ духове.

И докато азъ живѣя,
Морский ширъ ще любя съ жаръ.
Азъ предъ всички се гордѣя,
Че свободенъ съмъ рибарь.

В. Каратеодоровъ

Недѣлка Сейрекова
Гор.-Орѣховица

МОРЕТО

Нощъ.
Азъ слизамъ по тѣсната, стрѣмна пѣтека
Къмъ бурното Черно море;
Свирепо вълнитѣ се блѣска въ мене
Злокобно морето реве.

Летятъ страховито запѣнени гребени
Сякашъ за въ бой настървени . . .
И блѣска въ мене, пѣнятъ, бучатъ и разбиватъ
О пустия пѣсчѣнъ брѣгъ.

Раздраха се облаци тъмни и вмигъ
Показа луната си блѣдния ликъ
И плувнала гордо, тя озари
Бурната игра на луди вълни . . .

Вѣкъ следъ вѣкъ, вървятъ години.
Морето пѣни се, шуми . . .
Ту тихо, сладостно се плискатъ вълнитѣ
Ту разярено се блѣска въ скалитѣ
На нашата земя . . .

НОЩЕНЪ ПЪТЪ

Евксиноградъ. Като прѣстенъ
заграждатъ ни
онѣмѣлитѣ тъмно-зелени води, а въ високитѣ мачти
— сякашъ тѣжни ржце, къмъ небето издигнати —
пърха злостния есененъ вѣтеръ
и трѣпне
и бие платната размахнати.
Новолуние. Въвъ просторитѣ
се люлѣ на сребърни люлки умората
и — на люлки уморенитѣ хора почиватъ.

Накжде?
Брѣговетѣ
оставатъ назадъ, брѣговетѣ се губятъ въвъ мрака
и въвъ мрака проблѣсватъ далечнитѣ фарове.
Надъ високитѣ мачти
пѣтуватъ звездитѣ
на голѣми блѣстящи кервани.
Примирениятъ погледъ спокойно чертае
нощенъ пѣтъ:
Калиакра и Галата — Калиакра и Емине.

Р. Поповъ

НАКОЛНИ ЖИЛИЩА

Неотдавна, когато се прокопаваше каналътъ между Черно море и езерото на изтокъ отъ с. Гебедже, на известни мѣста драгата почна да изкарва, заедно съ глината, дълги лигнитизирани дървета. Едва ли нѣкой би обърналъ внимание на последнитѣ, ако заедно съ тия дървета не излизаха фрагменти отъ полуизпечени прѣстѣни сѣдове, работени на свободна рѣзка, т. е. безъ помощта на грънчарско колело, както и орѣдия отъ кости, рога и камѣкъ.

Този цененъ материалъ, благодарение на Бр. Шкорпилъ, своевременно е събранъ и сега се пази въ сбиркитѣ на Варненския музей.

Обнародванетоъ му ще бѣде единъ цененъ приносъ къмъ бита и културата на древнитѣ обитатели на Черноморския брѣгъ.

Едва ли сѣ потрѣбни повече доказателства за това, че нѣкога населението тамъ е строило жилищата си върху колове, въ срѣдата на Девненскитѣ езера; но трѣбва повече наученъ интересъ при изследването на този край, защото това, което драгата е извадила отъ дѣното на канала, е само една незначителна частъ.

Едва ли при днешнитѣ условия биха могли да се предприематъ систематични проучвания въ тия езера, свързани съ срѣдства, каквито много малко намира археологическата наука у насъ. За сега можемъ да си позволимъ само пожеланието, когато въ околността на Девненскитѣ езера се предприематъ каквито и да било работи въ връзка съ разширяване коритото на канала или изчистване дѣното на езерата, или нѣщо подобно, рѣководниятъ персоналъ да следи върху материалитѣ, които се изваждатъ отъ глината. По такъвъ начинъ тѣ биха допринесли много нѣщо за домашната ни предистория.

*
* * *

Какви хора сѣ били обитателитѣ на наколнитѣ жилища, какъ последнитѣ сѣ били строени, какъвъ начинъ на животъ и каква култура е имало това население, ще видимъ малко по-късно. Сега малка една история по наколнитѣ жилища.

Презъ 1854 год., благодарение на необикновена суша, водитѣ на езерото при Цюрихъ (Швейцария) били спаднали. Надъ повърхността се показали краищата на забити въ дѣното колове. Освенъ това, глината, която сѣ изваждали отъ езерото, съдържала въ изобилие останки отъ груби сѣдове, орѣдия, направени отъ камѣкъ, кости и рога. Всичко това обърнало вниманието на учениитѣ. Тѣ се заложили съ щателното проучване на открититѣ останки, и дошли до заключение, че коловѣтѣ сѣ следи отъ постройкитѣ на едно население, което е строило жилищата си надъ водитѣ на езерото, а запазенитѣ въ глината материали сѣ останки отъ неговата култура.

Следъ това учениитѣ почнаха да изследватъ другитѣ швейцарски езера, както и езерата въ останалитѣ културни страни и се установи, че нѣкога хората въ Европа сѣ живѣли въ жилища, строени върху водитѣ на езерата, рѣкитѣ и блатата.

Всѣки би задалъ въпроса: кое е заставило човѣка да избере този начинъ на животъ?

Известно е на читателитѣ, че преди много десетки хиляди години, когато човѣкъ не е умѣялъ още да строи жилище, пещеритѣ сѣ били единственото мѣсто, дето той е могълъ да намѣри под-

слонъ. Тамъ той е билъ запазенъ отъ неблагоприятнитѣ атмосферни влияния (студъ, буря, дъждъ и пр.), въ пещеритѣ е могълъ много по-лесно да се запази отъ звѣрове и отбранива срещу неприятели.

Съ течение на времето населението нараства и пещеритѣ ставатъ недостатѣчни. Отъ друга страна, нови нужди сѣ заставили напредващото въ културно развитие население да изостави тия подземия и да се засели на открито. Но враговетѣ не само че не намалявали, а се увеличавали.

Естествено, страхътъ отъ нападение отъ страна на звѣрове, крадци и убийци сѣ го довели до щастливата мисълъ, че животътъ и имотътъ му ще бѣдатъ гарантирани, ако той си построи жилище срѣдъ водата. Работа наистина трудна, но, съ упоритъ трудъ, постижима.

Тази важна промѣна въ начина на живота на човѣка е станала въ началото на новокаменната (неолитната) епоха, най-малко преди 5—6 хиляди години.

Систематичнитѣ проучвания на останкитѣ отъ езернитѣ селища сѣ уяснили начина на тѣхния строежъ, който е ставалъ по следния начинъ. Най-напредъ въ дѣното на езерото сѣ били забити въ редове колове, чинито краища сѣ стѣрчали надъ водната повърхностъ. Върху тия колове, закрепени съ дървени чивии, сѣ били поставени въ хоризонтално положение греди. Надъ последнитѣ, плѣтно наредени една до друга, сѣ били наслагвани други греди. По този начинъ се е образувала една платформа, върху която сѣ строени отдѣлни жилища, направени отъ дърво и покрити съ камѣкъ и слама. Единъ леко построенъ мостъ е съединявалъ платформата съ брѣга. Въ случай на опасностъ, той е бивалъ лесно разрушаванъ и по този начинъ се отнемала възможността на крадцитѣ да се приближатъ до жилищата.

Наколнитѣ жилища се появяватъ, както казахме, презъ младокаменната епоха, но човѣкъ е продължавалъ да ги строи и презъ бронзовата и желѣзната епоха. Колкото се отнася до Македония, имаме вече писмени сведения, отъ които личи, че презъ V вѣкъ пр. Хр. жителитѣ въ Пеония сѣ живѣли върху наколни жилища, които строили въ езерата Керкенитесъ (сега Тахино) и Прасиада (сега Бутково).

Описвайки живота на пеонитѣ, Херодотъ казва:

„Тѣ живѣятъ въ самото езеро по следния начинъ: въ срѣдата на езерото стоятъ свързани скели върху високи клонове; къмъ тѣхъ води отъ сушата само единъ мостъ. Коловетѣ, върху които стоятъ скелитѣ, въ старо време били поставени отъ гражданитѣ задружно, но следъ това наредили да се поставятъ така: всѣки, който се жени, донася за всѣка жена по три кола отъ планината, която се казва Орбелъ, и ги забивалъ въ езерото. Всѣки мъжъ е ималъ по нѣколко жени. Всѣки има върху скелята една колиба, въ която живѣе, и единъ капакъ презъ скелята, който води долу въ езерото.

Малкитѣ деца вързватъ за крака съ въже, за да не паднатъ доле.

На конетѣ си и на добитѣка си даватъ за храна риба, която се въди въ такова голѣмо количество, че ако нѣкой отвори капака и спусне съ въже една праздна кошница и следъ малко я изтегли навънъ, тя е пълна съ риба“.

Понеже Херодотъ познавалъ добра македонска Тракия, проф. Г. Кацаровъ въ своето съчинение върху Пеония (стр. 61) добавя: „не би трѣбвало да се съмняваме и въ известието му, че пеонитѣ хранили конетѣ си съ риба, особено имайки предъ видъ, че този обичай е известенъ и другаде. Разказва се, че въ сев. Скандинавия, когато при лоша зима липсвала растителна храна, на конетѣ давали сушена риба; тѣ така свиквали съ тая храна, че когато имали въ изобилие друга храна, налитали на прѣтоветѣ, върху които сушили рибата, та тия прѣтове трѣбвало да поставятъ високо, за да не ги достигатъ конетѣ.

*

Откритието на следи отъ наколни постройки у насъ има голѣмо научно значение.

Отъ запазенія въ Варненския музей материалъ се вижда, че този типъ селища се появяватъ още въ новокаменната (неолитната) епоха. Въ малкитѣ общества на тогавашния човѣкъ ще трѣбва да приемемъ, че е имало вече известна организация.

За да се построи обща платформа, това не е било по силитѣ само на една личностъ, а е било необходимо усилието на всички способни за работа. Докато едни съ своитѣ каменни брадви сѣ отсичали дървета въ близката гора, отъ която сега нѣма следа, други сѣ ги пренасяли, трети огаряли и подостряли и пр.

За да се забиятъ коловетѣ въ срѣдата на езерото, потребни сѣ били салове и лодки. Съ тѣхъ е билъ пренасянъ сѣщо материалътъ.

При проучването на западноевропейскитѣ наколни селища сѣ открити лодки, издѣлани само отъ едно стебло. Безспорно, такива лодки и салове сѣ имали сѣщо и нашитѣ прадѣди отъ новокаменната епоха. Тѣ сѣ, следователно, първитѣ, които сѣ поставили мореплаването у насъ.

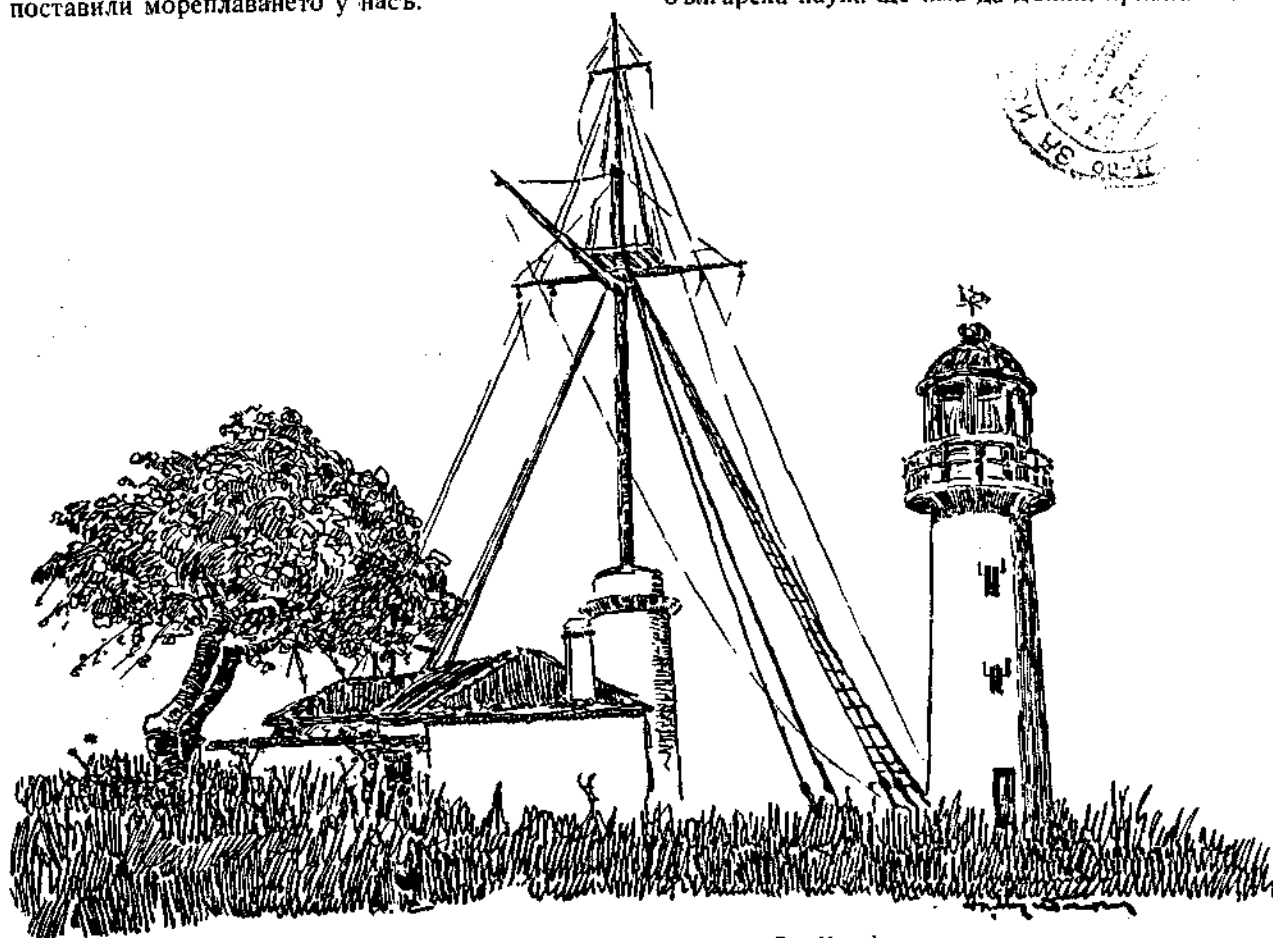
Тия селища въ много отношения сѣ представляли голѣми предимства.

Населението е било запазено, както казахме, отъ звѣрове и неприятели. Въ случай на обсада, обитателитѣ на езернитѣ постройки не сѣ чувствували лишени отъ храна. Тѣ сѣ имали запасъ отъ такава, а въ случай, че обсадата се продължи и запаситѣ бѣдатъ привѣршени, изобилната риба отъ езерото е била винаги на тѣхно разположение.

Въ хигиенично отношение тѣзи селища сѣ стояли въ твърде благоприятни условия. Всичко непотрѣбно, като животински кости, каквито и да било останки отъ храна, всичко, което като сметъ е трѣбвало да бѣде изхвърлено, не се натрупвало около жилището, за да образува гнѣзда на разни епидемични болести, отъ каквито пещерното население трѣбва много да е страдало; тия остатѣци сѣ били веднага изхвърляни въ дъното на езерото и жилищата сѣ държали сравнителни чисти.

Въ езерото не рѣдко сѣ попадали здрави скѣдсве и орѣдия, накитни предмети и др. нѣща. Така въ дъното на Девненското езеро сѣ запазени останки отъ храната на предисторическия човѣкъ, останки отъ неговата веществена култура и пр. Когато единъ день бѣдатъ извадени тия останки и внимателно се проучатъ, ще може до голѣми подробности да се възстанови картината на живота на нѣкогашнитѣ наши прадѣди. Тогавъ, въз основа на многобройни данни, ще може да се говори за бита на това население, какви отрасли въ стопанския животъ е развивало, съ какви риболовни срѣдства е разполагало и пр. и пр.

Морскиятъ Сговоръ, който работи неуморно и въ областта на националната ни духовна култура, би могълъ и въ тоя родъ изследвания да бѣде много полезенъ, а за неговитѣ заслуги младата българска наука ще има да дължи признателностъ.



СОЗОПОЛСКИ ФАРЪ — рисунка отъ Ял. Мутафовъ.

Кир. Н. Руенски

БЪЛО МОРЕ КАТО ИЗВОРЪ НА БЛАГА ЗА РОДОПСКИЯ КРАЙ

Страна, която непосредствено граничи съ море или пъкъ съ голъми пълноводни рѣки, е изложена на влиянието на една по-висша култура и на едно по-завидно благосъстояние. Това ни сочи самата история. Нека хвърлимъ единъ бѣгълъ погледъ върху старата култура на индийцитѣ, разположени по долините на р. Гангъ, Индъ и брѣговетѣ на Великия океанъ; на дивната стара египетска култура, цвѣтяща по долината на р. Нилъ и културата на древнитѣ гърци, стигнала своя апогей на развитие по брѣговетѣ на нейнитѣ морета. Нека споменемъ и смѣлитѣ финикийци, които съ своята развита морска търговия сж натрупали немѣтнати богатства, като съ това сж осигурили прехраната на своя народъ.

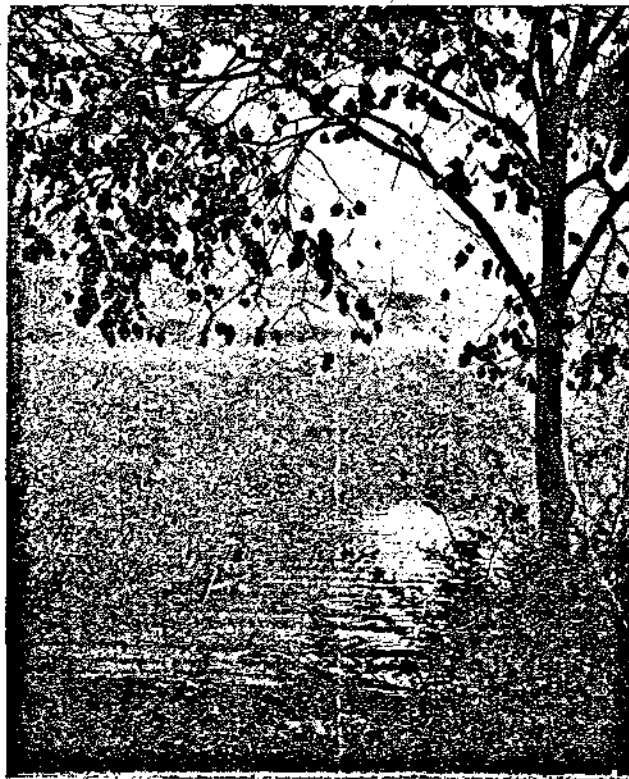
Въ горното не би трѣбвало да се съмняваме ни най-малко, защото това сж исторически факти, и още повече, че ние — българитѣ сме по-близо до тая действителностъ, респективно родопчанитѣ. Въпросътъ се касае за Бѣломорието, което отъ 1918 година престана да съществува като изворъ на блага за българския народъ и главно за Родопския кѣтъ. При това непоносимо положение България представлява единъ живъ трупъ, на който сж откъснати краищата. Споменахъ, че Бѣломорието не съществува като благодатенъ край, защото ония блага, които дава то, ги използватъ мащехитѣ — гърци.

Преди освобождението на новитѣ земи, Родопскиятъ край се е числилъ до 1913 година къмъ Отоманската империя. Въ тая рамка, Бѣломорието е било достъпно за всѣки родопчанинъ, още повече, че самитѣ имъ икономически условия сж диктували, тѣ да бждатъ неразривно свързани съ морето. До годината на освобождението, както и до 1928 година, тоя край се е радвалъ на единъ доходенъ поминѣкъ. Тукъ се е развивало едно грамадно скотовѣдство, което е намирало паша по Бѣломорския брѣгъ. Успоредно съ него се е развивало и абаджийството, следи отъ което сж останали заглѣхналитѣ тепавици и високитѣ кѣщи съ голѣми салони. Произведенията на скотовѣдството, като масло, сирене, кашкавалъ и вълна, така сжщо и мѣстнитѣ аби, сж намирали широкъ пазаръ при добра цена изъ Бѣломорието. Свързанитѣ съ това скотовѣдство и абаджийство мѣже сж били постоянно въ плодороднитѣ Тракийски полета.

Покрай горното не липсватъ и лица, които сж намирали прехраната си отъ морето, като рибари, лодкари, или пъкъ пристанищни работници. Въ това можемъ да се увѣримъ отъ телеграмата, която покойниятъ Георги Антоновъ, като мѣчманъ въ

Порто-Лаго презъ 1913 година, отправя, чрезъ началникъ щаба на действащата армия въ Одринъ, за началникъ флота въ Варна. Ще цитираме за пояснение и самата телеграма. „Донасямъ, че въ току-що събрания наборъ въ Одринъ има голѣмо число младежи отъ Ахъ-Челебийскитѣ (сега Пашмаклийско) села: Дерекъ-кой, Устово, Райково, Дунево, Петково и други, които отъ седмгодишна възраст се занимаватъ въ повѣрени ми портъ съ риболовство, лодкарство и работа по параходитѣ. Добре би било, ако тѣзи единствени въ стара и нова България природни моряци-българи, минатъ службата си въ флота“.

Родопското население, което тѣй силно обича Бѣло море и което е свързано съ неговия поминѣкъ, естествено, че следъ откъсването му отъ границитѣ на България въ 1918 година е претърпѣло една голѣма загуба. Това лесно се очертава отъ днешното жалко положение на онова грамадно скотовѣдство, което е цвѣтѣло при излаза на Бѣло море. Поминѣкътъ въ този кѣтъ,



Отражение въ морето при морската градина въ Варна
Фото К. Я. Терзистоевъ, 1925 год. — Варна

който преди години се е радвалъ на Бѣломорската благодать, е замрѣлъ напълно. Ония едри стопани, които притежаваха съ хиляди глави дребенъ добитѣкъ, ония рибари, които водѣха оживена търговия съ бѣломорската риба, днесъ сж най-окаянитѣ бедняци.

При тая неестествена южна граница, родопското население изкуствено се пригажда къмъ условията на края, за да изкара насѣщния си залѣкъ. Въ тая тѣй отдалечена страна отъ вътрешността на отечеството ни, при тия мѣчни и скѣпи съобщения и при тоя беденъ поминѣкъ, населението най-искрено скѣрби за своята втора родина — Бѣломорската низина и Бѣлото море. Неопикуема е мѣката на родопци при спомена за миналото на края, обаче, единичка е неговата утѣха, че

живѣе съ мисълта да види отново благодатнитѣ Бѣломорски брѣгове и синитѣ води на Бѣло море, чинто вълни все българина търсятъ.

Отъ всичко казано до тукъ, макаръ и на кратко, можемъ да заключимъ, че Бѣло море е изворъ на много блага, не само за Родопския край, но и за цѣла България. Освенъ това, надали другитѣ българи ценятъ тѣй силно морето, както родопци, което важи при днешната апатия на българина къмъ морето и което, може би, е една отъ главнитѣ причини, за да изгубимъ брѣговетѣ на Бѣлото море. Защото, нека да свършимъ съ думитѣ на покойния Антоновъ: „Тѣ сж единствени въ нова и стара България природни моряци-българи, които сж по-добри моряци-рибари дори и отъ гърцитѣ“.

Г. С.

МОРЕПЛАВАНЕТО ВЪ ЮГОСЛАВИЯ

Има факти, които трѣбва често да се повтарятъ, за да се запомнятъ и да се извлѣкатъ поуки отъ тѣхъ. На страницитѣ на „Морски Сговоръ“ много пѣти се е писало за голѣмитѣ грижи на съседнитѣ правителства за развитието на мореплаването въ тѣхнитѣ страни и за бързото развитие, вследствие на това, на търговскитѣ флоти на Ромѣния, Турция, Гърция и Югославия. В. „Търговско-промишленъ гласъ“ (отъ 22 октомврий) обръща вниманието на Бълг. търг. параходно д-во и на ратницитѣ за българското мореплаване върху „Грижитѣ на Югославия за търговската ѝ флота“. Ето нѣколко извадки отъ тази статия:

Подѣлбата на бившитѣ австрийски територии между Италия и Сърбия създаде на тѣзи две страни единъ твърде трѣнливъ въпросъ — подѣлбата на търговския флотъ на двойната монархия. Италия, следъ като завзе пристанището на Триестъ и много крайбрежия отъ Адриатика, задържа за себе си цѣлия австро-унгарски търговски флотъ. Югославия, следъ протести и заплашвания, постигна съглашението Трумбичъ—Бертолини, което се подписа въ Парижъ на 7 септемврий 1920 год. и чрезъ което Италия отстъпи на Югославия 134 парахода съ обща вмѣстимостъ 114,000 тона, въ по-голѣмата си частъ стари, построени презъ 1866—1872 години, безъ никаква плавателна и търговска стойностъ.

Освенъ това, далматинскитѣ пристанища се намираха презъ времето на освобождението въ плачевно положение и то защото бившата двойна монархия концентрира, цѣлото си внимание въ дветѣ голѣми пристанища Фиуме и Триестъ. Такова бѣше положението на търговското корабоплаване до 1922 год. Отъ тази година, обаче, Югославия започна да полага голѣми старания за организиране търговското си корабоплаване. Най-напредъ слѣ малкитѣ дружества и ги направи силни финансови организации. Презъ 1923 г. гласува субсидия отъ 13 милиона динара за параходнитѣ дружества, която презъ 1924 г. се увеличи на 40 милиона динара. Следъ това се почнаха системни работи въ по-главнитѣ пристанища и тѣхното съединение съ желѣзницитѣ и другитѣ части на страната. Презъ 1925 г. се гласува друга субсидия отъ 30 милиона динара за извършването на разни пристанищни постройки и се намали навлото по желѣзницитѣ за по-главнитѣ пристанища съ 25 и 30 на сто.

Сѣщо се отпуснаха достатъчно кредити на разнитѣ корабостроителници за засилване строежа на кораби.

Презъ последнитѣ седемъ години (1921—1927) югославиянскитѣ търговски флотъ е силно нарасналъ; отъ 114,388 тона, параходната вмѣстимостъ е стигнала 256,988 тона, т. е. по тонажъ параходнитѣ сж се повече отъ удвоили; вѣтроходитѣ сж се увеличили отъ 10,175 на 12,899 тона. (Малкото увеличение тукъ се дължи изобщо на отслабването на този родъ срѣдство за превозъ по море въ цѣлия свѣтъ):

Движението въ пристанищата на Далмация презъ последнитѣ години се е силно увеличило.

Въ Югославия сѣществуватъ 18 параходни дружества, отъ които 6 по-голѣми, съ капиталъ отъ 4 до 22 милиона динара.

Параходнитѣ дружества обслужватъ главно Адриатическитѣ пристанища, а презъ последнитѣ години започнаха да разпростиратъ дейността си и въ Егейско и Срѣдиземно морета, до брѣговетѣ на Франция и Северна Африка (нѣколко параходни дружества поддържатъ линии и до Южна Америка). Отъ страна на Югославия се полага голѣмо старание, щото износътъ да се извършва само съ параходи подъ национално знаме и се постигна голѣмъ напредѣкъ, ако вземемъ предъ видъ следнитѣ числа отъ статистиката за 1925 год. Отъ 18,940,000 тона, 14,477,000 тона се натовариха отъ югославиянски параходи или 75 на сто отъ цѣлия износъ, — 3,733,000 отъ италиански, 402,000 отъ английски и 129,000 отъ грѣцки.

Югославиянското мореплаване отъ 1926 год. насамъ конкурира италианското въ Адриатическитѣ пристанища до такава степенъ, щото намали навлото съ 30 и 40 на сто.

Най-главната корабостроителница на Югославия се намира въ пристанището Сушакъ, основана презъ 1922 год. Нейната годишна продуктивностъ е 18,000 тона и употребява 900 работници. Второстепенни корабостроителници сж тѣзи въ Сплитъ и Марганъ(?), които иматъ басейни за параходи съ вмѣстимостъ до 4000 тона. Има сѣщо и нѣкои малки корабостроителници, които строятъ кораби до 300 тона.

Следъ нѣколко години Югославиянското мореплаване ще заеме важно мѣсто въ Срѣдиземно и особено въ Адриатическо море, гдето започна да спѣва и да влиза въ остро съперничество съ италианското. — Този успѣхъ се дължи главно на югославиянскитѣ параходни агенти въ чужбина, които всички сж сѣрби — югославиянски поданици и които успешно работятъ за поединането на народното имъ мореплаване и за величието на отечеството си.

Накрай, статията апелира за българи — агенти въ чужбина, които да пропагандиратъ тамъ родното ни мореплаване.

Съ статията като че ли се упрѣкватъ ратницитѣ за българското мореплаване и Бълг. Търг. Параходно дружество. Не за да отпразваме и ние упрѣкъ, ще изтъкнемъ, че нашето мореплаване ще се издигне и ще почне да се развива така, както това става въ всички морски държави, само тогава, когато за него се интересуватъ преди всичко тѣзи слоеве, за които то е предназначено и на които то трѣбва да служи: българскитѣ производители и българскитѣ търговци. Хубаво впечатление прави, че отлично синсваниятъ органъ на Търговския сѣюзъ проявява интересъ къмъ мореплаването, но ако този интересъ се засили още повече и ако къмъ него се присъединятъ мощнитѣ организации на търговци и производители, то можемъ да бѣдемъ увѣрени, че въ едно близко бъдеще и ние ще имаме добре развито корабоплаване по морето, а още повече, ще бѣде поправено срамното за народа ни положение на Дунава, кждето се развѣватъ знамената на всички народи отъ свѣта и кждето само българското знаме все още отсъствува, макаръ и да живѣемъ вече 50 години свободенъ животъ на брѣга на великата рѣка.

Д-ръ Л. Кьостеръ

ВЪЗСТАНОВЯВАНЕТО НА ГЕРМАНСКИЯ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ СЛЕДЪ ВОЙНАТА

Най-тежките последици от войната бѣха за германското търговско корабоплаване. Преди войната германският търговски флотъ заемаше, съ своя бруто-тонажъ отъ крѣгло 5.2 милиона тона, второ мѣсто между търговските флоти въ свѣта. Германските корабоплавателни дружества поддържаха една гъста мрежа отъ морски съобщения съ пристанищата отъ всички части на земното кълбо. Исполински кораби, като той отъ типа „Императоръ“, на Хамбургъ-Америка Линия, бѣха тогава съ своите 50,000 до 56,000 тона не само най-големите, но и най-комфортните и най-удобно уредените. Тѣ и днесъ не сѣ надминати въ това отношение.

Презъ свѣтовната война 52%, т. е. 2,717,200 тона германски параходи, находящи се въ открито море или въ чужди пристанища, бѣха конфискувани, заловени, потопени или дадени на неутрални държави, като обезщетение срещу причинени отъ подводници вреди. Въ неутрални пристанища се намираха тогава 844,000 тона, а въ германски 2,039,000 тона. Блокадата на Германия следъ войната и възбраната, германски параходи да плуватъ подъ неутрални знамена, ни принуди, въ интереса на прехраната на населението, да дадемъ на разположение на съюзнически държави нашия търговски флотъ и по-после, на основание на мирните договори, да получимъ една печална останка: параходи, принадлежащи на германски поданици, съ всичко 1600 тона, после половината отъ корабите съ тонажъ отъ 1000 до 1600 тона и най-после, една четвъртъ отъ рибарските параходи и вѣтроходи. Всичко крѣгло 4,700,000 тона, заедно съ загубите отъ войната, бѣха загубени. Отъ останалия паркъ отъ 500,000 до 600,000 тона не остана нито единъ параходъ, годенъ за презокеанско пътуване.

Бавно се започна възстановяването на германския търговски флотъ. Нещастниятъ изходъ на войната създаде съвсемъ други условия на развитие и засегна и унищожи тѣй наречения, създаденъ отъ миналото, законъ за помощъ — размѣна на параходъ срещу параходъ. Вследствие лошото финансово положение на германската държава, германските корабостроителни дружества бѣха принудени да се задоволятъ съ една трета обезщетение. Скоро, обаче, се оказа, че и това е съвсемъ недостатъчно.

Възстановителната строителна програма биде прокарана въ съществената си частъ до срѣдата на 1924 година, когато можа да се достигне до 2,700,000 тона параходи.

Свѣтовно-търговскиятъ тонажъ се развиваше отъ 1914 год. въ милиони бруто регистъръ тона, както следва:

1914 г. — 49,089	1924 г. — 64,023
1919 г. — 50,919	1925 г. — 64,641
1920 г. — 57,314	1926 г. — 64,784
1921 г. — 61,974	1927 г. — 65,192
1922 г. — 64,370	1928 г. — 66,954
1923 г. — 65,166	—

Следната таблица показва съотношението на корабостроежа между цѣлия свѣтъ, Англия и Германия (въ милиони бруто регистъръ тонове):

Год.	Цѣлия свѣтъ	Англия	Германия
1913	3,332	1,442	0,204
1919	7,144	1,620	—
1920	5,861	2,055	—

1921	4,341	1,538	0,509
1922	2,467	1,031	0,525
1923	1,643	0,645	0,345
1924	2,247	1,439	0,175
1925	2,193	1,084	0,406
1926	1,674	0,639	0,180
1927	0,408	—	0,300

Относно възрастта на корабите, положението на Германия е много благоприятно: докато отъ свѣтовния тонажъ 15% само сѣ подъ 5 години, нашиятъ флотъ разполага съ повече отъ 40% кораби по-млади отъ 5 години (Англия само съ 22.7%).

Следната таблица показва съотношението между голѣмите търговски флоти въ свѣта (въ милиони тонове и % отъ свѣтовния търговски флотъ):

	1913	1926	1927	1928
Великобр. съ владенията	20,824 (41.6)	21,953	21,878	22,504 (30.3)
Съедин. щати	4,287 (9.4)	13,740	13,606	13,608 (20.0)
Япония	1,708 (3.8)	3,968	4,033	4,140 (6.4)
Италия	1,924 (4.2)	3,324	3,362	3,256 (5.0)
Франция	1,135 (3.1)	3,150	3,396	3,349 (5.1)
Германия	5,135 (11.3)	3,062	3,320	3,738 (5.7)

И така, германскиятъ търговски флотъ, който биде сведенъ следъ войната до пълно беззначение, днесъ отново заема четвърто мѣсто въ свѣта. Въ 1929 година той ще достигне, съобразно предвижданията въ строителната програма, и Япония.

Това развитие по отношение на отдѣлните дружества се изразява въ следната таблица (милиони бруто регистъръ тонове):

	Хапагъ ¹⁾	Лойдъ	Ханза	Хамб.-Югъ	Вьорм.
1914	1,300	0,980	0,440	0,384	—
1927	1,051	0,861	0,278	0,219	0,125

Стокообмѣната въ германските пристанища, както по отношение на външната търговия, така и за крайбрѣжното, достигаше въ 1926 г. 41,347 и въ 1927 г. 41,464 милиона тона.

Успоредно съ възстановяването на флота вървѣше и реорганизацията на линейната мрежа до всички главни транспортни свѣтовни пунктове.

Германските параходи, строени въ последните години, отговарятъ на най-съвършения условия на мореходната техника, на сигурността, безжичната телеграфия, на удобствата: комбинирано съчетание между твърдоформени издувания въ корабното тѣло и дължината, преходъ отъ цвишгендекъ къмъ модерно устроена трета класа и при товарни параходи, чиято скоростъ биде увеличена.

Числото на моторните параходи сѣщо се увеличава.

Сега се изпълнява и програмата за строежъ на исполински параходи. Така на 15 и 16 августъ 1928 год. сѣ пуснати въ вода два голѣми бързоходни параходи „Бременъ“ и „Европа“, на Бременския Лойдъ, отъ по 46,000 тона и 26 морски мили скоростъ, предназначени за съобщение съ Ню-Йоркъ.

Накрая, нека се спомене, че докато следъ войната, по отношение на параходното съобщение, Хамбургъ бѣ задминатъ отъ Анверсъ (1924) и Роттердамъ (1925), то презъ втората половина на 1928 г. той заема отново първо мѣсто следъ Лондонъ.

Изъ „Deutschland“, X. Пр. Д. В.

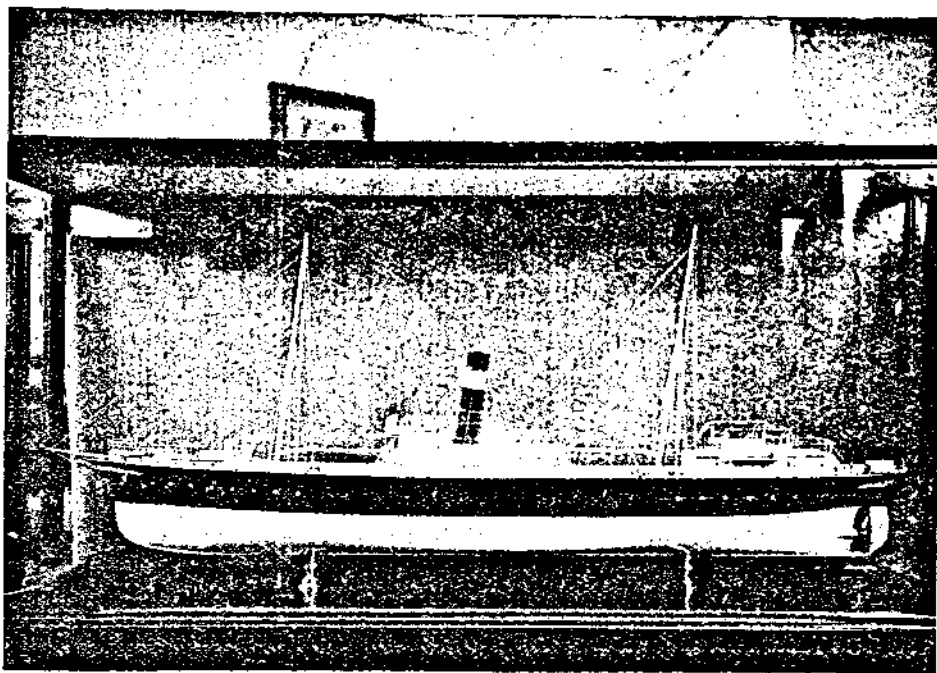
¹⁾ Хамбургъ—Америка линия.

УПРАВЛЯВАНИЯТЪ ЧРЕЗЪ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ВЪЛНИ ГЕРМАНСКИ ПРИЦЕЛЕНЪ КОРАБЪ „ЦЕРИНГЕНЪ“

Изходътъ на морската война, при приблизително равни сили на противниците, зависи отъ артилерийската сръчност и изобретателност на сражаващите се. Предъ видъ голѣмото военно значение, което има добре развито прицелно изкуство, Съединенитѣ Щати и Англия пристѣпиха въ първитѣ години следъ войната къмъ употребата на управлявани чрезъ електрически вълни прицелни кораби. По-рано употребяванитѣ прицели (мишани), които се влѣчиха бавно и не бѣха въ състояние за извършватъ завои и отклонения отъ посоката на движението, станаха неподходящи за обучение, следъ като дългобойността на новитѣ корабни оръдия достигна днесъ най-крайнитѣ предѣли на зрението (30—35 км.). Съ

управляванитѣ чрезъ електрически вълни прицелни кораби, може да се имитира напълно едно съвременно морско сражение, съ всички подробности, като обръщания, завои, отклонение отъ посоката на движението, скриване задъ облаци и пр. Скъпитѣ огнестрелни упражнения съ голѣмокалибрена артилерия будятъ по такъвъ начинъ доста голѣмъ интересъ, който съответствува на голѣмитѣ разпоски по уредбата на такъвъ корабъ. Подобни мисли бѣха принудили нѣмското военно министерство, да внесе въ Райхстага законопроектъ за постройката на единъ такъвъ корабъ. Той биде одобренъ и приетъ за бюджета презъ 1926 година и окончателно завършенъ презъ 1928 година.

Извадениятъ отъ строя линейенъ корабъ „Церингенъ“ (11800 тона водоизмѣстимостъ) биде преработенъ отъ корабостроителницата въ Вилелмсхафенъ за автоматично действие. Единъ приемателенъ апаратъ, свързанъ съ една антена, приема значитѣл, дадени отъ кораба, който направлява движението му, тълкува ги и ги предава съ помощта на известно число трансформатори, релета, включватели и мотори за промѣнливо вързателно движение на корабнитѣ машини или кърмилната машина. Всички машини се самоконтролиратъ и самоуправляватъ. Охлаждането и смазването на лагеритѣ, вентилацията на котлитѣ, нацѣркването на горивнитѣ масла, гасенето на пожаръ, корегирането на курсовитѣ отклонения, всичко това се извършва отъ свързанитѣ помежду си контролни апарати отъ най-прецизна конструкция, безъ прѣкото участие на човѣшка ръка. Корабътъ се движи при това по-добре и по-сигурно, отколкото ако стоеше нѣкой морякъ на кърмилото. Това е едно чудо на техниката, една жива машина съ собствени нерви, рефлексии, стави, органи за движение и разсѣдѣкъ, чийто волевъ центъръ е направляванъ отъ невидимитѣ импулси на управляващия корабъ, който по отличенъ начинъ направлява машиннитѣ функции. Корабътъ може да приема повече отъ 100 раз-



Морскиятъ ни музей въ снимки. Параходъ „Борисъ“ отъ Бѣлг. Тѣрг. Пар. Д-во, потѣналъ презъ 1919 год. при Севастополъ.

лични заповѣди, които се изпълняватъ чрезъ нѣколко хиляди отдѣлни действия на неговитѣ машини, клапани и включватели. Една обиколка презъ време на движение изъ корабнитѣ помѣщения, покрай грамадитѣ елѣктрически машини и включватели, покрай кипящитѣ котли за масло, които на други параходи отъ сѣщата величина трѣбва да се обслужватъ отъ десетини моряци, прави едно сѣщо такова грамадно впечатление, както и външния видъ на напуснатия параходъ, на чието кърмилло никой не стои и въпрѣки това корабътъ се движи, обръща, възвива, пуска пара, увеличава и намалява скоростта си и се закрива задъ гъсти облаци мъгла. Освенъ военното значение, което има единъ такъвъ корабъ, изглежда, че тоя отличенъ опитъ ще си пробие пътъ и ще допринесе много за по-нататѣшното автоматизиране на машинитѣ и корабитѣ.

Отъ само себе си се разбира, че сѣ взети всички предпазителни мѣрки, за да се запази единъ такъвъ цененъ обектъ отъ евентуални повреди или корабкрушение. Камерното устройство на корабнитѣ стени е по-здрави, празнитѣ корабни помѣщения сѣ запълнени съ коркъ. Всички важни апарати и машини сѣ бронирани. Споредъ направитѣ пресмѣтания, корабътъ е непотѣваемъ. Ако, обаче, въпрѣки тия мѣрки презъ време на стрелбата се случи една непредвидена повреда, тогава корабътъ пуска автоматично 5 ракети, изгасва котлитѣ, спира машинитѣ и се обръща. Стрелбата въ такъвъ случай се прекратява. Сѣщото става и когато корабътъ въ продължение на нѣколко минути, не получи каква да е безжична заповѣдъ. По такъвъ начинъ се предотвратява едно по-нататѣшно самостоятелно мореплѣтешествие на кораба въ случай, че откажатъ да действуватъ заповѣдитѣ отъ страна на придружаващия го команденъ корабъ.

Превелъ отъ нѣмски: Иосифъ А. Мановъ

Ф. Ш.

„ТЕРМИТЪТЪ“ КАТО СРЪДСТВО ЗА РАЗБИВАНЕ НА ЛЕДОВЕТА

Напоследък въ чуждия печат се появиха отзиви за използването на „термита“, като средство за разбиване на ледовете. Първите опити по разбиването на леда с термит сѫ били направени въ Америка презъ 1924 година отъ професора по физика Бернесъ. Термитътъ представлява отъ себе си смѣсъ отъ алуминиевъ прахъ съ желязень окисъ; възпламененъ по съответенъ начинъ, той развива извънредно висока температура (5000 градуса по Фаренхайта) и образува силно нагрѣта течна стомана. Лѣжистата енергия на тази течна стомана, подобно на лѣжистата енергия на слънцето, прониква дълбоко въ леда и го разрушава. Действието на тази нагрѣта до бѣло стомана върху леда е много интересно: ледътъ се преобрѣща въ газообразенъ водородъ и кислородъ съ такава бързина, че въ резултатъ се получава нѣщо подобно на мощенъ взривъ. Нагрѣтата вода продължава разрушението на леда, започнато отъ проникването въ него на горещитѣ лѣжчи и взривовѣтъ.

Най-важното качество на термита при използването му за унищожаването на леда се заключава главно въ силно проникващата способностъ на развигатата отъ него лѣжиста топлина, която побеждава съпротивлението на леда. Може да се наблюдава разтопяващото действие на термита, което се проявява на разстояние много метри презъ леденитѣ маси и въ водата. Вълнитѣ на лѣжистата топлина, минавайки презъ леда, правятъ неговия строежъ слабъ, подобно на строежа на леда, който дълго време е билъ изложенъ на лѣжитѣ на слънцето. При единъ отъ първитѣ опити, единъ леденъ масивъ съ тежина 200 килограма е билъ раздробенъ на кжсчета по-малки отъ единъ килограмъ. Термитътъ е билъ поставенъ въ каналъ, издълбанъ до срѣдата на ледения блокъ и оставенъ откритъ. Грамаденъ облакъ отъ газообразенъ водородъ е билъ изхвърленъ на 30 метра височина, заедно съ топящи се парчета ледъ.

Успѣшността на тия опити накарала изобретателя да употребѣи термита и на практика. Съ заряди отъ термитъ било разрушено грамадното затрупване съ ледъ устието на рѣка С. Лаврентия. 250,000 тона ледъ били разрушени и повлѣчени отъ течението на рѣката съ помощта на три заряда отъ термитъ, всѣки отъ 40 килограма. Раздробениятъ ледъ билъ изхвърленъ на височина 40 метра, а повърхността на останалия ледъ се по-

крила съ пукнатини на разстояние 200 метра около всѣко мѣсто на взрива.

Друго затрупване на водата съ ледъ — около единъ милионъ тона — е било разрушено съ два заряда термитъ по 40 килограма. За унищожението на затрупването на Онтарио, съ повърхностъ 760 квадратни метра и дебелина на леда 2.7 метра, е билъ необходимъ само единъ зарядъ отъ 40 килограма термитъ.

По-късно професоръ Бернесъ е билъ повиканъ да разруши грамадното затрупване, което е застрашавало Ойлъ Сити на рѣката Алегани. Ледътъ задържалъ течението на водата и се натрупвалъ на двата брѣга на рѣката. Трамвайнитѣ линии на едно протежение отъ 25 мили били въ опасностъ. И при този случай за разрушението на леда билъ употребенъ термитъ. Ледътъ билъ буквално „изгоренъ“ и свлѣченъ отъ брѣговетѣ на рѣката. Преди това сѫ се опитвали да унищожатъ затрупването съ динамитъ: три тона динамитъ били изразходвани, безъ да дадатъ особени резултати.

При редъ други случаи на затрупване съ ледени маси, които застрашавали околнитѣ мѣста съ наводнения и разрушения, тѣ били унищожени сѫщо така съ термитъ и калциевъ хлоратъ.

Успѣшни опити за разрушаването на ледове били направени презъ 1929 година въ Кавказъ (Русия).

Независимо отъ опититѣ по разбиването и унищожението на стоящитѣ ледове, съ термитъ сѫ били направени и редъ опити за разбиване на плаващи ледове. Въ една плаваща ледена планина съ повърхностъ 152 квадратни метра при височина 30 метра билъ направенъ единъ каналъ дълбокъ 90 см. и въ него поставили 45 килограма термитъ. Отъ действието само на този единственъ зарядъ ледътъ започналъ да се руши и разрушаването продължавало да се разпространява все повече и повече. Съ следващитѣ 5 заряда отъ термитъ цѣлата планина била унищожена.

Термитътъ не е опасенъ, когато се работи съ него. Когато той се употребява за разрушаване на ледове, не поврежда бетоннитѣ съоръжения, мостовитѣ подпори, кеевитѣ стени и пр., които влизатъ въ сферата на неговото действие. Той не нанася вреда и на рибитѣ въ езерата и рѣкитѣ. Тѣй като термитътъ не е взривчато вещество, то и пренасянето му не представлява никаква опасностъ. (Издание „Морски Сборникъ“ № 2, 1929 г.) С. Н. И.

Николай Шаровъ

МИЛИОНИТЪ НА „ЧЕРНИЯ ПРИНЦЪ“ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ

Въ западно-европейската и руска преса се появиха съобщения, че Съветското правителство, търсейки всевъзможни начини да излѣзе отъ своята финансова криза, между другото решило да използва лошитѣ си отношения съ Англия, като национализира английското злато, което се намира въ потъналия английски воененъ параходъ Black prince, („Черния Принцъ“) въ Черно море.

Обаче отъ това решение до неговото изпълнение е много и много далече, защото това злато още не е намирено и дали ще бѣде намирено — това е доста проблематично.

Работата е тамъ, че това злато се намира въ Black prince, заедно съ нѣколко други английски

потънали кораби. Военниятъ транспортъ Black prince загина въ време на кримската война въ 1854 година, при входа въ малкото кримско пристанище Балаклава, вследствие на една силна буря. Отдавна вече се носѣха фантастични слухове за милиони, загинали заедно съ тоя корабъ. Руското морско министерство още преди великата война правѣше официални справки при английското правителство, относително ценността на загиналия товаръ и получи потвърждение, че въ потъналия транспортъ се намиратъ 1,000,000 лири стерлинги въ злато и сребро, вложени въ варели; тия пари сѫ били предназначени за заплати и издържане на английския десантъ, който взима участие въ обса-

дата на Севастополъ. Мѣстонахождението на потъналия транспортъ е точно известно, но всички опити да се намѣрятъ неговитѣ остатѣци бѣха безрезультатни.

Още въ края на миналото столѣтие въ Балаклава бѣше предприета постройка на едно голѣмо желѣзно съоръжение, единъ видъ гигантски „ботушъ“ съ грамаденъ кончовъ — около 1 метъръ въ диаметръ — съ стѣпала вътрѣ за слизане и съ отвори за илюминатори въ носа на „ботуша“. Това съоръжение бѣше направено специално за намирането и оглеждането на „Черния принцъ“. Предполагаха да спуснатъ тоя „ботушъ“ тамъ, където е загиналъ кораба, и презъ кончова по стѣпалата да слѣзе единъ наблюдателъ, за да разгледа морското дѣно презъ стѣклата въ носа на този апаратъ.

Обаче първиятъ опитъ за осъществяване на тоя проектъ се свърши несполучливо: при повдигането „ботушътъ“ се счупи почти по срѣдата на кончова и изобретателитѣ оставиха своитѣ замисли. Но жаждата за лесно обогатяване привлече нови търсачни групи.

Въ началото на тоя вѣкъ въ Балаклава пристигна единъ италиански параходъ. Още преди неговото пристигане италианскитѣ агенти направиха предварителни необходими издирвания и получиха потвърждение отъ английското морско министерство; следъ това получиха официално разрешение отъ руското правителство да изтеглятъ ценния товаръ и подготвиха специални сръдства и прибори за замислената работа.

Тоя опитъ бѣше поставенъ доста сериозно. Резултатитѣ отъ предварителното разузнаване, разпитванията на старитѣ мѣстни жители по морскитѣ карти и измѣрванията показаха на италианскитѣ изследователи, че трѣбва да се употреби специаленъ апаратъ за дълбоководни работи. Този апаратъ бѣше построенъ въ Италия и доставенъ въ Балаклава отъ пристигналия параходъ.

Водолазътъ се помѣстваше въ тоя апаратъ стоещомъ, въздуха му се подаваше по особенъ гуменъ маркучъ, чрезъ специална помпа. Този апаратъ имаше единъ сериозенъ недостатъкъ: той не можеше да се премѣства самостоятелно подъ водата и трѣбваше да се премѣства по телефонната заповѣдь на водолаза: „нагоре“, „напредъ“, „назадъ“, „на дѣсно“, „на лѣво“. Действията на водолаза бѣха по такъвъ начинъ много стѣснени. Апаратътъ се спускаше въ морето съ помощта на една специална машина.

Италианцитѣ работѣха нѣколко месеца; бѣха произведени много опити съ апарата и въ различно време. Най-после „Черния принцъ“ бѣ намѣренъ, затѣналь въ подводната тиня, и водолазътъ сполучи да смене една дѣска съ надписъ Black prince и едно малко медно орѣдие. Всички други опити за влизане въ самия корабъ не сполучиха, и италианцитѣ, като се убѣдиха въ безполезността на своитѣ опитвания да повдигнатъ ценния товаръ, се завърнаха въ отечеството си, а милионитѣ и до днесъ останаха въ дѣнера на „Черния принцъ“.

Сега болшевицитѣ искатъ да направятъ новъ опитъ. Този пътъ сж решили да повѣрятъ работата на японския морски генералъ Криоска. Това е съвършено необяснимо: защо да се не повѣри тази работа на рускитѣ водолази? Тия последнитѣ сж отдавна известни като най-добри водолази въ свѣ-

та. Още преди 40 години специалната водолазна школа на морското министерство въ Кронштадтъ всѣка година обучаваше по 4—5 офицери и нѣколко десетки моряци. Извънредно интересни и сериозни работи сж извършени отъ тия руски водолази. Така наприимѣръ, следъ загиването на броненосца „Гангутъ“, близо до Финландия, една водолазна партия отъ горепоменатото училище обследваше и дори фотографира повредитѣ на броненосца, потѣналь на една дълбочина около 40 метра. На 15 ноември 1905 г. въ Севастополското пристанище въ време на Очаковското въстание, за да се предупреди избухването, бѣше потопенъ минниятъ транспортъ „Бугъ“ съ 400 бойни мини (тѣхното избухване — около 25 тона пироксилина — би повлѣкло събаряне на цѣлия градъ) — и следъ нѣколко месеца той бѣше повдигнатъ отъ водолазитѣ съ помощта на портовитѣ сръдства.

Въ май 1909 г. въ Черно море, при Херсонъ въ време на нощнитѣ морски маневри попадна подъ носа на броненосца „Ростиславъ“ подводницата „Камбала“ и загина на една дълбочина отъ 60 м., съ всички моряци и офицери. Трудната и опасна работа на водолазитѣ показа, че „Камбала“ е разрѣзана на две части и всички хора сж загинали. Следъ грамадни усилия предната частъ на подводницата бѣше повдигната, при което въ нея бѣха намѣрени тѣлата на загиналата команда.

Въ време на войната, въ 1915 год. при Одеса загина на минното заграждение на една дълбочина около 12 метра турскиятъ кръстосвачъ „Меджидие“; следъ непродължителна работа той бѣше повдигнатъ отъ рускитѣ водолази, ремонтиранъ и влѣзе въ състава на черноморската руска ескадра. Най-после на 7 октомври 1916 год. въ Севастополското северно заливче, отъ пожара въ барутнитѣ погребни за 30 см. орѣдия, се вдигна въ въздуха и потѣна, като се преобърна съ дѣното нагоре, новиятъ миненъ корабъ „Императрица Мария“, при което загинаха повече отъ 300 души офицери и моряци. Операциитѣ за повдигането на кораба се извършиха отъ рускитѣ водолази и на 4 октомври 1927 год. корабътъ се показа отъ водата и въ такъвъ видъ биде въведенъ въ докъ.

Тия нѣколко примѣра показватъ, че рускитѣ водолази могатъ да работятъ успѣшно и на голѣма дълбочина (60 м. при повдигането на „Камбала“) и при тежки условия на сложнитѣ работи (при повдигането на „Мария“). Не трѣбва да се забравя, че въобще трудътъ на водолазитѣ е извънредно тежъкъ и опасенъ за живота имъ. Така наприимѣръ, въ 1901 год. въ Босфора единъ водолазъ — грѣкъ бѣше нападнатъ и убитъ отъ една риба — мечъ.

Както и да е, съветското правителство не е предоставило новия опитъ за изваждането на „Черния принцъ“ на опитнитѣ руски водолази, а е възложило тая многообещаваща работа на единъ чужденецъ.

Намъ се струва, че и тоя пътъ нищо нѣма да излѣзе отъ тази работа. Причината е много проста: тя се крие въ извънредно голѣмата дълбочина, която отдѣля „Черния принцъ“ отъ морската повърхностъ, а именно 112 метра! Духътъ на „Черния принцъ“ „Black prince“ не ще отстъпи безъ сериозна борба английскитѣ милиони, макаръ тѣ и да сж вече (малко преждевременно) национализирани отъ предприемчивитѣ въ парични въпроси болшевици.

Торосъ

МОРЯЦИ

I.

... Никой не знаеше нищо за него: има ли свои — жена, деца, близки или далечни — бѣше тайна. Възмургавото му лице биваше всѣкога съ сериозенъ дѣлови изразъ. Коситѣ прошарени, кѣдрани, низко подстригани. Той винаги носѣше низко надѣ очитѣ моряшката шапка. Две тъмно-сини, като мъртви морски вълни, очи, устремени предъ себе си, го правѣха твърде неприветливъ. Говорѣха, че никой до сега не го е виждалъ засмѣнъ... Не обичаха стария механикъ. Никого той не сѣрдѣше, но и не смѣха да го сѣрдятъ, защото съ цѣлото си тѣло издаваше здравина и сила, за която трѣбваше да се държи смѣтка... Неговата заповѣдъ бѣше законъ: не повтаряше думитѣ си. И всички го разбираха. Говорѣха, че билъ служилъ на много параходи; познавалъ и най-последната цепнатина на миноносцитѣ, а презъ войната съ нѣмска подводница се промѣкиналъ въ обграденото съ мини Кюстендженско пристанище. Морето и той бѣха две загадки: когато морето биваше бурно, той ставаше спокоенъ, и при най-големитѣ люшкания неговата стѣпка биваше по-твърда, по-спокойна... Въ най-тревожнитѣ моменти, когато машинитѣ работѣха на ребро, той вадѣше кутийката си, смъркваше емфие; потъркваше двата си прѣста; шипваше лѣвото си ухо и... се залавяше съ най-големо хладнокрѣвие за работа. При най-силния ревъ на морето, той чуваше привычния трѣсъкъ на машинитѣ...

— Мартине, какво?

Всичко е добре, господинъ капитанъ...

Това бѣха думитѣ, които капитанътъ всѣкога при среща съ него размѣняваше.

— Мартине, чайката?

— Не пици, господинъ капитанъ.

— Значи ще имаме добро време...

— Добро.

Една млада морска чайка, види се, при първия си полетъ, бѣ се ударила въ вѣжетата на стожера и падна при краката му. Той я прибра, захрани я съ рибки и тя привикна къмъ него, и той къмъ нея. И всички мислѣха, че този суровъ, мраченъ морякъ, едничкото нѣщо, което на този свѣтъ обича, е тази красива, но креслива чайка... Тя пишѣше понѣкога като разплакано дете, и времето следъ това бързо се разваляше — настѣпваха бури...

Моряцитѣ знаеха: летятъ ли бързо чайкитѣ къмъ брѣга — буря ще настѣпи. Въ такива дни, при пѣтуване, и малката „Кеки“, гѣй я бѣше кръстилъ стариятъ морякъ, хвъркаше около миноноската, като кацаше по стожера. Тя не се отдѣляше отъ кораба и се удаваше за милувка само на грубата обгорѣла рѣжа на механика.

Машинитѣ въ всички миноноски се бояха отъ него. Ако нѣкоя се нѣщо разклопа, той пристѣпваше бавно, като че я дебне, услужвайки се, схващайки и най-малкия неравномеренъ шумъ. — Лагерътъ попришипналъ, ще трѣбва да се постегне... Или: — Я гледай, старата клопка, има „рема“, ще трѣбва инхалация!

Той имаше особени изрази, които самъ разбираше. И никой другъ.

Веднѣжъ твърде загриженъ заяви на капитана: — Дветѣ машини страдатъ отъ ревматизъмъ. И спрѣ пѣтуването на дветѣ миноноски за цѣла седмица.

Развинтва известни части, почиства, слага, пристѣга, разслабва... Само съ рѣжа, безъ да го-

вори, даваше знакъ, гдѣ да се постави крика; стоеше замисленъ; шепнѣше си нѣщо, което самъ дочуваше. И на края каже: — „Така, мила, ... ти си готова ...“ — избѣрваше маслени рѣже и отминаваше съ твърда самоувѣрена стѣпка.

Всички знаеха: което каже „Стариятъ“ е казано, направеното — направено.

Въ неговата малка кабина никой не влизаше. Никое любопитно око тамъ не бѣ надниквало.

— Мартине! ... Началникъ флота предписва...

— Ще изпълнимъ.

— Нѣщо?

— Нищо!

— Кеки?

— Добре е.

И черноокиятъ младъ капитанъ М. полюсмихнатъ отминаваше, запазвайки дълго усмивката си.

Само той обичаше стария механикъ.

Единъ день го видѣха приседналъ на горния подъ, да чете нѣкакво писмо... Две едри сълзи се отрониха отъ очитѣ му... Това бѣше цѣло събитие. Разне се отъ уста въ уста: стариятъ морякъ плакалъ... Той никога не се отдѣляше отъ кораба. Само веднѣжъ въ месеца отиваше нѣкъде, но скоро се завръщаше. Четѣше нѣкакво редовно получавано писмо; сѣдаше въ кабината си и пишеше... Самъ отиваше до пощенската кутия на пристанището, пушаше писмото, и се завръщаше съ клюмнала глава.

Мартинъ и сълзи! Това бѣше като грѣмъ изъ ясно небе... Нѣколко часа той не излѣзе изъ кабинета. Обслугата, стѣпвайки край и надъ нея, минаваше на прѣсти: стариятъ бѣше нѣщо тѣженъ...

Вечерътъ той бързо излѣзе отъ кораба, прескочи широкия дворъ на флота и се изгуби, носещъ бѣла хартия въ рѣжа.

— Мартине!

— До телеграфната станция, господинъ капитанъ...

И той посочи телеграмата.

— Кеки? ... — се пошегува капитанътъ.

Мартинъ махна съ рѣжа и отмина умисленъ. Скоро се завърна. Цѣла нощъ неспирно той се разхожда по горния подъ на кораба.

Сутринтъ рано се получи заповѣдъ: миноноската „Х.“ бързо да замине за Бургасъ, като пѣтемъ...

Подаде се тревога.

Мартинъ приплѣднѣ. Той прикова погледъ къмъ брѣга, като че очакваше нѣщо откъмъ града. И нервно закричи. Мичманъ Божановъ поемаше командата, а капитанътъ даваше последнитѣ нареждания, понеже трѣбваше да остане въ щаба на флота.

Стариятъ механикъ изтича при него:

— Мога ли, г-нѣ капитанъ, да ви помоля за нѣщо...

— На услугитѣ ви, г-нѣ механикъ.

— Днесъ или утре ще се получи телеграма или писмо на мой адресъ... Получете... отворете, и ако трѣбва, телеграфирайте въ Бургасъ, за да замина...

Очитѣ му се налѣха съ едри сълзи...

Капитанътъ, красивъ, съ ясно-сини гълъбови очи, морски офицеръ, стисна съчувствено

— Спасена! . . . Спасена! . . . — хълцаше той и прегърна капитана. — Нъщо ми казва, че е спасена! . . .

— Твоя дъщеря . . . а ти никога . . .

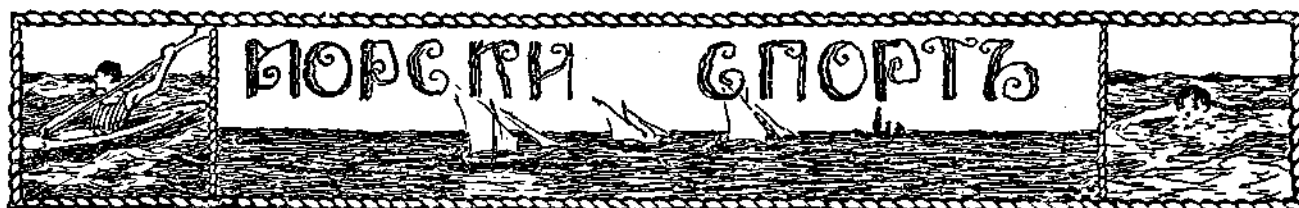
— Не . . . единичко дете на покойната ми сестра. Бащата офицеръ загина въ Балканската война, майката почина при раждането . . . Това ми е отъ цѣлия ни родъ. Азъ се заклехъ на смъртния й одъръ . . .

— Тя е и моя . . . — пришепнаха неволно устни-тъ на младия капитанъ.

Погледитъ имъ се срещнаха. Двата моряци си стиснаха ръцетъ, безъ да проговорятъ. Тъ се разбраха.

На получената телеграма, че операцията била напълно сполучлива, и девицата вънъ отъ всѣка опасностъ, и двамата се радваха като деца.

Стариятъ механикъ цѣлуваше просълзенъ портрета на момичето съ ангелското лице; а капитанътъ, приковалъ хубавитъ си ясни очи въ далечната морска ширъ, чувствуваше сърдцето си свито отъ незнайна тъга . . .



Гребане. Никой не може да отрече „гребането“ и неговитъ ценни качества отъ механическа и гигиеническа гледна точка. Всѣки казва: „най-добъръ спортъ“ за тоя, на който предпочита да се отдаде, особено, ако той му прави удоволствие. Това квалифициране не е сантиментално. Тукъ нѣма нищо подобно. Гребецътъ действа въ атмосфера най-необходима и добра за неговия бѣлъ дробъ — гребането, това е една гимнастика най-пълна, която можемъ да си представимъ. Подвижното седалище и външнитъ подпори даватъ на неговото усилие голѣма амплитуда и направление, което абсолютно се съгласува съ неговата тѣлесна конструкция.

П. де Кубертинъ и Д-ръ Ф. Лагранжъ, голѣмиятъ предтеча на „физиологията на тѣлеснитъ упражнения“ сж манифестирали своя ентузиазъмъ, когато сж разглеждали разнитъ видове спортове, търсейки най-добрата формула за педагогическото възраждане и чрезъ гребането. Гребането и за двамата е билъ първостепененъ спортъ, на който сж отдавали $\frac{1}{2}$ морална стойностъ и $\frac{2}{3}$ механическа. За съжаление, много други спортове, по-малко полезни, измѣстиха гребането, което трѣбва да служи за лѣкуване, за чисто физиологическо лѣкуване.

По настоящемъ има една болестъ, наречена артритизъмъ. Тая болестъ се лѣкува отъ много медицинъ съ прости упражнения за окършване на ставитъ. Тия упражнения нѣматъ нищо спортно въ себе си; тѣ представляватъ всѣкидневно повторение на движения безъ всѣкаква привлѣкателностъ и често пѣти твърде отекчително. Тукъ именно се намѣсва лѣкуването чрезъ гребане. Гребането е едно измѣнение или по-право казано, то е единъ специалитетъ на тѣй нареченото лѣкуване чрезъ спортъ.

Лѣкуването чрезъ гребане раздвижва ставитъ и „чисти човѣшкия моторъ“, операция, на която човѣкъ трѣбва да обърне по-голѣмо внимание, ако иска да върва, че прилича на своя автомобилъ повече, отколкото мисли.

Лѣкуването чрезъ гребане не е просто практикуване на тоя спортъ, защото то предполага предварително размиштане на своя принципъ: отъ спортенъ планъ — на механотерапевтиченъ. Спортниятъ гребецъ е подбуденъ даже несъзнателно отъ двойната тенденция, която оживѣва цѣлата активностъ, вдъхновена отъ спорта: тенденция за бързина и тенденция за издържливостъ. Спортистътъ се стреми да постигне и дветъ цели, но е принуденъ

да избира, споредъ своитъ способности и сила. Обаче, тоя, който иска да се лѣкува чрезъ гребане, той трѣбва да се откаже и отъ дветъ тенденции: нито време, нито разстояние трѣбва да го занимаватъ. Той не трѣбва да се интересува за минутитъ, които му сж нуждни за 100 или 200 метра. Едно нѣщо трѣбва да бѣде важно за него: числото на ударитъ съ греблото, защото тамъ е именно гимнастическиятъ жестъ, отъ който той очаква точни резултати; ефикасността ще зависи не само отъ постояннитъ повторения, но и отъ усвършенстването, съ което тѣ се извършватъ. Затова, при тоя случай, човѣкъ трѣбва да съсредоточи всичкото си внимание.

Технически, гребецътъ е жизнерадостенъ, защото чувствуваше при всѣки ударъ на лопатитъ, какъ се ражда въ него силата и какъ тя се разпростира по цѣлото му тѣло. Никой спортъ не заставя човѣка да бди надъ себе си при практикуването му, както гребането. Нѣма другъ спортъ, при който имаме едно добро разположение на тѣлото, на ръцетъ, на краката, точно навеждане трупата назадъ и възвръщането му тутакси напредъ безъ усилие и т. н. Тоя, който започва да гребе, отначало вижда затруднение; неговитъ лакти се подигатъ къмъ небето, вмѣсто да стоятъ близо до тѣлото, а греблата описватъ голѣми елипси, вмѣсто да бждатъ въ контактъ съ водата. И затова е необходимо предварително изучаване на гребането, за да не се измѣчва гребца. Това налага нуждата да има при всѣки спортенъ легионъ машини за гребане и ръководителъ, който е крайно необходимъ за случая.

При практикуването на гребането съ лѣчебна гѣлъ, гребецътъ трѣбва да бѣде облѣченъ по възможностъ по-леко, съ по-малко дрехи, да води спокоенъ животъ, упражненията да се водятъ точно, енергично или по-спокойно въ зависимостъ отъ обектитъ. Би могло още нѣщо да се каже. Тѣй като епохата е реалистична, би ли могълъ да се пренебрегне тоя аргументъ, който е невъзможенъ да победи артритизма съ малко разности . . . но, епохата е сжщо спортна. Едно спортно лѣкуване е направено да я задоволи. Безъ съмнение, нѣма ли човѣкъ да захъснѣе да разбере, че съществува въ зародишъ цѣла една **терапевтика**, която чака да бѣде изучена и разкрита тѣй изобилна въ възможности да бѣде изследвана, приложена къмъ разнитъ случаи и способна да извърши лѣкувания, които за сега сж недопустими.

Ние познаваме само спорта възпитателъ. Ние

ще познаемъ и спорта изправителъ, чакайки едно философско училище да ни запознае съ спорта утешителъ, следъ което ние ще трѣбва да се заобиколимъ съ античнитѣ идеи.

Гребецътъ спортистъ, обаче, както и тоя, който управлява кораба, тѣхниятъ духъ на морето взема овой особенъ пѣтъ. Гребецътъ или капитанътъ на кораба, колкото и да сѣ чувствителни прелеститѣ на морето, иматъ и други желанія. Тѣ обичатъ движещия се животъ надъ вълнитѣ и искатъ да използватъ и победятъ елементитѣ. Тѣ се стремятъ да усъвършенствуватъ сръдствата за действие на своята лодка или яхта и да ги накаратъ да се борятъ съ бързината така, както бѣгащъ желае да победи своитѣ резултати предъ усилието. Това сѣ все прояви, които иматъ общъ характеръ да предизвикатъ чрезъ удоволствието действие на своитѣ най-чисти и най-прости форми. Нуждни сѣ качества на воля, куражъ и постоянство, които се култивиратъ и въ водния спортъ. Езерото, рѣката и морето като че ли е внушителната сила на природата, поставена противъ тая на смѣлия капитанъ, който иска да я победи. Това е, което събужда човѣка за действие. Безбръжното море, разяренитѣ вълни ни даватъ добра представа за чувството на сила, която единствено природата дава съ чувството на радостъ и почивка.

Така и чрезъ водния спортъ се създава здравия и силенъ по духъ човѣкъ.

А. Друмевъ

Вѣтроходни състезания съ препятствия въ Англия. Тѣ се произвеждатъ по следния начинъ. Лодкитѣ отъ военнитѣ кораби отначало се пушатъ да се надпреварватъ подъ гребла до опредѣлената линия, където, привързани за редъ шемандури, плаватъ стожеритѣ и вѣтроходното имъ въоръжение. Тамъ тѣ отвързватъ вѣтроходното си въоръжение, взиматъ го въ лодкитѣ, въоръжаватъ ги съ вѣтрила и продължаватъ да се надпреварватъ подъ вѣтрила, заобикаляйки единъ опредѣленъ корабъ, следъ което се връщатъ (все подъ вѣтрила) къмъ шемандуритѣ. Тукъ се започна най-трудната частъ отъ състезанието. Лодкитѣ спускатъ и скъжаватъ вѣтрилата, повдигатъ отъ 40 метрова дълбочина 500 килограмовата котва на шемандурата и я прикачатъ на мѣстото на кърмилото. Следъ като изпълнятъ тази трудна операция, по способностъ, лодкитѣ подъ гребла продължаватъ да се надпреварватъ, докато стигнатъ линията на журито, действайки съ гребло, вмѣсто съ кърмилото.

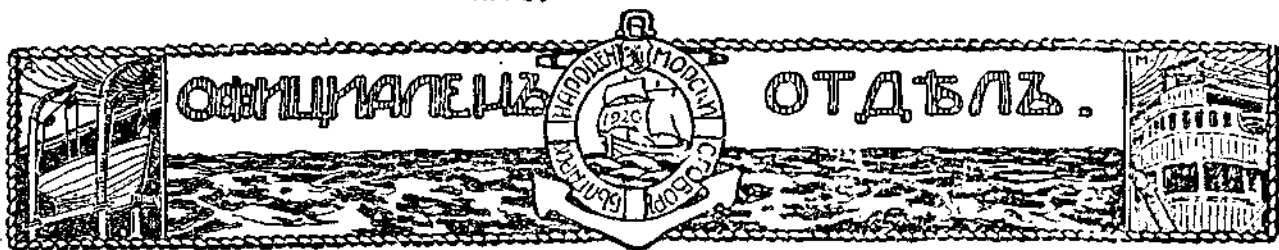
По този начинъ тоя видъ състезания служатъ не само за развлѣчение, но и за практическо обучение по морско дѣло.

(Изъ „Морски Сборникъ“ 1929 г., № 7; С. Ч.)

Гръцкитѣ рекорди по плаване. На редакцията на сп. „Морски Сговоръ“ сѣ известни следнитѣ гръцки рекорди по плаване:

100 метра свободно плаване за 1 минута и 7 сек.
400 метра свободно плаване за 5 мин. и 44 сек.
1500 метра свободно плаване за 23 мин. и 4 сек.
100 метра плаване на грѣбъ за 1 мин. и 24 сек.

С. Ч.



ЕДНО ГОЛѢМО КУЛТУРНО ТЪРЖЕСТВО ВЪ ПЛОВДИВЪ

(Вижъ съответнитѣ снимки въ брой 9 отъ списанието)

На 30 юний т. г. се извърши, при подходяща програма и тържественостъ, осветяването отъ страна на Българския Народенъ Морски Сговоръ езерото въ градината Царъ Симеонъ въ гр. Пловдивъ. Въ това културно тържество взеха живо участие представителитѣ на всички граждански и военни власти, начело съ началника на гарнизона генералъ Куцаровъ, кмета на града г. Еню Маноловъ и др. представители на почти всички обществени и корпоративни спортни организации и при стечение на населението отъ цѣлия градъ. Специално за тоя случай бѣха пристигнали нѣкои отъ членоветѣ на главното Управително тѣло и представители на клоноветѣ Варна, Русе, Видинъ и др. градове.

Езерото бѣше украсено съ гирлянди отъ живи цвѣти и цвѣтни електрически лампи, а пристанътъ бѣше екипиранъ и декориранъ по начинъ, който даваше пълна илюзия на единъ добре уреденъ морски портъ. Насъбралото се множество се любуваше ненаситно на фееричния изгледъ на езерото и съ нетърпение очакваше привършването на церемониалното осветяване и започване на предвидения демонстративенъ воденъ спортъ съ лодки.

Свещениятъ обредъ — водосветътъ, се извърши отъ Негово Преосвещенство епископъ Харитонъ въ съслужение съ нѣколко свещеници и протосингела на светата Пловдивска Митрополия. Епископъ Харитонъ, следъ свършване на службата, се качи на една лодка и предприе пъленъ туръ, за да поръси съ осветената вода цѣлото езеро и натрупалия се около брѣговетѣ му народъ. Тази негова обиколка придаде на самата церемония една вълшебна библейска украса, която трогна всички и създаде духовно-религиозно умиление. Следъ произнесенитѣ отъ Негово Преосвещенство наиздателни поздравни и благопожелания, председателятъ на мѣстния клонъ на Б. Н. М. Сговоръ г. Д. Куртевъ произнесе следната речъ:

„Ваше Преосвещенство, Господинъ Генерале, Господинъ Кмете, драги гости и почитаемо пловдивско гражданство!

Отъ името на мѣстния клонъ на Б. Н. М. Сговоръ, въ качеството на неговъ председателъ, мене се падна голѣмата честъ да благодаря на Негово Преосвещенство за хубавата му и наиздателна речъ и на всички васъ за честта, която ни направихте съ присѣствието си на това наше културно тържество.

За онѣзи ценни услуги, заради доброто внимание, които ръководните хора на гр. Пловдив и гражданството не престават да ни оказват при преследване на нашите чисто културни задачи, ние се считаме задължени, въ такъв тържествен моментъ като днешния, да направимъ едно кратко и въ общи черти изложение за идеите и задачите, които преследва нашата обща организация, за да се види колко заслужено и оправдано е доверието, което ни се засвидетелствува отъ всѣкъде.

Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ е преди всичко народна културно-просвѣтна организация, която иска по пътя на чисто културната и просвѣтна работа да внедри въ съзнанието на българския народъ голѣмото национално, обществено и икономическо значение на идеята за морето, разбираана въ нейния широкъ смисълъ. Ние работимъ безшумно, за да накараме българина да не страни отъ морето, отъ водната стихия, а да се сроди съ нея и да използва всички онѣзи богатства и ценности, които тя крие въ дълбините си и носи за материалното и духовно издигане на народа ни. Ние искаме да се съзнае и оцени значението на водните пътища и родното корабоплаване за стопанското преуспѣване на нашата страна. Ние искаме още, да се оценятъ и използватъ ценностите на нашето морско и дунавско крайбрежие не само за създаване поминъкъ на околнорѣчното ни население, но и да се използватъ техните ценни здравословни предимства отъ населението извън рѣчната долина на България, а най-вече отъ подрастващото поколение.

Ние ратуваме за внасяне промѣна въ досегашната наша вътрешна политика въ смисълъ: да се спре едностранчивото развитие на сухоземните пътища съобщения и въведе онова щастливо съчетание между водните и сухоземни пътища, следвано въ добре уредените държави, при което се постига най-рационалното разпредѣление на трафика съ прехвърляне на тежките, маловални и нетърпящи високото ниво стоки по водните пътища.

Наредъ съ това ние сме носители и горещи апостоли на идеята по-скоро и ако е нужно съ цената на тежки народни жертви да се добиемъ съ родно корабоплаване, съ националенъ търговски флотъ по Дунава и засиленъ такъвъ морски, та по такъвъ начинъ да отървемъ националното стопанство отъ скъпия данѣкъ, който плаща ежегодно на чуждестранния воденъ транспортъ.

Трѣбва да се разбере, че този нашъ стремежъ, че цялата тази наша дейностъ, не е продиктувана отъ едно просто идейно увлѣчение; въ основата ѝ лежи съзнанието и повелителната необходимостъ да се задоволи една реална общопризната и крепяща национална и стопанска нужда. По-специално за нашия край, за южна България идеите и задачите на Б. Н. М. Сговоръ се явяватъ въ унисонъ съ добре разбраните интереси и особености на нашето земледѣлско производство, настъпващите промѣни въ близкотоизточните пазари и благоприятните изгледи за откриване на по-далечни такива.

Пловдивскиятъ окръгъ държи първо мѣсто въ гарството не само като лозарски центъръ, а и по производството на зеленчуци и овощия. Установено е вече, че ние не бихме могли да мислимъ сериозно за износа на нашите грозди и зеленчуци, на нашите овощия въ прѣсно състояние, докато не се добиемъ съ собственъ подходящъ воденъ транспортъ по Дунава до централните европейски държави и по море до северните страни. Само така ще можемъ да преодолимъ мъжнотите и

прѣчките, които ни се създаватъ отъ съседните и конкурентни намъ страни. Жертвите, които биха се дали за създаване на български търговски флотъ, то се знае, ще трѣбва да се понесатъ общонародно, защото чрезъ тяхъ ще се създадатъ изгодни условия за разцвѣтъ на общото родно земледѣлско и други производства. Трѣбва вече да се разбере отъ всѣки, че използването на морето и водните пътища въобще не е само поминѣчна нужда на крайбрежното население, а повелителна такава на стопанска България.

Хвърлимъ ли погледъ на миналото и историята на нашето племе, ще видимъ, че най-добри условия за неговото гарантирано национално обособяване сѣ настъпили въ онѣзи моменти, когато границите на държавата ни сѣ опирали на трите морета — Черно, Бѣло и Сине. Следователно, идеята за нашия излазъ и на Бѣлото море е една историческа, национална и ако щете географическа необходимостъ. Единъ отъ здравите, неоспорими лозунги на Б. Н. М. Сговоръ и на българския народъ е: стремежътъ ни да излѣземъ на Бѣлото море. И ние мислимъ, че ратувайки съ културни сръдства за това легитимно стремление на нашия народъ къмъ свободното море, изпълняваме една наша културна задача отъ грамадно национално значение. Мислимъ още, че работейки за пропагандирането на изтъкнатите наши обществени, културни, стопански и национални идеи, ние имаме право да търсимъ и очакваме моралната и материална подкрепа на нашето съзнателно общество.

Това, което сме направили до сега и правимъ тукъ въ Пловдивъ, ви говори достатъчно за практическите сръдства и методи, чрезъ които ние провеждаме на дѣло нашите идеи. Чрезъ детската морска колония, която отъ петъ години поддържаеме, ние преследваме не само да подпомогнемъ здравето на децата на нашите членове, но и да ги привикнемъ да обикнатъ и се сродятъ съ родното море. Чрезъ модерното плаване и гребане въ това разкошно езеро и модерните лѣтни бани при р. Марица, ние не само искаме да подпомогнемъ украсата на втората столица на България, не само да създадемъ едно ново и привлѣктелно удоволствие на пловдивчани, но и да калимъ здравето и духа на младежта и да я пригодимъ да бѣде тя достойна и мощна крепителка и носителка на националните възжелания на изстрадалия български народъ.

Накрай, позволете ми още веднѣжъ да ви благодаря между другото и за вниманието и за търпението, което имавте да ме изслушате и да ви заявя, че ние, скромните ратници на Б. Н. М. Сговоръ, сме поласкани отъ това ваше масово стичане на нашето тържество и че съ това ни давате куража да очакваме и намѣримъ всрѣдъ пловдивското гражданство все по-голѣма подкрепа и съдействие за нашето благородно национално дѣло.

Да живѣе България! Да преуспѣе Морскиятъ Сговоръ!

Отъ името на гражданството произнесе прощувствена и съ голѣмо историческо значение речъ известниятъ общественикъ г. Недко Каблешковъ. Речи се произнесоха и поздрави отправиха и отъ представителите на всички представени организации и корпорации. На всички общо и подходящо отговори и благодари председателятъ на клонъ г. Куртевъ. Тържеството и церемонията се приключиха съ една мила орация, която членовете на Морския Сговоръ устрои на ветераните отъ

Шипка и Сливница, като въ стройни редове, начело съ началника на гарнизона, морските офицери, кмета на града и видни граждани, предвождани от отлично организираната духовна музика на под-офицерското дружество „Тракнецъ“ въ моряшка униформа, ги съпроводиха при отнасянето на знамената имъ презъ главната улица на града.

Преди отпътуването на тази така строена колона, въ езерото се направи демонстративно гребане съ лодки отъ легионеритѣ на организацията.

Следъ обѣдъ въ 5½ часа, членоветѣ на Морския Сговоръ, заедно съ спортния си легионъ, начело съ музиката, въ стройни редове се отправиха презъ града за новопостроенитѣ модерни рѣчни бани при р. Марица. Тамъ при стечение на хиляденъ народъ се извърши освещаването на банитѣ отъ енорийскитѣ свещеници. Отъ името на Морския Сговоръ председателятъ му произнесе благодарствена речъ къмъ създателя на тази нова културна и съ голѣмо значение за дравето на гражданството придобивка, г. инженеръ Даракчиевъ. Следъ това г. Даракчиевъ говори обширно и съ демонстрация за значението, техниката и ползата отъ модерния воденъ спортъ. Следъ него г. д-ръ Милковъ даде въ една подходяща и издържана беседа научно освѣтление на ползитѣ отъ водния спортъ, комбиниранъ съ слънчевитѣ бани и водолѣчението.

Слагането на солидни научни основи водния модеренъ спортъ е една голѣма придобивка за здравеопазването на населението. Образцовата модерна инсталация на банитѣ при Марица може да служи като моделъ за подражание и приложение и въ други селища въ окръга, пъкъ и въ цѣлата страна.

Поради казаното до тукъ, ние мислимъ, че инициативи, като тази на г. инженеръ Даракчиевъ, трѣбва да бждатъ широко подкрепени морално и материално отъ нашето общество и да бждатъ удостоени съ едно по-сериозно внимание отъ страна на всички наши общественици и държавни

учреждения, въ чиято прѣка обязаностъ, преди всичко, лежатъ грижитѣ за подпомагане и запазване на народното здраве.

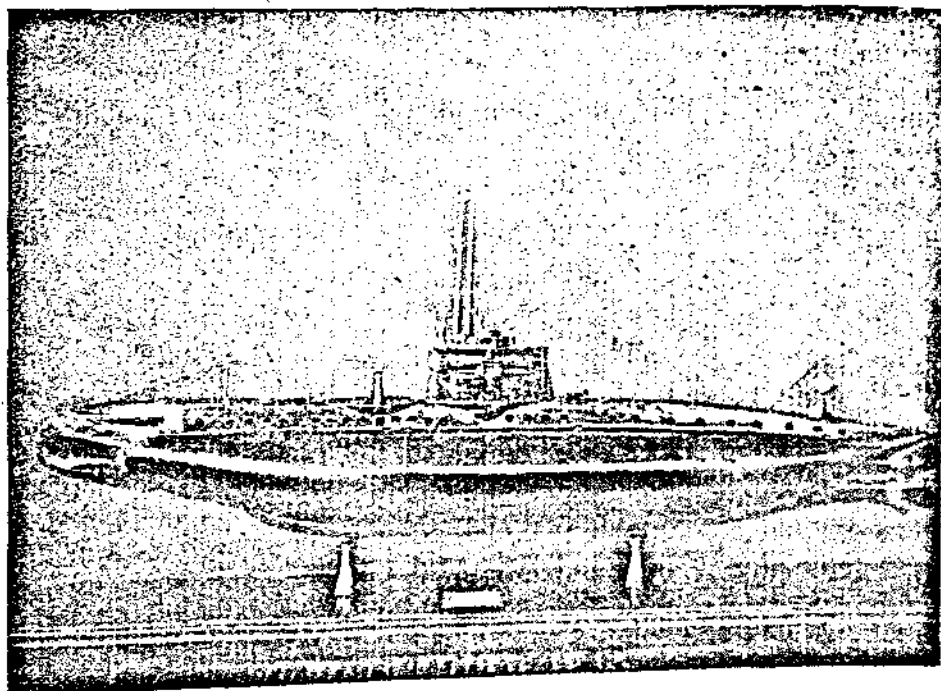
Отъ наша страна ние се присъединяваме къмъ общото и непринудено вѣлхвищеніе и одобрение къмъ тѣзи културни придобивки, така спонтанно изразени отъ присѣтствуващото множество народъ.

Ласкави думи за нашето списание. Въ книжка № 6 (1929 г.) отъ задграничното руско военно морско списание — „Зарубежный Морской Сборникъ“ — излизашо въ Пиззентъ, подъ редакцията на капитанъ I рангъ Я. Подгорний, което списание е официаленъ органъ на „Обединенитѣ руски морски организации въ Чехославия“, е дадена една рецензия за Югославияското морско списание „Ядранска стража“ и за нашето списание „Морски Сговоръ“. Между другото, въ тая много ласкава за насъ рецензия, се казва:

„Предъ насъ сѣ две списания на два млади братски славянски народа, които сѣ си извоювали твърдо мѣсто въ съответнитѣ страни . . . Тия списания сѣ близки по духъ, но въ сѣщото време ниятъ и различия. „Ядранска стража“ е списанието на млада държава победителка, която едвамъ сега създава свой флотъ — затова и списанието е изпълнено съ обявления отъ голѣмитѣ свѣтосни корабостроителници и аероплани фабрики, които въ една или друга степенъ участвуватъ въ създаването на Югославияския флотъ. Ето защо това списание се печати на прекрасна иллюстрационна хартия, избоблестува съ иллюстрации и е пълно съ много интересни за обикновения читателъ статии по морскитѣ въпроси, черпени главно отъ француската преса. „Морски Сговоръ“ — е списание на победена страна, която даже нѣма право да има воененъ флотъ, а само морска полиция, но която все пакъ има своя, макаръ и кратка морска история, затова въ това списание нѣма обявления отъ голѣми чуждестранни фирми, отсъствува и специалната иллюстрационна хартия, но все пакъ по

количеството на обявленията отъ отечественитѣ фирми и грижливото подбрано съдържание, списанието не отстъпва на своя западенъ събратъ. Чувствува се традиционната връзка на българскитѣ моряци къмъ Русия; югославияскитѣ моряци, обаче, за съжаление, тежиятъ къмъ днешнитѣ по-силни западни велики държави. И дветѣ списания играятъ една и съща извънредно важна роль въ своитѣ страни — популяризиратъ морето върху населението. Ние имъ пожелаваме нови успѣхи въ благотворната имъ работа, развоя на която ще следимъ внимателно, та като се върнемъ въ нашата родина — Русия — да можемъ да тръгнемъ по стѣпкитѣ на по-предвидливитѣ и по-щастливи наши братски народи“.

Г. А.



„Морскиятъ ни музей въ снимки“ — моделъ на бившия български подводникъ № 18.



ИЗЪ ВОЕННИТЪ ФЛОТИ НА ЧУЖДИТЪ ДЪРЖАВИ

Англия. Заемаването вторично властта въ Англия от трудовата партия под председателството на Макдоналда се е отразило много и върху измъненето курса на морската политика. Последната клони към разбирателство съ Америка по въпроса за органичения на морските въоръжения. Въ връзка съ това дислокацията на морските сили е претърпяла едно чувствително измънение, а от друга страна корабостроителната програма е намалена и се изпълнява съ по-бавен темпъ.

— Въ края на лѣтото въ английския флотъ сж се случили четири морски аварии, една от които е завършила съ потъването на английската подводна лодка № 47. Другитъ три аварии сж частични взривове на кръстосвачитъ „Девонширъ“ и „Виндиктивъ“ и на подводната лодка XI.

Франция. Презъ тази година, за пръвъ пътъ презъ последнитъ години, цѣлиятъ французски флотъ (I-ва и II-ра ескадра — последната се базира въ Атлантическия водъ) въ началото на м. юний се е съсредоточилъ въ Срѣдиземно море при африканския брѣгъ. Въ района на Гибралтаръ — Казабланка двата флота сж направили редъ упражнения, въ които е взелъ деятелно участие хвърчилоносачитъ „Беарнъ“ съ хвърчилата си.

— Въмѣсто досегашния командующъ I-ва ескадра (Срѣдиземноморския флотъ) адмиралъ Доктеръ, е назначенъ адмиралъ Фрошо.

— За сега най-бързоходниятъ воененъ корабъ въ свѣта е французскиятъ водачъ на флотилии „Валми“, който при пробитъ изпитания е развилъ скорост 39.95 морски мили въ часъ. Той има водоизмѣстване 2,780 тона (при пълно натоварване 3,100 тона); въоръженъ е съ: шестъ 14 см. орѣдия, четире 3.7 см. противовъздушни орѣдия и шестъ 55 см. торпедни трѣби.

— Въ края на лѣтото т. г. сж спуснати на вода новостроящитъ се три подводни лодки и два контръ-миноносца.

Италия. Презъ време на тазгодишнитъ лѣтни занятия италианскиятъ воененъ флотъ е предприелъ много по-далечно практическо плаване, отколкото обикновено.

Германия. Въ кончателенъ видъ морскиятъ бюджетъ на Германия е приетъ на обща сума 179,615,070 марки (миналогодишниятъ бюджетъ възлизаше на 213,895,490 марки). Райхстагътъ едногласно е приелъ предложението на бюджетната комисия да се изработи основенъ планъ за възсъздаването на германския воененъ флотъ.

Швеция. Презъ последнитъ години шведското министерство на отбраната обръща голѣмо внимание върху обучението на военния флотъ: отдѣлнитъ периоди на учебно-боевата му подготовка се завършватъ съ голѣми морски маневри, въ които вземагъ участие не само военнитъ кораби, но и търговскитъ.

Гърция. Осмъществяването на турската корабостроителна програма е заставило грѣцкото прави-

телство да предприеме редъ мѣрки за усиляване на грѣцкия воененъ флотъ. Въ края на м. май т. г. се е състоялъ министерски съветъ при участието на бившия председател на английската морска мисия капитанъ I р. Тертлѣ. На този съветъ е било решено да се продължи възсъздаването на флота, споредъ по-рано набелязания планъ, безъ да се измѣня отъ влиянието на турската морска политика. Английскиятъ представител енергично е настоялъ да се построятъ леки морски сили, които, споредъ неговото мнение, заедно съ мощни въздушни сили, най-добре биха обезпечили отбраната на Гърция. Въ резултатъ на всичко това е билъ обявенъ конкурсътъ за построяване на 2 ескадрени миноносца по 1,600 т. водоизмѣстване всѣки, при срока на постройката 20 месеца. (Скоростъ 38 морски мили въ часъ и въоръжение: четире 12 см. орѣдия, три 4 см. противовъздушни орѣдия и 6 торпедни трѣби). Освенъ това говорело се е за доизкарване съ известни измѣнения корабъ „Саламисъ“, (който преди свѣтовната война се строеше въ Хамбургъ) и продаването на остарѣлитъ линейни кораби „Темность“ и „Килкисъ“. Очевидно е, че съставътъ на съвременния грѣцки воененъ флотъ се нагласява къмъ състава на турския.

— Въ края на лѣтото е пристигнала въ Атина нова английска морска мисия, на чело съ капитанъ I рангъ Лайонъ, която ще има сжщитъ задачи, както и предидущата, т. е. да способствува за възсъздаването на грѣцкия воененъ флотъ и организирането му на правилни начала.

Турция. Сведенията за новостроящитъ се кораби все повече и повече се потвърждаватъ и допълнятъ. Както вече съобщихме, порѣжкитъ за новитъ военни кораби сж дадени на италиански корабостроителници. Тѣ се разпредѣлятъ така: Корабостроителницата „Ансалдо“ ще строи 2 ескадрени миноносца съ по 1,600 тона водоизмѣщение; корабостроителницата въ Монфалконе ще строи 2 подводни лодки съ по 500 тона водоизмѣстване, а корабостроителницата „Сванъ“ въ Венеция — 6 торпедни катера.

— Линейниятъ кръстосвачъ „Явузъ Султанъ Селимъ“ (бившиятъ „Гьобенъ“) привършва основния си ремонтъ и влиза въ строя презъ зимата.

(Изъ „М. С.“ № 8—9, 1929 г.; С. Н. И.).

Изваждане на потъналъ руски линейенъ корабъ въ Черно-море. Още преди началото на голѣмата война, руситъ започнаха въ Черно-море (Николаевскиятъ заводъ) постройката на 4 модерни линейни кораби, типъ „Дреднаутъ“, съ следнитъ данни: 22,600 тона водоизмѣстване; 21 мила скоростъ; 12—30.5 см., 18—13 см., 8—7.5 см., 4—6.3 см. противовъздушни и 4—4.7 см. орѣдия; 4 подводни торпедни трѣби; двигатели — парни турбини; 1,250 души обслуга. Единъ отъ тѣхъ въ началото на войната бѣ напълно готовъ — „Императрица Мария“; сжщиятъ охраняваше (срещу турския „Гьобенъ“) руската ескадра, която на 14/27 октомврий 1915 г. обстрелваше Варна, безъ обаче самъ да вземе

участие въ стрелбата. Други два от тия линейни кораби — „Императоръ Александъръ III“ и „Екатерина Велика“ — бѣха довършени презъ течение на войната, а четвъртиятъ и до днесъ все още не е достроенъ.

Къмъ края на войната „Императрица Мария“ потъна предъ Севастополъ отъ взривъ въ своитѣ артилерийски погребѣ. По-късно болшевицитѣ го извадиха, както бѣ потъналъ, съ гръбнака (дъното) нагоре и го вкараха въ докъ, но не можаха да го обърнатъ и поправятъ. Презъ време на гражданската война „Императоръ Александъръ III“ остана въ ржцетѣ на Деникиновитѣ войски; по-късно, при опразването на Кримъ, този линейен корабъ, заедно съ цѣлата ескадра на генералъ Врангелъ, напусна Русия, и до днесъ, заедно съ другитѣ кораби на тази ескадра, стои интерниранъ, подъ французко покровителство, въ военното пристанище на Тунисъ—Бизерта.

„Екатерина Велика“ бѣ отвлѣченъ, заедно съ много други кораби отъ Черноморския флотъ, отъ болшевицитѣ и при настѣпленieto на германцитѣ отъ Одеса къмъ Севастополъ, за да не попадне въ ржцетѣ на „бѣлогвардейцитѣ“ или нѣмцитѣ, бѣ потопенъ заедно съ другитѣ отвлѣчени кораби, отъ самитѣ болшевици, чрезъ три торпедни изстрела отъ изтрѣбителя „Керчь“, предъ Новоросийскъ. По-късно, при затвърдяване на съветската властъ, повече отъ потопенитѣ предъ Новоросийскъ кораби бѣха извадени и нѣкои отъ тѣхъ, напълно ремонтирани, влѣзоха въ строя на днешния „Червентъ“ флотъ въ Черно-море.

Миналата есенъ, споредъ едно съобщение въ руското списание „Краснофлотецъ“, сѣ били предприети системни издирвания предъ Новоросийскъ, като е била обследвана една площъ отъ 32 квадратни мили, при дълбочини отъ 22 до 360 метра, и най-сетне е билъ намѣренъ потъналиятъ дреднаутъ (прекрѣстенъ отъ болшевицитѣ — „Свободная Россия“). Той лежалъ на дъното съ гръбнака си нагоре; дълбочината отъ повърхността на водата до гръбнака била 29 метра, а до дъното, дето лежи горниятъ подъ на линейния корабъ, — 38 метра. Руситѣ проектиратъ сега изваждането на тоя потъналъ колосъ.

Г. С.

Военно-морското политическо училище на името на другаря Рошаль въ Ленинградъ, съгласно едно решение на Военния революционенъ съветъ, е разформировано, а имуществото му е предадено въ Военно-морското училище на името на другаря Фрундзе. Тамъ се е прехвърлил и последниятъ випускъ на политическото училище. За въ бъдеще политическиятъ съставъ на съветския флотъ ще се попълва отъ училището за морски офицери (Военно-морско училище на името на др. Фрундзе).

Подофицерскитѣ заплати въ Съветския флотъ възлизатъ: за младши подофицеръ (краснофлотски-специалисти) отъ 63 рубли и 80 копейки (4,500 лв.) месечно за първата година, до 76 р. 80 к. (5,376 лв.) за шестата година; тия заплати сѣ за презъ време на плаванията, презъ зимния сезонъ тѣ се намаляватъ съ по 2 рубли (140 лв.) месечно. Следъ шестата година, ежегодно месечната заплата се увеличава съ по 3 рубли (210 лв.).

Горнитѣ заплати сѣ за подофицеритѣ-специалисти, а за останалитѣ (мастерови и др.) тѣ варирайтъ отъ 49 р. 75 к. (3,482 лв.) до 58 р. 75 к. (4,112 лв.), зиме сѣ по 1.5 рубли (150 лв.) по-малки; всѣка последваща година, надъ първитѣ 6, се увеличаватъ месечно съ по 2 рубли (140 лв.).

Старшитѣ подофицери (старшини-специалисти) и приравненитѣ къмъ тѣхъ, получаватъ въ време на плаванията, за първата година на свѣрхсрочна служба — 82 р. (5,740 лв.) месечно; презъ шестата година заплата достига 100 рубли (7,000 лв.); презъ зимния периодъ получаватъ по 3 р. (210 лв.) по-малко; следъ 6-та година месечната заплата всѣка година се увеличава съ по 4 рубли (280 лв.).

Корабницитѣ (боцмани) и приравненитѣ къмъ тѣхъ, получаватъ, въ плаване, първата свѣрхсрочна година — 93 р. 20 к. (6,524 лв.) месечно, презъ шестата — заплата достига 114 р. 20 к. (7,994 лв.); презъ зимния периодъ заплата се намалява съ по 4 р.; надъ 6-та година се увеличава съ по 4 рубли.

Кондукторитѣ (главни старшини) и приравненитѣ къмъ тѣхъ, получаватъ, въ плаване, първата свѣрхсрочна година — 102 р. 50 к. (7,175 лв.), презъ шестата — достигатъ до 122 р. 50 к. (8,575 лв.); зиме получаватъ по 4 рубли по-малко; следъ шестата година — ежегодно съ по 5 р. въ месецъ повече.

Вънъ отъ горнитѣ заплати, моряцитѣ, останали на свѣрхсрочна служба, получаватъ само за първата година еднократно възнаграждение отъ 30 рубли (2,100 лв.).

Даннитѣ сѣ взети отъ руското списание „Краснофлотецъ“. Подофицерскитѣ заплати изглеждатъ твърде голѣми, обаче като се вземе подъ внимание, че животътъ въ Русия е нѣколко пѣти по-скѣпъ, отколкото у насъ, то действителната имъ стойностъ значително ще се намали.

Г. С.

За Черноморския търговски флотъ въ Русия е построенъ въ Германия новъ бързоходенъ пѣтнически корабъ — „Кримъ“ — съ назначение да обслужва пѣтническото съобщение Одеса—Ба-тумъ.

Корабътъ е снабденъ съ дизелови двигатели, развиващи около 3,600 к. сили. Дължината му е 110 метра. Стѣкменъ е съ голѣми удобства за пѣтницитѣ. За III. класа има 242 легла, размѣстени въ отдѣлни кабинѣ съ по 4 до 24 легла, а също трапезария и кухни. Помѣщенията и кабинитѣ за II. и I-класнитѣ пѣтници сѣ обзаведени съ комфортъ и даже луксъ. Има 22 спасителни лодки.

Корабътъ е снабденъ съ всички модерни кораблавателни уреди. Движи се съ скоростъ 15—16 мили въ часъ. Построенъ е за 2,500,000 рубли (175,000,000 лв.). За да му се придаде вънкашенъ видъ на параходъ (за по-голѣмо спокойствие на пѣтницитѣ), „Кримъ“ има две „димни“ трѣби, въ една отъ които е наредена една работилница, а втората представлява голѣма церна за чиста вода.

Вѣтроходството въ германския воененъ флотъ. Неотдавна построенитѣ учебенъ вѣтроходенъ корабъ за германския воененъ флотъ — „Ниобе“ има право и косо вѣтроходно стѣкмяване. Подобно стѣкмяване е било признато като най-подходящо за учебни цели. Освенъ това вѣтроходниятъ корабъ е снабденъ съ малкъ спомогателенъ моторъ.

Германскитѣ морски офицери се обучаватъ въ вѣтроходство и на зачисления къмъ флота двустожеренъ вѣтроходенъ корабъ „Аста“ (дължина 27 м. и повърхностъ на вѣтрилата 350 квадратни метра). Тоя корабъ-яхта презъ 1928 година за 86 плавателни дѣня е изминалъ пѣтъ 4,200 морски мили, носейки съ себе си 24 морски офицери и участвувайки въ редъ вѣтроходни състезания.

На вѣтроходството въ Германия се отдава голѣмо внимание. Вѣтроходнитѣ лодѣчни състезания сѣ винаги много оживени. За това способствуватъ

главно добритѣ мореходни качества на лодкитѣ, които отъ своя страна зависятъ отъ сполучливитѣ очертания на коритото и отъ сполучливата кройка и форма на вѣтрилата. Обикновено всички лодки иматъ високи вѣтрила; на по-големитѣ лодки има и подвижни (изваждащи се въ водата) грѣбници. Благодарение на всички тия мѣрки, германскитѣ вѣтроходни лодки не отстъпватъ въ скоростта си предъ вѣтроходнитѣ яхти. Много интересни сѣ състезанията съ малкитѣ лодки „двойки“, които сѣ стѣкмени само съ едно високо трижгълно вѣтрило, обслужвани отъ единъ или двама моряка. Общото число на състезаващитѣ се лодки понѣкога достига до 60.

(Изд. „М. Сб.“ № 2, 1929 г.) С. Ч.

Новиятъ германски пѣтнически параходъ „Бременъ“. На 16 юлий 1929 г. новопостроениятъ пѣтнически параходъ „Бременъ“, принадлежащъ на Северо-Германския Лойдъ, е извършилъ първия си рейсъ отъ Германия (Бремерхафенъ) за Америка (Ню-Йоркъ). По този случай чуждитѣ списания даватъ следнитѣ сведения за него.

Параходътъ „Бременъ“ е за сега най-големиятъ корабъ въ Германия и единъ отъ най-големитѣ кораби въ свѣта. Той е построенъ отъ корабостроителницата „Везеръ“ въ Бременъ. По-главнитѣ му данни сѣ следнитѣ: водоизмѣстване — 50,000 регистеръ тона; дължина — 270 метра; широчина — 31 метъръ; газене — 9 метра; скоростъ — 28.5 морски мили въ часъ; обслуга — 950 души офицери и моряци. Той се движи съ помощта на 4 турбини съ обща мощностъ 130,000 конски сили. Може да пренася наведнѣжъ 2,400 души, а именно: въ I класа — 800 души, въ II класа — 500 души, туристи — 500 души и III класа — 600 души. Този грамаденъ корабъ е построенъ само за 21 месеца — рекордна скоростъ за построяване на кораби отъ този типъ.

За сѣщото дружество (северо-германския Лойдъ) се строи и е на привършване еднотипенъ бързоходенъ параходъ „Европа“ въ Хамбургската корабостроителница „Бломъ и Фосъ“.

Съ тия два нови парахода Германия наново започва да съперничи съ Англия по отношение на океанското търговско корабоплаване. С. Ч.

Борбата между Хамбургъ и Триестъ. Служебниятъ органъ на Американското Министерство на търговията „Commerce Reports“ въ броя си отъ 20 августъ м. г. се занимава съ споразумението, постигнато въ недавнашната конференция въ Мюнхенъ между нѣмскитѣ северни пристанища, италианскитѣ адриатически пристанища и делегатитѣ на държавитѣ, заинтересувани въ желѣзопѣтната промишленостъ: Австрия, Чехославия, Италия, Унгария и Югославия. Статията е отъ самия американски посланикъ въ Берлинъ г-нъ Якобъ Голдъ Шурманъ.

За споменатата конференция въ Мюнхенъ, казва авторътъ, една отъ задачитѣ ѝ е била да довърши тарифната желѣзопѣтна война между Германия и Италия, която е траяла много дълго време.

Съ разгрома на Австро-Унгарската монархия започва и упадъкътъ на пристанището — Триестъ. За да може да повдигне живота на това свое пристанище, Италия е сключила нѣколко договора съ Австрия, Чехославия, Полша и Югославия, на основание на които тѣзи държави получаватъ намаление на тарифитѣ за стокитѣ, преминали презъ Триестъ.

Германия, за да парира тази италианска тарифна политика, чиито резултати много скоро се

почувствували въ нейнитѣ северни пристанища, е сключила договоръ съ Чехославия, гарантирайки ѝ чувствително намаление на превознитѣ тарифи за всички презморски стоки, минали презъ Хамбургъ. Тази мѣрка е била посрещната отъ Италия съ ново намаление на превознитѣ тарифи, което е имало като последица ново намаление на тарифитѣ отъ страна на Германия. Това надпреварване е достигнало своя връхъ въ септемврий 1926 г.

Тогава и дветѣ заинтересувани страни сѣ споразумѣли да не предприематъ по-нататъкъ никакви мѣрки, за да не се изостри конфликта твърде много. Това споразумение е замѣнено съ постигнатото споразумение на недавнашната конференция въ Мюнхенъ.

Основнитѣ на новия договоръ сѣ много свободни за Германия. Взета е така наречената „линия на еднаквитѣ тарифи“, която минава презъ Чехословашката република, така че цѣлиятъ презморски транспортъ северно отъ тази линия трѣбва да се извършва презъ Хамбургъ, а южно отъ тази линия презъ Адриатическитѣ пристанища. Линията почва отъ Таскау, въ югозападна Чехия, сѣче я въ източна посока къмъ южно Моравско и свършва въ Словашко. Линията е теглена по такъвъ начинъ, че всички важни Чехословашки центрове, освенъ Бърно и Братислава, оставатъ северно отъ нея. Що се отнася до Австрия, тя възприема тарифата за по-голямъ дѣлъ земя — което е било съ ентусиазмъ посрещнато въ Германия, защото Виена е само 500 клм. отдалечена отъ Триестъ, а 1100 клм. отъ Хамбургъ.

Този договоръ важи за две години.

Отъ политико-икономично гледище това споразумение значи практично разрешение на проблемата, настанала между конкуренцията на нѣмскитѣ и италиански пристанища на Адриатическо море.

Превелъ: П. Вангеловъ

Геройското дѣло на единъ спасителенъ влѣкачъ. Геройскиятъ подвигъ на екипажа на нѣмския спасителенъ-влѣкачъ „Херосъ“, който, въ една 36 часова пожертвувателна и пълна съ опасностъ дейностъ въ време на най-силна буря, спаси състоящия се отъ 84 души екипажъ на напълно съсипания нѣмски учебенъ корабъ „Померания“, намири достенъ отзвукъ въ всички нѣмски и чуждестранни вестници. Спасителниятъ влѣкачъ има 39.90 метра дължина, 8.14 метра ширина и газъ 4.32 метра.

Наистина, „Херосъ“ е единъ новъ спасителенъ влѣкачъ, но пъкъ съвсемъ не единъ отъ най-големитѣ и най-мощнитѣ кораби отъ този видъ, които стационариратъ по крайбрежието и се притичатъ на помощъ при всѣки С.-О.-С. вѣкъ, безъ да обръщатъ внимание на времето и вѣтъра. Неговата машинна мощностъ достига 1000 конски сили, докато най-големиятъ нѣмски спасителенъ-влѣкачъ (55 м. дължина) развива съ своитѣ 2 дизелови мотори надъ 2000 конски сили.

Трѣбва тоже да се спомене, че екипажътъ на „Померания“ се е държалъ отлично, макаръ една частъ отъ него да се е състояла отъ 15-годишни юноши. Отличното държане се дължи на добрия примѣръ на капитана на кораба — Раймеръ, единъ мъжъ, прекаралъ цѣлия свой животъ на кораби.

Съобщава Иосифъ А. Мановъ — Брелинъ

За английскитѣ рибари. В. Вудъ, който живѣлъ около 40 години въ срѣдата на английскитѣ рибари, е написалъ една отлична и обемиста книга за тѣхъ. Между другото, въ нея той казва, че ан-

глийскитѣ рибари иматъ отлична морска школовка. Между тѣхъ има и такива, „които никога не сж пѣтували съ тренъ и никога не сж влизали въ гора“. Много моряци-рибари, прослужили 50 години на риболовнитѣ кораби, сж бивали на брѣга ежегодно не повече отъ 6 седмици.

Английскитѣ рибари сж обединени въ флотилии: Ярмутска, Хулска, Гримсбийска и пр. Има флотилии за откритото море и прибрѣжни флотилии. Всѣка флотилия си има своитѣ старшини и младши началници. Въ тия флотилии сигналната служба е поставена отлично. Дисциплината е извънредно строга. Така, наприимѣръ, ако при много лошо море, старшиятъ началникъ на флотилията се опасява за съдбата на натоваренитѣ кораби и за да ги спаси отъ загиване повдигне сигналъ — „Изхвърлете лова въ морето“ — рибаритѣ се подчиняватъ веднага, макаръ тази заповѣдь да имъ причинява голѣми загуби.

Английскитѣ рибари познаватъ отлично морето, навикнали сж да плаватъ въ голѣми ескадри, знаятъ да маневриратъ много добре и познаватъ сновно чистачното (тралното) дѣло.

Презъ време на свѣтовната война английскитѣ рибари много сж помогнали на военния флотъ. Около 2500 рибарски кораба, т. е. около три четвърти отъ рибарския флотъ билъ мобилизиранъ презъ време на военнитѣ действия, държалъ се е отлично и далъ блестящи резултати въ водитѣ на Срѣдиземното, Адриатическото и Бѣло морета, въ Дарданелитѣ и пр.

Английскитѣ морски историкъ Корбетъ, говорейки за Дарданелската операция, въ втория томъ на своята история се изразява за английскитѣ рибари така: „... въ нѣкои случаи команди отъ английски рибари, като че ли нѣмаха нищо противъ това, да бѣдатъ хвърлени на въздуха отъ морски мини, но никакъ не имъ се харесваше работата подъ артилерийския огънь — това, последното обстоятелство бѣше необикновено нововъведение въ тѣхната професия.“

Английското адмиралтейство винаги поддържа тѣсни връзки между военния флотъ и рибаритѣ. Военната охрана на английския риболовъ се ползува съ голѣма популярностъ между рибарското население въ Англия, и благодарение на това английскитѣ воененъ флотъ се пълни съ много доброволци отъ тѣхната срѣда. Английскитѣ рибари сж най-добрия кадъръ отъ доброволци за флота, тъй като не само че сж привикнали къмъ морето още отъ детинство, но и отлично познаватъ условията на мѣстното мореплаване.

(Изъ „Морски Сборникъ“ № 4, 1929 г.; С. 4.)

Спасителни лодки за екипажитѣ на водохвърчилата. Повечето американски хвърчила, които предприемаха прелетяване на Атлантическия океанъ, сж били снабдени съ спасителни лодки. Въ морската авиация на Съединенитѣ щати тѣзи лодки сж обязательна принадлежностъ на всѣко хвърчило. Лодката има форма на спасителенъ кръгъ, заема малко мѣсто и се пълни (помпира) съ въздухъ. Тя е направена отъ гуирана материя и има мѣсто за поставяне на две гребла. Подобни лодки се изработватъ за единъ, двама, трима и до 5 човѣка. Едноимѣстнитѣ лодки сж съ остри краища и иматъ едно седалишно мѣсто въ кърмовата частъ, кждето лодката е повече разширена. Всѣка лодка, освенъ дветѣ си гребла има мѣсто за прибиране на най-необходимитѣ инструменти и материали за поправка и провизии.

Тия спасителни лодки, макаръ и да не сж много надеждни, все пакъ при хубаво време и

малко вълнение могатъ да бѣдатъ много полезни. Така наприимѣръ, американскитѣ летець Бирдъ, който презъ лѣтото 1927 г. направи едно летиение отъ Ню-Йоркъ за Парижъ, следъ като презъ нощта е билъ почти надъ Парижъ и поради тъмнината е изгубилъ ориентировката си, е направилъ едно принудително слизане презъ нощта въ Ламаншъ. Следъ благополучното спущане на вода съ своето сухопѣтно хвърчило, той съ помощта на надуваема спасителна лодка успѣшно се е доближилъ до близкия брѣгъ.

(Изъ „М. С.“, № 2, 1929 г.)

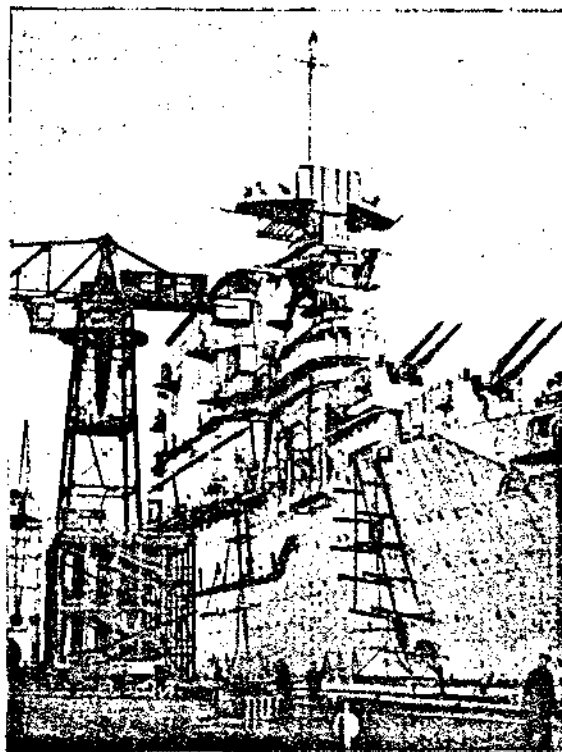
С. 4.

Преправки въ шкалата на Бофорта. Въ 1921 г. Международниятъ Метеорологически комитетъ е поръчалъ на директора на Английската Метеорологическа служба, г-нъ Симпсонъ, да изработи еднообразна система за превеждане единицитѣ съ баловетѣ отъ шкалата на Бофорта въ скорости на вѣтъра. Симпсонъ изработилъ съответната шкала — таблица и последната била приета въ 1925 год. отъ Международната комисия по синоптически съобщения и отъ Международния Метеорологически комитетъ въ Виена съ което получила напълно международенъ характеръ. Напоследѣтъ тази таблица — шкала се въвежда въ употреба и въ съветска Русия.

Ето и самата таблица — шкала, изработена отъ Симпсона.

Състоянието на работата по изваждането на потопенитѣ при Скапа-Флоу германски военни кораби. Напоследѣтъ англичанитѣ предприеха изваждането на потъналния при Скапа-Флоу германски флотъ. Преди нѣколко месеца е билъ изваденъ отъ морското дѣно линейния кръстосвачъ „Зейдлицъ“ и закаранъ при брѣга; следъ като бѣде съответно поправенъ, той ще бѣде закаранъ на вѣлкало въ Розайтъ, кждето ще бѣде продаденъ като старо желѣзо. Сега усилено се работи за изваждането на линейния корабъ „Кайзеръ“. По-рано съ голѣмъ трудъ е билъ изваденъ корабъ „Молтке“.

(М. Сб. № 2, 1929 г.) С. 4.



Американскитѣ корабъ — хвърчилоносачъ „Lexington“.



- Арнауловъ, Я. — „VI редовенъ съборъ на Б. Н. М. С.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 7 и 8, Варна IX и X, 1929 год., стр. 1—5)
- Арнауловъ, Я. — „Василь Ставревъ 1885—1929“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 11—12).
- Българско търговско параходно дружество въ Варна. (Издание на сжщото дружество, Варна 1929 г.)
- Б. М. — „Свободата на моретата“ (Сп. Юридически прегледъ, год. XXX, кн. 7 и 8, София 1929 г., стр. 265—290)
- Бошнаковъ, Н. — „Пропадъ — Морскитъ очи“ (Сп. Младъ Туристъ, год. XIII, кн. 9 и 10, София, VI и VII, 1929 г., стр. 12—15)
- Белли, В. — „Борьба за Тихий океан“ — Политико-стратегически очерк с введением и под редакцией проф. Б. Жерве. (ГИЗ. Отдел Военной литературы Москва—Ленинградъ 1929 г. Цена 2 р. 25 коп.)
- Brassey's Naval and Shipping Annual, 1929. Ежегодникъ на Брасея за военния и търговския флотъ за 1929 г.; година XL, под редакцията на комендара отъ английския флотъ Чарльзъ Робинсонъ. Издание на William Clowson & Sons, London 1929; 600 страници, цена 25 шилинга).
- В. К. — „Събитията действия на водохвърчила съ подводници“ (в. Народна Отбрана, год. XI, брой 1453, София 30. VIII. 1929 г., стр. 2)
- Вълчановъ, Л. Н. — „Писма отъ морето“ (в. Знаме, год. V, брой 193 и 194, София VIII, 1929 г., стр. 2)
- Воденъ спортъ — Състезанията въ Видинъ, (в. Спортъ, год. VII, брой 294, София 13. X. 1929 г., стр. 2)
- Гърция се въоръжава по море — Писмо отъ Атина — (в. Македония, год. IV, брой 900, София 12. X. 1929 г., стр. 2)
- Димитровъ, Ст. — Маршъ на Плъвенската морска колония — Музика-слова Н. В. Ракитинъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна I. XI. 1929 г., стр. 2)
- Borel, Em. — „Le désarmement naval“ — A propos des conversations de Washington — (La Bulgarie, VII-ème année, № 1873, Sofia 18. X. 1929 г. р. 1—2)
- Дим. — Воденъ спортъ — Голъмитъ състезания за царската награда и шампионата“ (в. Спортъ, год. VII, брой 285, София 8. VIII. 1929 г., стр. 4)
- Greenwood, Thomas — „Les difficultés du désarmement naval“ (La Bulgarie, VII-ème année, № 1877, Sofia, 23. X. 1929, р. 1).
- Добруджалиевъ, К. Ст. — „Ломското пристанище“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 5 и 6)
- Друмевъ, А. — „За постиженията и първенството по плаване у нас“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 18 и 19)
- Единъ герой — разказъ — превелъ Н. П. Ивановъ — (Сп. Морски сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI 1929 г., стр. 14 и 15)
- За Варненския плажъ — (в. Знаме, год. V, брой 193, София 24. VIII. 1929 г.)
- Ивановъ, Сава Н. — „Резултатитъ отъ състезанията на спортнитъ легиони при Б. Н. М. С.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, кн. 7 и 8, Варна IX и X 1929 г., стр. 14—16)
- Ивановъ, Сава Н. — „Състезанията между морскитъ части и резултатитъ имъ“ (Сжщия брой на списанието Морски Сговоръ, стр. 17—19)
- Кашевъ, д-ръ Ст. Г. — „Нашето морско търговско мореплаване“ (в. Народна Отбрана, год. XI, брой 1461, София 25. X. 1929 г., стр. 3)
- Каракостовъ, В. — „Търговско мореходство за корабитъ“ (в. Прѣпорецъ, год. XXXI, брой 41, София 13. X. 1929 г., стр. 3)
- Каракостовъ, В. — „Нашето търговско корабоплаване“ — неговото мѣсто въ икономическия ни животъ — (в. Прѣпорецъ, г. XXXI, бр. 39, София 30. IX. 1929 г., стр. 2)
- Кирифарски, Б. Т. — „Къмъ Портъ Сандъ — пѣтни бележки и впечатления“ (в. Търговско промишленъ гласъ, год. VI, брой 1013, София I. VIII. 1929 г., стр. 2)
- Конрадъ, Джозефъ — „Младостъ“ — превела Б. Бошнакова — (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, кн. 7 и 8, Варна IX и X. 1929 г., стр. 9—11)
- Краевъ, Ст. — „Отгледване на разнитъ видове лъстърви въ изкуствени рибници“ (Сп. Природа и ловъ, год. IV, бр. 4, София 1929 г., стр. 90—92)
- Караджовъ, Ст. — „Варна и морето“ (в. Търговско промишленъ гласъ, год. VII, брой 1051 и 1052, София 1929 г., стр. 2)
- Kirov. Ph. — „La navigation maritime et fluviale en Bulgarie, (La Bulgarie, VII-ème année, № 1844, Sofia, 13. IX. 1929 р. 4).
- Kroudim — „Воднитъ съобщителни сръдства“ (Спис. на Българското инженерно-архитектно дружество, год. XXIX, брой 19, София, 5. X. 1929 г., стр. 397)
- Калиновъ, д-ръ Д. — „Англо-американското флотско съглашение“ (в. Търговско промишленъ гласъ, год. VII, брой 1068, София 7. X. 1929 г., стр. 1)
- Ловъ на перли — (Сп. Природа и ловъ, год. IV, брой 4, София 1929 г., стр. 87—89)
- Лукинъ, Кап. II р. — „На миноносецъ Жуткий“ — Изъ споменитъ на единъ морски офицеръ — Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 12—14 пр. Ст. Ц.)
- Михаиловъ, кап. I. р. о. з. Ив. — „Ние и другитъ презъ Сулина“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 7 и 8, Варна IX и X, 1929 г., стр. 5 и 6)
- Морски чудовища — (Сп. Природа и ловъ, год. IV, кн. 4, София 1929 г., стр. 20)
- Михаиловъ, кап. I. р. о. з. Ив. — „Военнитъ флоти на Дунава“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 год., стр. 3—5)
- Н, д-ръ Ник. — „Морското разоружение“ (в. Народна Отбрана, год. XI, брой 1640, София 18. X. 1929 г., стр. 3)
- Ormond L. Cox. and Miles A. Libbey — „Naval Turbines“ Annapolis 1927 (United States Naval Institute).
- Отъ България за Египетъ и Сирия презъ Цариградъ и Пирей и обратно — Краткъ пѣтеводителъ — (Издание на Българското търг. параходно д-во въ Варна, 1929 г.)
- Остревъ, М. — „Графъ Цепелинъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 8)
- Парушевъ, В. — „Морето“ (Списание „Огнище“, год. VIII, кн. № 4, София, 1929 год., стр. 4)
- Поповъ, В. Н. — „Курортна Варна въ цифри презъ 1928 година“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 7 и 8, Варна IX и X, 1929 г., стр. 6—8)
- Пампуловъ, Пр. — „Курсътъ по плаване презъ 1929 год.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 16—18)
- Разходка по морското дѣло — (в. Знаме, год. V, брой 230, София, 9. X. 1929 г., стр. 2)
- Ренгартенъ, И. И. — „Февралска революция въ Балтийскомъ флоте“ — Изъ дневника И. И. Ренгартена — („Красный Архив“ 1929 г., томъ I.)
- Ракитинъ, Ник. Вас. — „Дунавски сонети“ — 1. Лѣто. 2. Блато. 3. Августъ. 4. Стражъ. — (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 1)
- Разбойниковъ, А. Сп. — „Името на Бѣло море“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 9, Варна XI, 1929 г., стр. 6—8)
- С. Ч. — „Италианската хидроплатна ескадра въ Варна“ (Сп. Морски Сговоръ, год. VI, брой 7 и 8, Варна IX и X, 1929 г., стр. 8)
- С. Н. И. — „Изъ чуждитъ военни флоти“ (Сжщия брой на списанието Морски Сговоръ, стр. 22)
- Станюковичъ, К. М. — „Пасажерка“ — разказъ — в. Миръ, год. XXXV, бр. 8758, 8759, 8760, 8761 и др., София 1929 г.)
- Салабашевъ, инж. В. — „Отводненията и подобренията на частъ отъ Ломбардската равнина въ Италия“ (Списание на Българското инженерно-архитектно д-во, год. XXIX, № 18, София 20. IX. 1929 г., стр. 365—370)
- Състоянието на нашитъ жѣлѣзници и пристанища. Първото заседание на ж. п. пристанищенъ съветъ. Речта на м-ръ Маджаровъ. Какво е направено и какво трѣбва да се направи — (в. Търговско промишленъ гласъ, год. VII, бр. 1071, София 10. X. 1929 г., стр. 3)
- Snowden Gambe, C. F. — „The Story of a North Sea Air Station“. London 1928. (Humphrey Milford, 446 страници. Цена 21 шилинга).
- Siegbert Welsch — „Die Maschinen der Flussfahrzeuge und der kleineren Seeschiffe, deren Kessel und Hilfsmaschinen. Berlin 1923. (Verlag der Zeitschrift „Schiffbau“. Mit 251 Abbildungen und 91 Tafeln).
- „Субопроект“ № 1 — Бюлетень Государственной конторы по проектированию судовъ — Ленинградъ 1929 г.; 84 страници, цена 5 рубл.)
- Iane's All the World's Aircraft (Edited C. G. Grey, London 1928).

Siegbert Welsch — „Die Maschinen der Flussfahrzeuge und der kleineren Seeschiffe, deren Kessel und Hilfsmaschinen. Berlin 1923. (Verlag der Zeitschrift „Schiffbau“. Mit 251 Abbildungen und 91 Tafeln).

Торосъ — „Черноморски Сопозолски конгресъ“ — извлечение из писмата на единъ делегатъ — (Сп. Морски Сговоръ, г. VI, кн. 7 и 8, Варна, IX и X, 1929 г., стр. 11—14)

Цехановичъ, проф. В. В. — „Речное судостроение“. Часть I. Материалъ и конструкция речныхъ деревянныхъ судов. (Транспечать НКПС. 1929. 120 стр. с 189 фигурами. Цена 1.50 руб.)

Шкорпилюк, К. — „Варна — исторически бележки“ (Списание „Огнито“, год. VIII, кн. №4, София 1929 г., стр. 12)

Шошлковъ, Д. — „Свобода на морето“ (в. Знаме, год. V, брой 245, София 26. X. 1929 г., стр. 2)

Jane's All the World's Aircraft (Edited C. G. Grey, London 1928).

Приносъ къмъ изучаването разпределението на фауната въ Черно море отъ проф. Д-ръ Теод. Морозъ и Александъръ Нечевъ, съ 13 карти и 10 диаграми въ текста (Отдѣленъ отпечатъкъ отъ годишника на Софийския университетъ, физико-математически факултетъ, томъ XXV, кн. 3, София 1929 г.)

Въ цитираната по-горе книга на 42 страници обикновенъ форматъ съ български (30 стр.) и нѣмски (10 стр.) текстъ се разглежда обстойно отъ научна гледна точка резултата отъ проучванията въ Черно море въ риболовно отношение (при българския черноморски бръгъ), направени отъ 2 октомврий до 31 декемврий 1926 год. отъ моторната яхта „Книккеръ“ принадлежала на холандското риболовно дружество „Ноордерлихт“. Въ края на книгата на 2 страници е дадена българска и чужда литература по въпроса, а следъ нея сж приложени и 13 карти за разпределението на рибитъ въ нашитъ черноморски води и нѣтищата на проучванията съ кораба „Книккеръ“.

Книгата има следното съдържание: биологични основи на черноморския риболовъ: гъба; кафява мида; акула, морска лионца; морска котка; моруна; несетра и пѣструга; калканъ; писия; барбуна; меджидъ; скумрия; леферъ; сафридъ; карагвозови риби; други риби и общи заключения.

Въ заключението на книгата се казва:

„Отъ гореизложеното описание се вижда, че чисто географическото раздѣлене на изследваната област на три района (Варненски, Бургаски и Василиковски) отговаря и на особеноститъ въ разпределението на кафявата мида и на рибитъ.

Варненскиятъ районъ се характеризира съ голѣмитъ мидни поселения, съ относително изобилие на несетровитъ риби и съ малкото количество на странствуващитъ риби.

Въ Василиковския районъ количеството на мидитъ и придѣннитъ риби е изобщо малко. Затова пъкъ тукъ долната граница на разпространението на мидитъ и рибитъ се намира по-дълбоко, отколкото въ другитъ райони. Твърде вѣроятно е, че тия особености сж свързани съ строежа на дѣното, което въ Василиковския районъ се спуска стрѣмно надолу. Характерно е, че по южното крайбръжие на Кримския полуостровъ, където дѣното е още по-стрѣмно, рибитъ се срѣщатъ на по-голѣма дълбочина, отколкото другаде. Така напримѣръ, барбуна тамъ се спуска презъ зимата на дълбочина до 70 колача**).

Бургаскиятъ районъ има черти общи съ Варненския и Василиковския райони. Наредъ съ това, въ него се забелязватъ известни особености. Така напримѣръ, той е твърде богатъ съ странствуващи риби и съ такива, които сж свързани съ тѣхъ (акула).

Опитнитъ ловитби съ кораба „Книккеръ“ траяха твърде кратко време: само три месеца. Затова не е изключена възможността, полученитъ резултати да не отговарятъ на фактическото положение на нѣщата. Сѣщо така тѣ не могатъ да дадатъ ясна картина за разпределението на рибитъ презъ различнитъ сезони на годината.

Ако приемемъ, че резултатитъ, добити отъ кораба „Книккеръ“ сж точно отражение на истинското състояние на риболовния теренъ предъ българския бръгъ, то трѣбва да дойдемъ до заключението, че дѣннитъ риби образуватъ едно твърде рѣдко поселение. — Главнитъ въ риболовно отношение риби, които бѣха ловени отъ кораба „Книккеръ“, сж: акула, скатове (морска лионца и котка), калканъ, писия и несетровитъ риби. Освенъ последнитъ, които се хващаха случайно, останалитъ риби бѣха редовенъ елементъ въ ловитбитъ. Въ по-голѣмо количество (по брой, а не по тегло) се ловѣше калканъ: на едно теглене на траула се ловѣха срѣдно около 5 калкана отъ различни размѣри. Акулата и скатоветъ се ловѣха по-рѣдко, а именно на едно теглене срѣдно по 1—2 акули и по 2 ската. Ловѣтъ на писията бѣше много слабъ.

** Колачъ = 1:829 метра.

Общиятъ ловъ на кораба „Книккеръ“ за единъ работенъ день отъ 10—12 часа обикновено не надхвърляше 200—300 кгр. разни риби, отъ които 30—40 килограма калканъ, а останалитъ 170—260 кгр. главно малочислитъ акули и скатове. Само въ рѣдки случаи ловътъ достигаше 500—600 кгр., отъ които 200—250 кгр. калканъ.

Ловитбата се извършваше въ предѣла на една успоредна на бръга ивица на дълбочина между 10 и 15 колача. На по-голѣма дълбочина опити не се правѣха, защото отъ дълбочина 45 колача надолу количеството на рибитъ бѣше съвършено нищожно, или пъкъ тѣ липсваха съвършено.

Тазн ивица е доста тѣсна, тя има широчина отъ 15—40 километра. Като се има предъ видъ това, а сѣщо и обстоятелството, че рибното заселение е рѣдко, трѣбва да приемемъ, че нѣма обективни условия за съществуването на единъ индустриаленъ ловъ на дѣнни риби съ траула.

Що се касае до пасажнитъ риби, то доста вѣроятно е, че тѣхиятъ ловъ ще може да се увеличи чрезъ въвеждането на по-модерни уреди гъръ-гъръ и плаващи мрежи и кораби за ловъ въ отворено море. Но и тукъ всѣко по-голѣмо риболовно предприятие ще се натъкне на едно твърде неблагоприятно за него обстоятелство, което се състои въ това, че пасажнитъ риби се явяватъ покрай българския бръгъ изключително презъ пролѣта и есента. Следователно, предприятие, което ще работи въ морето предъ българския бръгъ, ще сѣде осигурено отъ пасажни риби само за 3—4 месеца презъ годината, а останалото време — мъртавъ периодъ — ще трѣбва да наживѣва за сѣтка на нѣколко плодородни месеци.

С. Ч.

Зарубежный Морской Сборникъ. Неотдавна, подъ редакцията на капитанъ Я. Подгорный, започна да излиза въ Пиззень (Чехославия) списанието „Зарубежный Морской Сборникъ“, което е органъ на „Обединенитъ руски морски организации въ Чехославия“. Това почти чисто руско задраично военно-морско списание, отъ което досега сж изѣзди 6 книжки, по форма, обемъ и съдържание иска да замѣсти старото известно списание отъ времето на царска Русия, излизало подъ името „Морской Сборникъ“. То се списва съ голѣма вѣщина и умение и дава много интересни статии отъ областта на военно-морското дѣло, излизали изъ подъ перото на известни руски морски писатели-офицери, сега изгнаници въ чужбина, като контръ-адмиралъ Бубновъ, капитанъ 1 рангъ Я. Подгорный, инженеръ Г. Александровскій, стари лейтенантъ Е. фонъ Шилдкнехтъ и др. Препоръчваме това списание на всички, които обичатъ хубавитъ, чисти, спретнати и сериозни издания и които следятъ развитието и напредъка на световното военно-морско дѣло.

Годишниятъ абонаментъ на списанието е 40 француски франка. Всички суми и въпроси се отправятъ на адресъ:

С. Ч.

Ежегодникъ на Брасея за военния и търговски флотъ за 1929 г. (Brassey's Naval and Shipping Annual, 1929) година XL, подъ редакцията на капитанъ II рангъ отъ английския флотъ Чарльсъ Робинсонъ. Издание на William Clowes & Sons — London (600 страници, цена 25 шилинга).

Общозвестниятъ ежегодникъ на Брасея изѣззе отъ печатъ тази година съ много закъснение. Както е известно, този единственъ по рода си ежегодникъ, заприличалъ на енциклопедия по всички въпроси отъ военно-морското дѣло, отъ 1919 година (следъ смъртта на сина на основателя) излизаше подъ редакцията на двама известни английски морски писатели — Александъръ Ричардсонъ и Арчибалдъ Хердъ. Презъ 1927 година, вследствие на болестъ, Хердъ се отказа отъ участието си въ изданието, а въ началото на 1928 година умрѣ А. Ричардсонъ. Редактирането на изданието прие неговиятъ синъ Джеймсъ Ричардсонъ, който внезапно почина презъ февруарий 1929 г., преди още да успѣе да приготви за печатъ новия номеръ отъ ежегодника. Сега редакторъ на ежегодника е капитанъ II рангъ отъ английския флотъ Чарльсъ Робинсонъ, дългогодишенъ сътрудникъ на изданието, а въ последно време и редакторъ на военно-морския отдѣлъ. Трѣбва да се отбележи, че съдържанието на ежегодника още отъ 1919 година значително се е подобрило. Настоящото издание по богатство на съдържание и ценностъ на материала е направило още една крачка напредъ.

Разпределението на материала въ ежегодника е запазено споредъ това въ по-предшнитъ издания: въ всѣки отъ двата отдѣла (воененъ и търговски) сж избрани единъ или нѣколко най-важни въпроси за дадения моментъ и главнитъ статии се посвѣтаватъ само на тия въпроси. Презъ настоящата година главниятъ въпросъ на военния отдѣлъ е „Разоръжаването“. Доколку този въпросъ е сериозенъ за Англия се вижда отъ факта, че първитъ седемъ главни отъ военния отдѣлъ на ежегодника (а той има всичко 10 глави) сж пропити почти изключително съ въпроса за морското разоръжаване.

Въ военния отдѣлъ на ежегодника сѣ помѣстени следнитѣ десетъ статии:

1) Глава I. Ч. Робинсонъ — „Военно-морскитѣ сили на Британската Империя“. Авторътъ на статията, и същевременно редакторъ на изданието, ни запознава въ съкратенъ видъ съ постигнатото въ английския воененъ флотъ презъ изтеклата година. Той отначало разглежда корабостроителната програма и описва най-новитѣ кораби, които се строятъ и които сѣ вѣдѣли въ строя презъ 1928 година. Следъ това следватъ данни за постройката на Сингапурската военно-морска база и достатъчно обширно изложение за последната конференция на долнитѣ чинове-моряци по подобрене на бита имъ. Най-после авторътъ дава сведения за военнитѣ флоти на английскитѣ доминиони. При разглеждането на корабостроителната програма той нѣколко пѣти подчертава, че е недопустимо за Англия да ограничи числото на кръстосачитѣ си, предъ видъ на това, че само главно чрезъ тѣхъ тя ще може да запази морскитѣ си съобщения ненакърени.

2) Глава II. Капитанъ I р. Алтхемъ — „Чуждестраннитѣ флоти“. Авторътъ започва прегледа на чуждестраннитѣ флоти съ нападки по отношение на всички конференции по ограничаване на въоръжаването: той сѣмѣта, че колкото повече този въпросъ се обсъжда въ конференциитѣ, толкова повече се явяватъ подозрения по отношение на истинскитѣ намѣрения на всѣка отдѣлна държава. Разгледайки флота на Северо-Американскитѣ Съединени Щати, авторътъ не пропуска случая да упрѣкне тази държава въ ясното и стремление „да се въоръжава“.

3) Глава III. Г. Херфордъ — „Сравнение на силитѣ и дислокация“. Този авторъ започва своята статия също съ въпроса за разоръжаването или по-вѣрно съ въпроса за „въоръжаването“. Той критикува и двата метода за ограничаване на въоръженията: и английския — по сумираното водоизмѣщение на отдѣлнитѣ типове кораби, и французския — по общото сумирано водоизмѣстване на отдѣлнитѣ флоти. Той намира, че тия въпроси сѣ трудно разрешими предъ видъ на това, че въ заинтересуванитѣ флоти тѣ се свързватъ съ съществуващия „старъ багажъ“ — т. е. съ съществуващия съставъ на корабитѣ. По-нататъкъ авторътъ дава данни за измѣнението на състава на корабитѣ въ различнитѣ държави и излага дислокацията по главнитѣ морски театри.

4) Глава IV. Капитанъ II р. отъ японския флотъ Ними — „Исторически бележки по въпроса за морската политика на Япония“. Въ своята статия Ними разглежда отдѣлнитѣ етапи на развитието на морската политика въ Япония. Той разделя цѣлата история на японския воененъ флотъ на два периода: 1) Периодъ отъ древността до срѣдата на XIX вѣкъ и 2) отъ срѣдата на XIX вѣкъ до наше време; вториятъ периодъ той подраздѣля на 4 етапа: а) създаване на японския флотъ (1853—1870 г.), б) периодъ на морското съперничество съ Китай (1870—1894 г.), в) периодъ на морското съперничество съ Русия (1894—1904 г.) и г) периодъ на независимата подготовка на море (отъ 1905 г. насамъ).

5) Глава V. Контъръ адмиралъ отъ флота на Северо-Американскитѣ Съединени Щати Роджерсъ — „Морската политика на Северо-Американскитѣ Съединени Щати“. Давайки възможност на съответнитѣ автори да изкажатъ схващането на Англия и Япония по въпроса за ограничаване на въоръженията, редакцията на ежегодника дава думата и на противната страна (споредъ 40 годишната традиция на ежегодника). Адмиралъ Роджерсъ започва статията си съ официалната формулировка на направлението на морската политика въ Северо-Американскитѣ Съединени Щати следъ Вашингтонската конференция. Споредъ мнението на автора, флотътъ на Северо-Американскитѣ Съединени Щати има да разрешава три задачи: 1) да поддържа американската политика, 2) да закриля американската морска търговия и 3) да оказва икономически натискъ. Следъ това той излага направлението на външната политика.

6) Глава VI. Капитанъ I р. А. Дюаръ — „Женевската конференция и състоянието на въпроса за ограничаване на въоръженията“. Написаната извънредно талантливо, остроумно и живо статия отъ капитанъ I р. отъ английския флотъ Дюаръ излага последния етапъ на въпроса по ограничаване на въоръженията, включвайки и цѣлата история по образуването пакта на Келого и англофранцузския компромисъ.

7) Глава VII. S.H.P. — „Развитието на военно-морското машиностроение следъ свѣтовната война“. Авторътъ на тази много интересна статия, който се крие подъ инициалитѣ S.H.P., споредъ указанията отъ страна на редакцията,

се ползува съ голѣмъ авторитетъ въ Англия. Статията е ценна главно въ това отношение, че въ нея авторътъ свързва развитието на техниката съ изискванията на тактиката. Отъ друга страна, той се спира доста подробно върху тактическитѣ данни на кръстосачитѣ Вашингтонски типъ, които произлизатъ отъ съвременното състояние на техниката и нормитѣ на Вашингтонския Договоръ. Въ края на статията си той изказва ценни мисли за бъдещето развитие на машиностроението и се спира върху въпроса за турбинитѣ и дизеломоторитѣ.

8) Глава VIII. Капитанъ II р. Гунтъ — „Мината за безграждане“. Тази статия, написана отъ единъ виденъ специалистъ по минното дѣло въ Англия, ни дава освенъ гледнатица на английскитѣ морски специалисти по отношение на този видъ военно-морско оръжие, но още и състоянието на минното дѣло въ английския флотъ. Въ края на статията се прави заключение по отношение опыта отъ използване на мината въ време на свѣтовната война.

9) Глава IX. Старши лейтенантъ Белъ — „Съвременната военно-морска литература“. За пръвъ пѣтъ следъ изданието отъ 1921 г. въ ежегодника е помѣстенъ кратъкъ прегледъ на най-новитѣ и най-важнитѣ английски трудове по военно-морскитѣ въпроси. Авторътъ дава за всѣки единъ отъ тѣхъ доста обстойни рецензии.

10) Глава X. Майоръ II. Холмсъ — „Морска авиация“. Заключителната глава на военно-морския отдѣлъ отъ ежегодника е посветена, както и въ миналогодишното издание, на интересния очеркъ отъ майоръ Холмсъ, който представя отъ себе си отчетъ за прогреса на английската морска авиация презъ 1928 г.

Търговскитѣ отдѣли отъ ежегодника се състои отъ деветъ глави и съдържа следнитѣ статии:

11) Джонъ Тейлоръ — „Развитието на търговския флотъ презъ последнитѣ десетъ години“.

12) Могхенъ — „Изъ практиката на пътническитѣ и товарнитѣ параходи презъ 1928 година“.

13) Сомтаторъ — „Съвременното състояние на свѣтовния търговски флотъ“.

14) Сиджерсъ — „Възражда ли се свѣтовното търговско корабоплаване“.

15) Мекиндеръ — „Императорскитѣ комитетъ по корабоплаването“.

16) Хагъ — „Търговскитѣ флоти на Северо-Американскитѣ Съединени Щати“.

17) М. И. М. А. — „Търговско машиностроение“.

18) Бауеръ — Турбинна система Бауеръ — Бахъ“.

19) Клапхемъ — „Земечерпачки — търговски кораби, построени презъ 1928 година“.

По-нататъкъ въ ежегодника сѣ дадени силуетитѣ на по-главнитѣ военни и търговски кораби отъ цѣлия свѣтъ, различни таблици и чертежи за сравнение на различнитѣ типове кораби въ отдѣлнитѣ държави. Следъ това следватъ два справочни отдѣла за военнитѣ и търговски флоти въ свѣта.

(Изъ „Морски Сборникъ“ 1929 г., № 7, С. Н. И.)

КЪМЪ АБОНАТИТЪ. Заедно съ настоящия брой отъ списанието се изпраща безплатно на абонатитѣ традиционното джобно календарче на Б. Н. М. С. за 1930 година.

Желаещитѣ да получатъ безъ прекъсване следващата книжка № 1 (година VII, януарий 1930 г.) отъ списанието „Морски сговоръ“, да предплатятъ веднага абонамента или членския си вносъ въ съответнитѣ клонове. Списанието презъ 1930 година ще се изпраща **БЕЗПЛАТНО САМО НА ПРЕДПЛАТИЛИТЪ ЧЛЕНСКИЯ СИ ВНОСЪ ЗА 1930 ГОДИНА.**

Абонаментътъ на списанието за новата 1930 година (година VII) е 150 лева за България и 200 лева за чужбина.

ОТЪ РЕДАКЦИЯТА

УКАЗАТЕЛЪ

за помѣстенитѣ статии въ 1-та годишнина (1929 год.) на списанието „Морски Сговоръ“.

1. Адмиралъ Шесеръ отъ Ивами. Брой № 3, стр. 4 и 5.
2. Азъ рибаръ съмъ — стихове — отъ Д. Д. Маргаритъ. Брой № 10, стр. 1.
3. Бѣгство — разказъ — отъ П. А. Шишковъ. Бр. № 1, стр. 9—11.
4. Бѣло море като изворъ на блага за Родопския край отъ Кир. Н. Руенски. Бр. № 10, стр. 4 и 5.
5. Български Народенъ Морски Сговоръ и Ядранска стража. Бр. № 1, стр. 1—7.
6. Варна и Бургазъ отъ проф. А. Иширковъ. Бр. № 6, стр. 11—13.
7. Варненското пристанище преди освобождението отъ Тодоръ Ангеловъ. Брой № 6, стр. 32—33.
8. Василь Старевъ — Споменъ — отъ проф. Я. Арнаудовъ. Бр. 59, стр. 11.
9. Военниятъ флоти на Дунава отъ кап. I р. о. з. Ив. Михайловъ. Бр. № 9, стр. 3.
10. Волго-Донската канална система отъ Сава Н. Ивановъ. Бр. № 5, стр. 12—14.
11. Възстановяването на германския търговски флотъ следъ войната — Превелъ Д. В. Брой 10, стр. 6.
12. Въпроси и отговори. Брой № 1, стр. 18 и бр. № 3, стр. 18 и 19.
13. Георги Антоновъ — Споменъ — отъ Г. Славяновъ. Брой № 1, стр. 3—6.
14. Голѣмитѣ студове и замръзванията по нашето черноморско крайбрежие презъ 1929 г. отъ Сава Н. Ивановъ. Бр. № 4, стр. 1—8.
15. Графъ Цепелинъ отъ М. Остревъ. Брой № 9, стр. 7—10.
16. Гребане отъ А. Друмевъ. Бр. № 10, стр. 14.
17. Дигата при с. Гигенъ отъ М. Милчевъ. Бр. № 3, стр. 6 и 7.
18. Дирекция на мореплаването отъ Г. Славяновъ. Бр. № 3, стр. 2—5.
19. Добротичъ, отъ С. Н. И. Брой 6, стр. 31.
20. Дунавски сонети — Стихове — отъ Ник. Вас. Ракитинъ. Брой № 9, стр. 9.
21. Едно пътуване край брѣговетѣ на Черно море презъ XVIII вѣкъ отъ Ст. Андреевъ. Брой № 6, стр. 33—35.
22. Единъ герой — разказъ — превелъ Н. П. Ивановъ. Брой № 9, стр. 14.
23. Екскурзии съ русалки по вода презъ 1928 година отъ инж.-корабостроителъ Пампуловъ. Брой № 1 и 2, стр. 15 и 17.
24. Замръзването на Черно море около гр. Василко отъ Йорд. Бѣлчевъ. Брой № 5, стр. 12.
25. За постиженията и първенството по плаване у насъ отъ А. Друмевъ. Брой № 9, стр. 17.
26. За славната дата на българския флотъ. Брой № 1, стр. 19.
27. Значението на Дунава за насъ отъ кап. I р. о. з. Ив. Михайловъ. Бр. № 4, стр. 8—10.
28. Изложение отъ българскитѣ моряци. Брой № 4, стр. 20 и 21.
29. Изъ разказа „Играчи“ отъ Вл. Поляновъ. Брой № 5, стр. 15 и 16.
30. Изъ чуждитѣ военни флоти отъ С. Н. И. Броеве № № 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 и 10.
31. Името на Бѣло море отъ А. Сп. Разбойниковъ. Брой № 9, стр. 6.
32. Името на гр. Варна отъ проф. Ст. Младеновъ. Бр. № 6, стр. 24 и 25.
33. Италианската хидроплатна ескадра въ Варна отъ С. Ч. Брой № 7 и 8, стр. 8.
34. Калейдоскопъ — Конгреса — отъ Торосъ. Брой № 3, стр. 15 и 16.
35. Кооперативно корабоплаване отъ Д. Куртевъ. Бр. № 5, стр. 7 и 8.
36. Кратка история на родния ни флотъ въ дати. Брой № 6, стр. 35 и 36.
37. Курортна Варна въ цифри презъ 1928 г. отъ В. Н. Поповъ. Брой № 7 и 8, стр. 6.
38. Културно тържество въ гр. Пловдивъ. Бр. № 10, стр. 15.
39. Курса по плаване презъ 1929 г. отъ Пр. Пампуловъ. Бр. № 9, стр. 15.
40. Ломско пристанище отъ К. Ст. Добруджалевъ. Бр. № 9, стр. 6.
41. Марши на Плъвенската морска колония — музикална композиция отъ Ст. Димитровъ. Брой № 9, стр. 2.
42. Миллионитѣ на „Черния Принцъ“ въ Черно море отъ Ник. Шаровъ. Брой № 10, стр. 10.
43. Младостъ — разказъ отъ Джозефъ Конрадъ — Превела Б. Бошнакова. Броеве № № 1, 2, 3, 4, 5, 7 и 8.
44. Море и селения — Стихове отъ Юрд. Ковачевъ. Бр. № 1, стр. 1.
45. Мореплаването въ старата българска история и причинитѣ за неговото зачатъчно състояние отъ мичманъ Тодоръ Саевъ. Брой № 6, стр. 28 и 29.
46. Мореплаването въ Югославия отъ Г. С. Брой № 10, стр. 5.
47. Морето — стихове — отъ Н. Сейрекова. Брой № 10, стр. 1.
48. Морето въ нашата народна мъдростъ отъ Ник. Т. Балабановъ. Бр. № 1, стр. 7.
49. Морето въ политиката на старитѣ български царе отъ проф. В. Златарева. Брой № 6, стр. 1—8.
50. Морски новини. Броеве № № 1, 2, 3, 4, 5, 7 и 8, 9 и 10.
51. Морски книгописъ. Броеве № № 1, 2, 3, 4, 5, 9 и 10.
52. Морски спортъ. Броеве № № 1, 2, 5, 7 и 8.
53. Моряци — разказъ — отъ Торосъ. Брой № 10, стр. 11.
54. Моряшка пѣсенъ — Музикална композиция отъ Ст. Димитровъ. Брой № 1, стр. 6.
55. Наводнението въ гр. Пловдивъ отъ С. Ч. Брой № 5, стр. 14.
56. Наколини жилища отъ Р. Поповъ. Брой № 10, стр. 2.
57. На миноносецъ Жуткий — разказъ — отъ кап. II р. Луинъ. Превелъ Ст. Цаневъ. Бр. № 9, стр. 11.
58. Ние и другитѣ на Дунава отъ кап. I р. о. з. Ив. Михайловъ. Брой № 5, стр. 1—7.
59. Ние и другитѣ презъ Сулина отъ кап. I р. о. з. Ив. Михайловъ. Бр. № 7 и 8, стр. 5 и 6.
60. Ние на Дунава отъ кап. I р. о. з. Ив. Михайловъ. Бр. № 6, стр. 13—20.
61. Новитѣ английски линейни кораби отъ Г. С. Брой № 4, стр. 10—12.
62. Ношенъ пѣтъ отъ В. Каратеодоровъ. Бр. № 10, стр. 1.
63. Нѣкои данни за плаващитѣ ледове отъ Сава Н. Ивановъ. Брой № 1, стр. 8 и 9.
64. Отчетъ за дейността на временния ржководенъ комитетъ на Черноморския наученъ институтъ. Брой 7 и 8, стр. 19.
65. Отъ Аспаруха и Самеона Велики до Борисъ III отъ Г. Славяновъ. Брой № 6, стр. 8—10.
66. Официаленъ отдѣлъ. Бр. № 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 и 10.
67. Очитѣ на морето отъ Добринъ Василевъ. Бр. № 3, стр. 11.
68. Панамския каналъ отъ Н. Найденовъ. Брой № 2, стр. 10—12.
69. Парахода „Кооператоръ“ и неговото потъване отъ Г. Славяновъ. Брой № 2, стр. 7—9.
70. Петдесетъ години българско мореплаване отъ инж. корабостроителъ Пр. Пампуловъ. Бр. № 6, стр. 25—27.
71. Приходо-разходенъ бюджетъ на Г. У. Т. на Б. Н. М. С. Брой № 7 и 8, стр. 20.
72. Подводници — разказъ отъ Ал. Новиковъ — превелъ Д. Василевъ. Бр. № 4, стр. 15.
73. По въпроса за артилерийското въоръжение на линейнитѣ кораби, кръстосачитѣ и ескадренитѣ миноносци отъ Сава Н. Ивановъ. Бр. № 3, стр. 7—9.
74. Потъването на „Жакъ Фресине“ отъ Г. Славяновъ. Брой № 5, стр. 8—10.
75. Резултатитѣ отъ състезанията на спортнитѣ легиони при Б. Н. М. С. отъ Сава Н. Ивановъ. Бр. № 7 и 8, стр. 14—16.
76. Рибарска пѣсенъ — Музикална композиция отъ Ст. Димитровъ. Бр. № 3, стр. 1.
77. Риболовътъ въ стара и нова България отъ д-ръ Д. Калиновъ.
78. Седемдесетъ и два часа въ бурно море съ водохвърчило — Превелъ отъ френски Н. П. Ивановъ. Брой № 3, стр. 9.
79. Спасяване — Разказъ — Превелъ Н. П. Ивановъ. Бр. № 2, стр. 12 и 13.
80. Съвременното състояние на чуждата военно-морска литература отъ Сава Н. Ивановъ. Бр. № 3, стр. 22 и 23.
81. Съобщения изъ дейността на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Броеве № № 2, 3, 4, 5 и 6.
82. Състезанията между морскитѣ части и резултатитѣ имъ отъ Сава Н. Ивановъ. Бр. 7 и 8, стр. 17—19.
83. Термита, като сръдство за разбиване на ледоветѣ отъ Ф. Ш. — прелъ С. Н. И.
84. Тжтата на моряка — Разказъ отъ Торосъ. Бр. № 4, стр. 12—14.
85. Управляванитѣ чрезъ електрически вѣлки германски прицеленъ корабъ „Церингенъ“ — Превелъ Иос. А. Мановъ. Бр. № 10, стр. 8.
86. Черно море и стопанскитѣ връзки на България съ чужбина презъ XVI и XVII вѣкъ, отъ д-ръ Ив. Сакъзовъ. Бр. № 6, стр. 20—24.
87. Черноморски морски Созополски конгресъ, отъ Торосъ. Брой № 7 и 8, стр. 11.
88. Шести редовенъ съборъ на Б. Н. М. С. отъ проф. Я. Арнаудовъ. Бр. № 7 и 8, стр. 1—5.

СПИСЪКЪ НА АВТОРИТѢ*)

Ангеловъ, Тодоръ. — 7.
 Андреевъ, Ст. — 21.
 Арнаудовъ, проф. Я. — 88.
 Балабановъ, Ник. Т. — 48.
 Бѣлчевъ, Йорданъ. — 24.

*) Цифритѣ означаватъ номера на азбучния редъ на статитѣ, помѣстени въ предишния указателъ.

Василевъ, Добринъ. — 67.
 Димитровъ, Ст. — 41, 54, 76.
 Добруджалиевъ, К. Ст. — 40.
 Друмевъ, А. — 16, 25.
 Златарски, проф. В. — 49.
 Ивами. — 1.
 Ивановъ, Сава Н. — 10, 14, 19, 30,
 63, 73, 75, 80 и 82.
 Иширковъ, проф. А. — 6.
 Калиновъ, д-ръ Д. — 77.
 Каратеодоровъ, В. — 62.
 Ковачевъ, Йорданъ. — 44.
 Конрадъ, Джозефъ. — 43.
 Куртевъ, Д. — 35.
 Лукинъ, Кап. II р. — 57.
 Маргаритъ, Д. Д. — 2.
 Милчевъ, М. — 17.

Михайловъ, кап. I р. о. з. Ив. — 9,
 27, 58, 59 и 60.
 Младеновъ, проф. Ст. — 32.
 Найденовъ, Н. — 68.
 Новиковъ, Ал. — 72.
 Остревъ, М. — 15.
 Пампуловъ, инж. корабостроителъ
 Пр. — 23, 38 и 70.
 Поляновъ, Вл. — 29.
 Поповъ, В. Н. — 37.
 Поповъ, Р. — 56.
 Разбойниковъ, А. Сп. — 31.
 Ракитинъ, Ник. Вас. — 20.
 Руенски, Н. — 4.
 Саевъ, Мичманъ Т. — 45.
 Сакъзовъ, д-ръ Ив. — 86.
 Сейдекова, Н. — 47.

Славяновъ, Г. — 13, 18, 46, 65, 69
 и 74.
 С. Ч. — 33 и 55.
 Торосъ. — 34, 53, 84 и 87.
 Ф. Ш. — 83.
 Шаровъ, Ник. — 42.
 Шишковъ, П. А. — 3 и 39.

СПИСЪКЪ НА ПРЕВОДАЧИТЪ*)

Бошнакова, Б. — 43.
 Василевъ, Добринъ. — 11 и 72.
 Ивановъ, Н. П. — 22, 78 и 79.
 Мановъ, Иосифъ А. — 85.
 С. Н. И. — 83.
 Цаневъ, Ст. — 57.

*) Цифритъ означаватъ номера на азбучния редъ на статитъ помѣстени въ указателя.

—о—

ПОЛУЧИХА СЕ ВЪ РЕДАКЦИЯТА НИ:

Общинска автономия, год. III, кн. 1—4, София 1929 год.
 Звено, год. II, кн. 16—26, София 1929 г.
 Отецъ Паисий, год. II, брой 8—17, София 1929 г.
 Известия на Бургаската търговско-индустриална камара,
 год. XIII, бр. 1—26, Бургасъ, 1929 г.
 Илюстрация „Свѣтлина“, год. XXXVII, кн. 6—9, София
 1929 г.
 Тракторъ, год. III, брой 7—8, София 1929 г.
 Народно стопанство, год. XXV, кн. 4—7, София 1929 г.
 Огнине, год. VIII, кн. 2—4, София 1929 г.
 Нашата конница, год. XI, кн. 3—7, София 1929 г.
 Кооперативно дѣло, год. VI, кн. 2—6, София 1929 г.
 Нашето дете, год. II, кн. 3—7, София 1929 г.
 Читалище, год. VIII, кн. 3—6, София 1929 г.
 Здраве и сила, год. XXV, брой 12—20, София 1929 г.
 Български туристъ, год. XXI, кн. 4—6, София 1929 г.
 Природа, год. XXIX, кн. 8—10, София 1929 г.
 Учителска мисль, год. X, кн. 8—10, София 1929 г.
 Нашето семейство, год. IV, брой 3—8, Русе 1929 г.
 Училищенъ прегледъ, год. XXVIII, брой 4—7, София 1929 г.
 Витлеевъ, год. VII, кн. 6—10, Варна 1929 г.
 Македонски прегледъ, год. V, кн. 1—2, София 1929 г.
 Земледѣлие, год. XXXIII, кн. 3—8, София 1929 г.
 Юридически прегледъ, год. XXX, кн. 4—8, София 1929 г.
 Списание на Българското инженерно-архитектно дру-
 жество, год. XXIX, брой 10—18, София 1929 г.
 Ловецъ, год. XXXIX, брой 8—10, София 1929 г.
 Природа и ловъ, год. IV, брой 3—4, София 1929 г.
 Младъ туристъ, год. XIII, кн. 8—10, София 1929 г.
 Списание на физикоматематическото дружество въ София,
 год. XIV, кн. 6—10, София 1929 г.
 Славянски гласъ, год. XXIII, кн. 1—3, София 1929 г.
 Дето здраве, год. II, брой 4—6, София 1929 г.
 Месечни статистически известия на Главната дирекция на
 Статистиката въ Българското царство, год. XVIII, № 5—8,
 София 1929 г.
 Духовна култура, кн. 39, София 1929 г.
 Техникъ, год. VII, № 1—5, Варна 1929 г.
 Известия и стопански архивъ на Министерството на търго-
 вията, промишлеността и труда, год. IX, бр. 1—4,
 София, 1929 г.
 в. Прѣпорецъ, год. XXXI, брой 17—41, София 1929 г.
 в. Търговско-промишленъ гласъ, год. VI, брой 939—1060,
 София 1929 г.
 в. Знаме, год. V, брой 98—219, София 1929 г.
 в. Съзнание, год. XXXI, брой 50—52, София 1929 г.
 в. Македония, год. III, брой 764—885, София 1929 г.
 в. Отечество, год. X, брой 423—440, София 1929 г.
 в. Бургаски фаръ, год. XII, брой 2107—2244, Бургасъ 1929 г.
 в. Варненски новени, год. XVIII, брой 1717—1879, Варна,
 1929 г.
 в. Тунджа, год. XI, брой 507—526, Ямболъ 1929 г.
 в. Гехкически гласъ, год. IV, брой 59—70, София 1929 г.
 в. Морски техникъ, год. I, брой 1 и 2, София 1929 г.
 в. Тетевенски вести, год. V, брой 3—11, Тетевенъ 1929 г.
 в. Черноморска камбана, год. IV, брой 57—70, Варна 1929 г.
 в. Черно море, год. I, брой 14—39, Варна 1929 г.
 в. Тракия, год. XIII, брой 336—355, София 1929 г.
 в. Дума, год. III, брой 181—218, Стара-Загора 1929 г.
 в. Подофицерска защита, год. XIV, брой 548—585, София
 1929 год.

в. Тракиецъ, год. VI, брой 244—257, Ямболъ 1929 г.
 Вестникъ на жената, год. VIII, брой 368—384, София 1929 г.
 в. Трибуна, год. XII, брой 527—536, Нова-Загора 1929 г.
 в. Спортенъ прегледъ, год. V, брой 1—2, София 1929 г.
 Варненски окръженъ вестникъ, год. X, бр. 4—17, Варна,
 1929 год.
 в. Морски ратникъ, год. II, брой 63—65, Варна 1929 г.
 в. Варненски коренякъ, год. III, брой 4—6, Варна 1929 г.
 Великиятъ царъ отъ Николай Райновъ. София 1929 г. (Че-
 тиво родна книга № 4, Кооперативно книгоиздателство
 „Акация“, цена 25 лева).
 Лѣтовиде Каменница — Чепинско, София 1929г. (Цена 10 л.).
 Движение на външната търговия на България презъ тре-
 тото тримесечие на 1928 година. Вносъ и износъ. София
 1929 г. (Издание на Главната дирекция на статистиката,
 72 стр., цена 67 лева).
 Живописни кѣтве изъ нашата родина, отъ Д. П. Койчевъ,
 София 1929 г. (Библиотека за самообразование, г. XIV
 кн. 9 и 10, издание на Ст. Атанасовъ, София, ул. Нео-
 фитъ Рилски, № 36).
 Бѣломорска Тракия въ освободителната война 1877—78 г.
 отъ Ст. Н. Шишковъ, Пловдивъ, 1929 г. (съ 30 образа и
 кратко изложение на френски, английски, нѣмски и
 италиански езици, 132 страници, цена 60 лева. Намира
 се за продажъ у авторъ-издателя Ст. Н. Шишковъ,
 Пловдивъ, ул. Дюстобановъ, № 41).
 Криминална статистика, престѣпни деяния и лица осѣдени
 презъ 1924 г. София, 1929 г. (Издание на Главната ди-
 рекция на статистиката, 116 стр., цена 225 л.).
 Село Слокошица — Антропогеографско изучаване, отъ Йор-
 данъ Захариевъ, София 1929 г. (Прибавка къмъ „Учи-
 лищенъ прегледъ“, год. XXVIII, кн. 6, 1929 г.).
 Обществени задачи на подофицерската организация въ
 България, отъ Йорданъ Робевъ, София 1929 г. (Изда-
 ние и печатъ на Григоръ Ив. Гавазовъ, София).
 Статистика на образованието въ царство България презъ
 учебната година 1924—1925. София 1929 г. (Издание на
 Главната дирекция на статистиката. Цена 450 лева).
 Конференциитъ по физическо възпитание на Министер-
 ството на народното просвѣщение, отъ П. Н. Фотинъ.
 София 1929 г. (Библиотека „Здраве и сила“ №6, издание
 на фонда „К. П. Панайотовъ“ при Съюза на българ-
 скитъ гимнастически дружества „Юнакъ“. Цена 15 лв.).
 Резултати отъ преброяването на населението въ царство
 България на 31. XII. 1929 год. По общини и населени
 мѣста — VI окръгъ Мастанли, VII окръгъ Пашмакли,
 VIII окръгъ Петричъ. (Издание на Главната дирекция
 на статистиката, София 1929 г.).
 La Bulgarie, VII-ème année, № 1734—1860, Sofia 1929.
 Informations Sociales, Vol. XXX, № 3—14; Vol. XXXI,
 № 1—13, Genève 1929.
 Заубежный морской сборникъ, № 3—6, Пилзень 1929 г.
 L'Italia marinara, Anno XXX, № 3—10, Roma 1929.
 Яловска стража, год. VII, брой 6—8, Сплитъ 1929 г.
 Bulletin de la chambre de commerce française en Bul-
 garie, IX année, № 98—93, Sofia 1929.
 Jugoslovenski Turizam, godina II, Broj 4—9, Split 1929.
 Forschungen und Fortschritte, 5 Jahrg, № 15—25, Berlin 1929.
 La jeunesse Bulgare, III-ème année, № 8—10, Varna 1929.
 Морской журналъ, год. II, № 1—9, Прага 1929 г.
 Млади стражар, год. I, бр. 1, Сплитъ 1929 г.

НИВА през втората си година ще даде на своите записани и предплатили абонати три ценни премии.

1. Новото неиздадено произведение на българския талантлив писател **Георги Райчев** — **Еленово Царство**, драматична легенда с пролог, сюжет почерпан от нашите народни пѣсни и майсторски развит до едно първостепенно общочовѣшко идейно произведение.

Изданието на „Еленово Царство“ ще бѣде илюстрирано с трицѣтентъ печатъ и шрихъ.

2. Репродукция на една отъ най-хубавите български картини, заета отъ нашъ музей или частна колекция. Тази художествена картина ще бѣде ценностъ за всѣка българска кѣща, учреждение, заведение или салонъ.

3. България въ картини. Единъ албумъ, който по своя изборъ на интересни снимки отъ забележителностите и хубостите на нашата страна ще украсява всѣка кѣща.

Трите премии ще се дадатъ на записалите се за цѣла година и то на три пѣти: Еленово Царство за Коледа, Художествената картина за Великденъ, а албумътъ къмъ края на августъ.

Записалите се за 6 месеца ще получатъ само втората премия: една художествена картина.

Изплащане на годишния абонаментъ за учители, чиновници, студенти и ученици, които желаятъ да иматъ тригѣхъ премии, може да стане на два пѣти: въ началото на всѣко полугодие.

Записванията продължаватъ.

Годишенъ абонаментъ — 200 лв.; полугодишенъ — 100 лв.; за странство — 300 лв.

Всѣки, който запише 5 абонати получава едно бесплатно течение на Нива. За повече се прави отстъпъ 20%. На настоятели и книжари 25%.

Всички суми да се изпращатъ на адресъ: **НИВА**, ул. Графъ Игнатевъ, 11 — София.

НИВА се продава отдѣлно чрезъ настоятелите на д-во „Куриеръ“, неговите настоятели, бутки и вестникопродавачи.



WATSON & YOUELL
Shipping Agency Ltd

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

ВАТСОНЪ & ЮЛЪ

Параходна агенция Л-тдъ

Бургаски клонъ Телефонъ № 255

ТЕЛЕГРАМИ: ШИНИНГЪ — БУРГАСЪ

Р. ХР. ЦОНЗАРОВЪ ЛОМЪ

КѢЩА ОСНОВАНА 1908 ГОД. ЗА ТЪРГОВИЯ СЪ
ВСИЧКИ ВИДОВЕ ЗЕМЛЕДѢЛЧ. УРЕДИ И МАШИНИ
ВИНАГИ НА СКЛАДЪ И НАЙ-ГОЛѢМЪ ИЗБОРЪ:

отъ разни обикновени и тракторни плугове „ГЛИГАНЪ“;
усъвършенствувани дискови грапи оригинал „ГЛИГАНЪ“;
триори „ХАЙДЪ“ марка „ОРЕЛЪ“;
жетвенни машини обикнов. и сноповързвачки „ДИРИНГЪ“;
Яромелки „ДИРИНГЪ“;

трактори „КЕЙСЪ“ и „ДИРИНГЪ“
и много други машини и уреди отъ голѣмъ интересъ за
всѣко модерно земледѣлско стопанство.

ОСНОВАНА 1892

Maison fondée
en 1892

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

FABRIQUE D'ETOFFES PURE LAIN

≡ Изработва най-финни камгарни вълнени платове ≡

За телеграми: БЕРОВЪ — Габрово

Телефонъ № 45

10—6

НА СКЛАДЪ
АВТОМОБИЛИ И КАМИОНЕТКИ

„ФОРДЪ“

НОВИ МОДЕЛИ И ВСИЧКИ
РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ ЗА ТЪХЪ

Безплатенъ за клиентитѣ механикъ
за ежемесечно преглеждане на
клиентскитѣ машини.

ДИРЕКТЕНЪ ПРЕДСТАВИТЕЛЪ:

ДИМИТЪРЪ Н. ЦВѢТКОВЪ
ЛОМЪ

Телефонъ № 128

Телеграфич. адресъ: ЦВѢТКОВЪ

Акционерно Дружество

„ВУЛКАНЪ“

ВАРНА

Фабрика за метали и металолѣярни издѣлия

Телеграф. адресъ: ВУЛКАНЪ. Телефонъ № 110

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

Строи и монтира всѣкакви желѣзни
резервуари и ламаринени кумини.

Отлива всѣкакви чугуnenи и бронзови
части.

Поправя всички видове машини и
инсталации.

Изработва прецизни жбни колела
на специална фрезова машина.

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

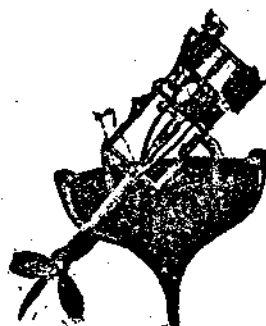
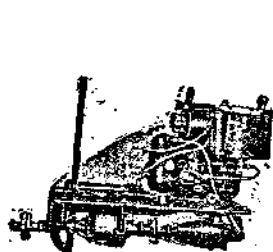
ШВЕДСКИ МОТОРИ ЗА ЛОДКИ

Петролни „PENTA“ Нафтови „SKANDIA“

отъ 2 и пол. до 45 к. с.

отъ 4 до 400 к. с.

съ оси, винтове (витла), дейдвудни тръби и принадлежности



съвети и скици за постройка на разни видове моторни лодки * търсят се деятелни представители

Представител ПОЛИТЕХНИЧЕСКО БЮРО ГАНЧЕВЪ, Бургасъ. Собственикъ зап. капитанъ втори рангъ ГАНЧЕВЪ БОГДАНЪ

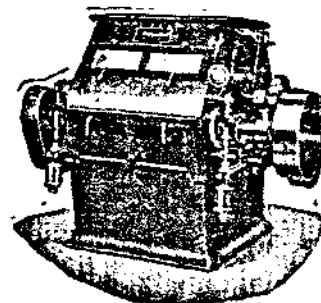
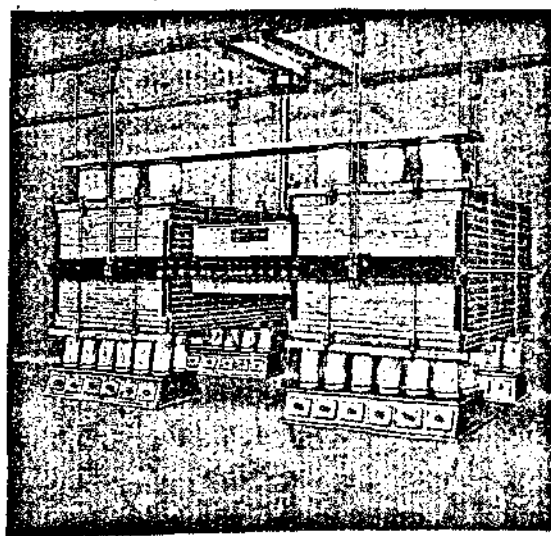
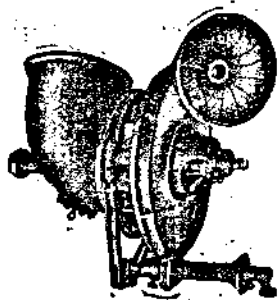
10-8

Машинна фабрика

Е. Мюлхауптъ & С-ие А. Д. Русе

Телегр. адресъ:
МЮЛХАУПТЪ

Телефони:
Дирекция 331
Бюро 198



НАЙ-ГОЛЪМОГО ПРЕДПРИЯТИЕ НА БАЛКАНСКИЯ ПОЛУОСТРОВЪ
ЗА ВСИЧКИ ВИДОВЕ МЕЛНИЧНИ МАШИНИ И ВОДНИ ТУРБИНИ
система „ФРАНЦИСЪ“ и „ПЕЛТОНЪ“

10-8



Телеграфич. адресъ: „ИНДУСТРИАЛБАНКЪ“

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

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

Кореспонденти въ всички градове на Царството.

Извършва всички банкови операции.

Доставя на комисионни начала за смѣтка на членоветъ си раз-
ни кожарски и текстилни сурови материали, химикали и др.

10—10

ВЪЛНЕНО ТЕКСТИЛНО АНОНИМНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

ФАБРИКА „АЛЕКСАНДЪРЪ“ - ГАБРОВО

ПРОИЗВОДСТВО НА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПРЕЖДИ И ПЛАТОВЕ

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

Телеграфически адресъ.

ФАБРИКА АЛЕКСАНДЪРЪ — ГАБРОВО

Adresse télégraphique:

FABRIQUE ALEXANDRES — GABROVO (Bulgarie)

S-té laine-textile anonyme par actions

FABRIQUE ALEXANDRES

GABROVO (Bulgarie)

FABRICATION DES DIVERS TISSUS ET FILS EN LAINE

10—10