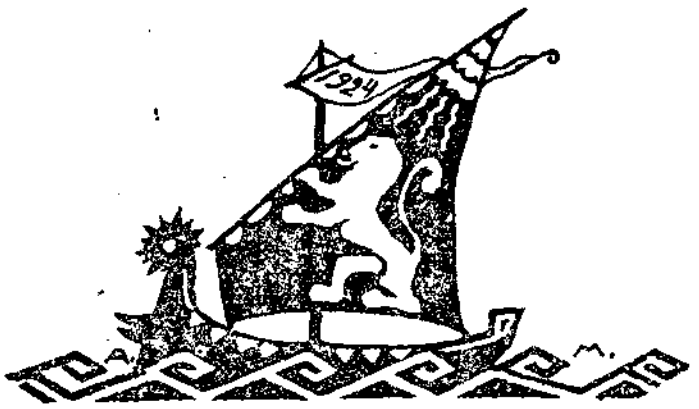
МОРСКИ СГОВОРЪ



КНИЖКА 2.
ГОДИНА X.
В А Р Н А.
ФЕВРУАРИЙ 1933 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ ЧА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: С А В А Н. И В А Н О В Ъ
Редактори: ПРОФ. Я. А Р Н А У Д О В Ъ, Д-РЪ П. Д. С К О Р Ч Е В Ъ и ИНЖ. ХИМ. Н. П Е Н Е В Ъ.



Телефонъ 326.

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

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

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана веща и прецизна работа при най-конкурентни цени. 10—1



Произвежда първокачественни памучни прежди.

Най-голѣма издържливость, еднакво равни жици, най-износни цени — ето какво отличава българскитѣ прежди отъ чуждитѣ.

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ".

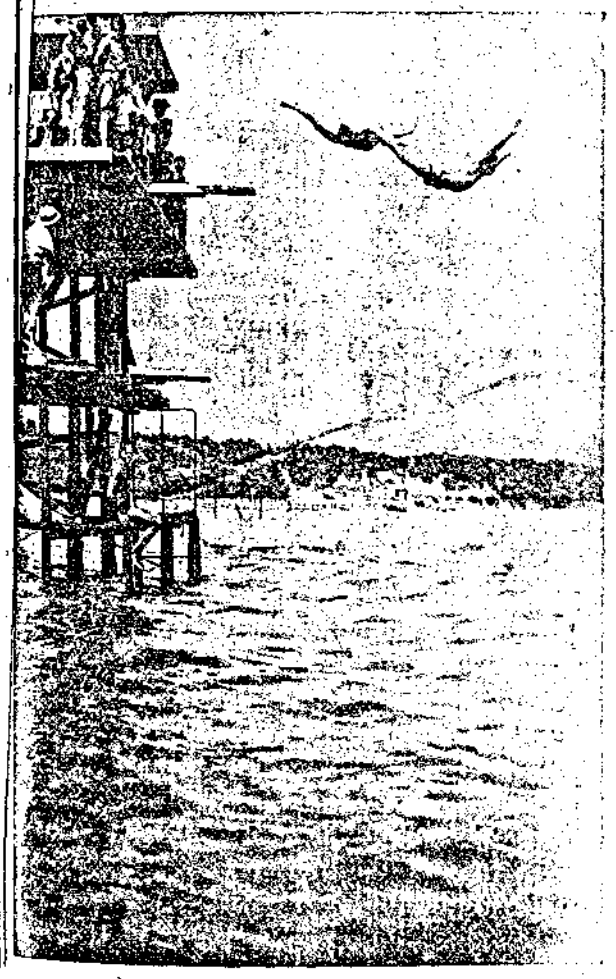
Продажби чрезъ генералнитѣ представители:

СУЗИНЪ и С-ие А. Д. СОФИЯ—ВАРНА.

10—1

ВАРНА ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ,— НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНА ЕВРОПА ВАРНА

Най-модерни бански съоръжения за студени и топли морски бани. Модерно казино морската градина, срещу банитѣ, съ първокласенъ ресторантъ и дансингъ на открито.



Красиви околности. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близкитѣ околности, както и до Цариградъ.

Всички видове спортъ — развлечения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

Голѣми музикални тържества въ началото на м. августъ съ участие на най видниттѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматически театъръ и народната опера.

Условия на живота най-износни.

Първостепенни хотели отъ 60 до 150 лв. легло.

Частни квартири отъ 1000—4000 лева за стая съ две легла за месеца.

Обѣдъ или вечеря въ първокласни ресторанти отъ 40—60 лв.

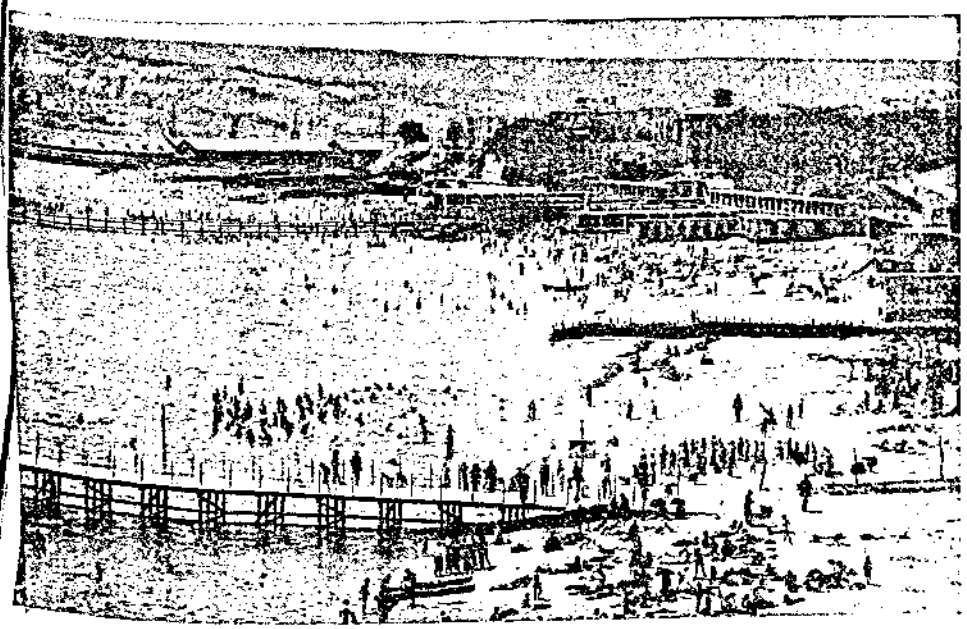
Въ второстепени ресторанти се получава здрава и изобилна храна на по-низка цена.

Табълъ д'отъ отъ 100—120.

Лѣтовна такса и карта за целия сезонъ 20 лв.

Такса за банитѣ:

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



Отъ 15. юний до 15 септемврий лѣтовницитѣ се ползватъ съ 25% намаление по българскитѣ държавни желѣзници.

Бюрото за лѣтовници при общината въ приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовницитѣ на квартири безъ възнаграждение.

ОТНАСЯЙТЕ СЕ ЗА ВСИЧКО ДО БЮРОТО ЗА ЛѢТОВНИЦИ.

БЪЛГАРИ ПЪТУВАЙТЕ ПО МОРЕ!

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.



Използувайте дружественитѣ параходи за да получите възможностьта да се полюбувате на морето!

Съ параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество можетѣ да направите пѫтувания, които да Ви оставятъ мили неизлѣчими спомени. Вие ще опознаете крайбрѣжието и ще вкусите отъ прелеститѣ на близкия изтокъ, чароветѣ на когото привличатъ хиляди и хиляди туристи отъ всички крайща на свѣта.

Дружеството подържа три редовни линии:

а. **Крайбрѣжна:** Варна—Бѣла—Месемврия — Анхиало—Созополъ—Бургасъ—Кюприя—Василико—Ахтополъ и обратно;—два пѫти седмично.—Отъ 15. Юний до 15. Септемврий директни съобщения Бургас—Варна и обратно, специално за курорта.

б. **Пирейска:** Варна—Бургасъ—Цариградъ—Пирея—Хиосъ—Метелинъ обратно —два пѫти въ месеца.

в. **Александрийска:** Варна—Бургасъ—Цариградъ—Родосъ—Палестина Александрия—Портъ-Сайдъ—Островъ Кипръ—Пирея и обратно—д пѫти въ месеца.

При групови пѫтувания Дружеството прави намаления на тарифитѣ отъ 30 до 50% (но не и върху храната).

Особенъ интересъ представлява пѫтуването до Александрия което се извър ва съ луксознитѣ и бързоходни параходи „Бургасъ“ и „Царь Фердинандъ“.

ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейсъ:

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

За Пирейския рейсъ:

Отиване и връщане	I класа	лв. 500
	II класа	лв. 460
	III класа	лв. 200

За крайбрѣжния рейсъ:

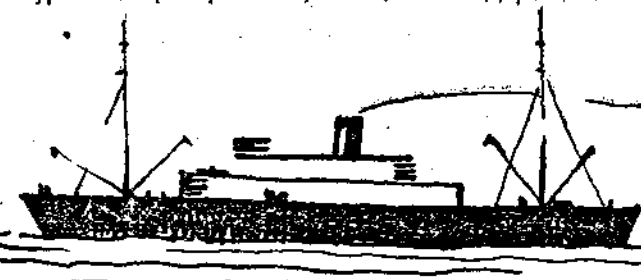
Варна—Ахтополъ и обратно	I класа	лв. 680
	II класа	лв. 540
	III класа	лв. 360

Варна—Бургасъ и обратно	I класа	лв. 40
	II класа	лв. 30
	III класа	лв. 20

Храна по лв. 150 на день за I и II класа, за българското крайбрѣжие.

Забележка: Сверхъ горнитѣ такси за пѫтнишкитѣ билети се събиратъ допълнително кой во право въ Варна и Бургасъ по 15 лв., а въ малкитѣ крайбрѣжни пристанища по 5 лв. на лиц Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пѫтуващитѣ, се получаватъ и агенциитѣ въ Варна и Бургасъ и крайбрѣжнитѣ, а сѫщо и отъ Дирекцията.

10—



И Б

СЪДЪРЖАНИЕ: 1. **Година десета** отъ С. Н. И.; 2. **Държавата и Българското параходно д-во** отъ В. Игнатовъ; 3. **Новата ромънска параходна линия Дунавъ—Левантъ** отъ П. Миларовъ; 4. **Развитие на морската радиотехника** отъ Г. С.; 5. **Морското училище за командири на търговски кораби въ Хамбургъ** отъ А. Мюлеръ-Нойдорф; 6. **Острови, които се раждатъ и умиратъ** отъ И. Мот.; 7. **Айседора Дунканъ и морето** отъ Ни Т. Балабановъ; 8. **Подводни корсари** — Разказъ отъ С. Терещенко — Превелъ Ив. Ведринъ; 9. **Пѫтуването на Термолино** — Повесть отъ Джозефъ Конрадъ—Превелъ Добринъ Василевъ; 10. **Морски спортъ**; 11. **Официаленъ отдѣлъ**; 12. **Морски новини** и 13. **Морски книгописъ**.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

За България 150 лв., за чужбина — 200 лева.

ГОДИНА X. БРОЙ 2.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ

Отдѣленъ брой 20 лв.

ВАРНА, февруарий 1933 год.

Гл. редакторъ САВА И. ИВАНОВЪ

С. Н. И.

ЧЕРНОМОРСКОТО НИ КРАЙБРѢЖИЕ ВЪ МЕДИКО-КЛИМАТИЧНО ОТНОШЕНИЕ.

Подъ горното заглавие г. Д-ръ Драгомиръ Матеевъ е далъ една отлична и много интересна статия отъ 27 страници въ кн. №4 (м. априлъ 1932 г.) на списанието „Училищенъ прегледъ". Отъ нея ние вадимъ следнитѣ интересни мисли, данни и заключения:

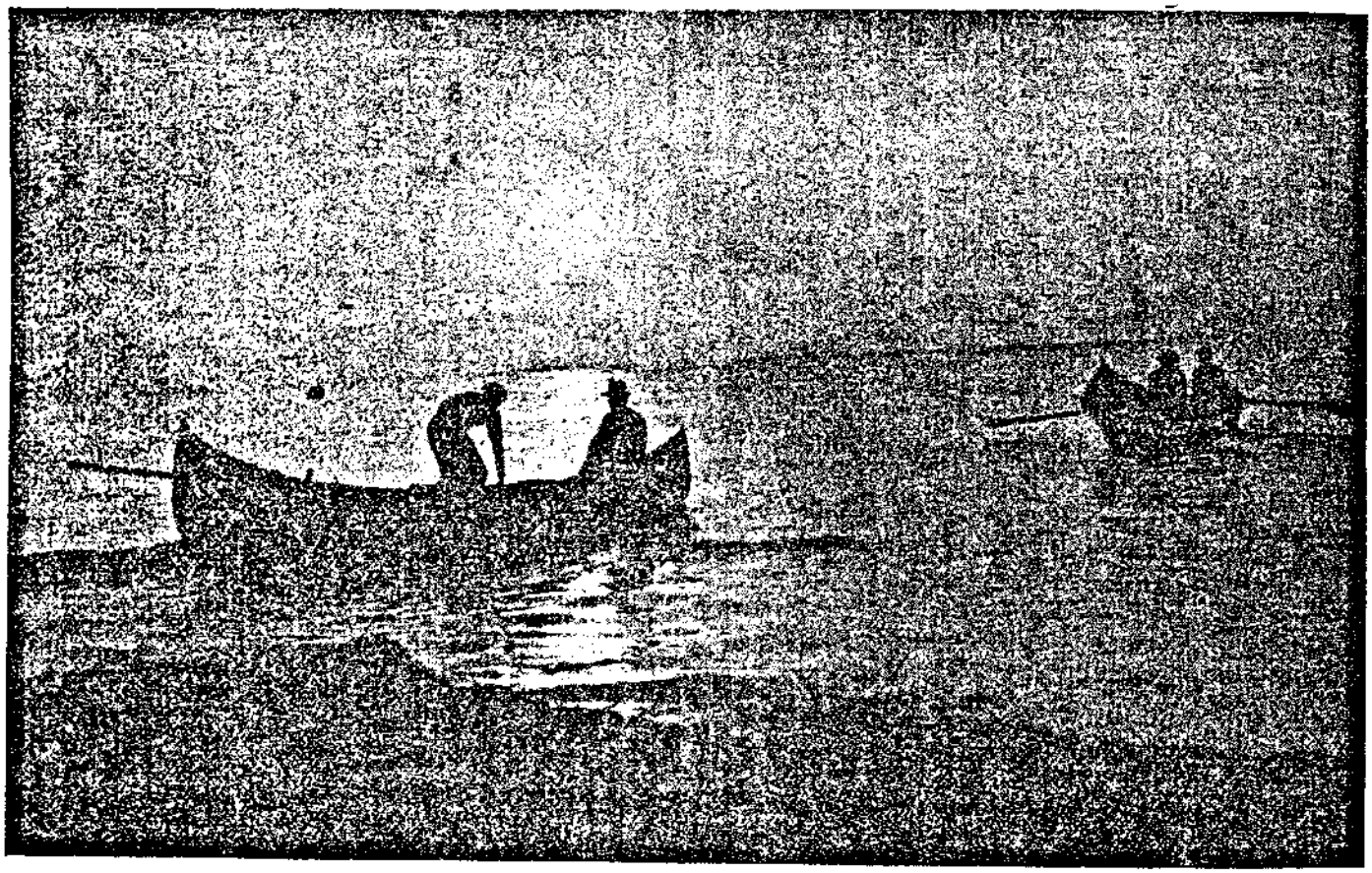
Българскиятъ черноморски брѣгъ привлича презъ лѣтнитѣ месеци десятки хиляди лѣтовници отъ всички крайща на страната. Презъ последнитѣ години той доби име и извънъ границитѣ на България и се посещава вече отъ една значителна публика отъ съседнитѣ намъ държави и отъ тия въ централна Европа. На морския брѣгъ никнатъ като гжби различни почивни станции, детски, ученически, студентски колонии и др. Това става не само около Варна, но почти по цѣлия черноморски брѣгъ — отъ Узунъ-Кумъ, при ромънската граница, чакъ до Ахтополъ. Въ това си протежение нашето крайбрѣжие изобилствува съ красиви и разнообразни мѣстности и съ широки хубави плажове, часть отъ ксито сж си извоювали вече име, а много други тепърва има да бждатъ „открити".

Ние ще се опитаме да изтъкнемъ особеноститѣ на черноморския климатъ като подчертаемъ и нѣкои негови предимства.

***

Отъ съответната таблица за температурата на водата въ различнитѣ морета се вижда, че водитѣ на Черно море при Варна презъ зимнитѣ и пролѣтнитѣ месеци сж значително по-студени отъ тѣзи на Адриатическо и Срѣдиземно морета, а презъ лѣтото тѣхната температура се изравнява съ тази на Срѣдиземното море. Това лѣтно сгрѣване е едно голѣмо преимущество, защото то прави Черноморскитѣ ни крайбрѣжни води много благоприятни за бани. При това, тѣзи води сж достатъчно топли за бани презъ единъ сравнително дълъгъ сезонъ — отъ м. юний до м. септемврий.

При разглеждане на таблицата за температурата на водитѣ въ различнитѣ морета се вижда още, че водитѣ при Варна презъ м. септемврий сж съ 4° по-топли отъ тѣзи на Северното Нѣмско море презъ м. августъ, а презъ м. октомврий сж почти толкова топли, колкото водитѣ на Северното Нѣмско море презъ м. юлий. Лѣтовницитѣ въ нѣмскитѣ оживѣни курорти се радватъ, следователно, презъ най-топлитѣ месеци юлий и августъ на едно море толкова топло, колкото това при Варна презъ есеннитѣ месеци септемврий и октомврий. Затова и сезона на морскитѣ бани въ нашето крайбрѣжие е твърде дълъгъ, той обхваща месецитѣ юний, юлий, августъ и септемврий. Разбира се, продължителностьта на банския сезонъ е въ зависимость и отъ другитѣ климатични фактори, които, както ще видимъ по-долу сжщо благоприятствуватъ използване на морето за бани презъ изброенитѣ месеци. Високата температура на черноморскитѣ води презъ лѣтото, благоприятствува, отъ друга страна, разширението идикациитѣ на морски бани и за пациенти, за които банитѣ въ другитѣ по-студени морета и въ океана сж противопоказни. Като разгледаме по сжщия начинъ таблицитѣ за температурата на въздуха виждаме, че най-силното сгрѣваше действие на Черно море е презъ месецитѣ ноемврий, декемврий и януарий. Презъ пролѣтьта и лѣтото морето влияе охлаждаще на климата. Това негово охлаждаще действие е най-силно презъ м. май. Отъ сравненията, които могатъ да се направятъ въ сжщитѣ таблици проличава ясно влиянието на морето за климата на нашето крайбрѣжие. Охладяващето му действие презъ пролѣтьта и лѣтото и сгрѣващето такова презъ зимата иматъ за последствие едно намаление на годишната амплитуда на температурата на въздуха. Най-горещия месецъ въ нашето крайбрѣжие е месецъ юлий (за Варна и м. августъ). Срѣдната месечна юлска температура въ Варна е 22·1°, въ Бургасъ 22·8°. При морето презъ този месецъ температурата е по-низка срѣдно съ 1·5 до 2° въ сравнение съ тази въ вжтрешностьта на България. Юл-



Край Варна. Фото „Идеалъ", 1932 г.

ската температура въ Ница, която е съ около 33 минути по на северъ отъ Варна е 23·2°, въ Генуа (около 13 минути по на северъ) 24·4°, въ Ливорно (20 минути по на северъ) 24·6°, въ Анкона (26 минути по на северъ) 25·7°. Въ изброенитѣ морски курорти месецъ юлий е, следователно, по-горещъ срѣдно съ 1·1° до 3·5°.

Това сравнение изтъква предимството на нашето крайбрѣжие презъ лѣтния сезонъ, поради значително по-голѣмата му прохладность предъ Ривиерета и другитѣ италиански срѣдиземноморски курорти.

Нашето крайбрѣжие е, отъ друга страна, презъ лѣтото по-горещо отъ съответни по географическа широчина мѣста на Атлантическия океанъ. Така, най-високата лѣтна температура (августъ) въ Биарицъ (около 18 минути по на северъ отъ Варна) е 20·5°, или съ 1·6 по-ниска отъ тази въ Варна презъ сжщия месецъ. Мощното охладително действие на океана е причина за тази разлика.

Варна следователно по отношение на лѣтната температура държи едно срѣдно мѣсто между хладнитѣ курорти на океана и топлитѣ Срѣдиземноморски свѣтски курорти. Въ това отношение, безсъмнено, Варна, и изобщо нашето крайбрѣжие, притежаватъ ценни качества, като лѣтенъ курортъ, качества, които тепърва трѣбва да бѫдатъ по-добре изучени и изтъкнати.

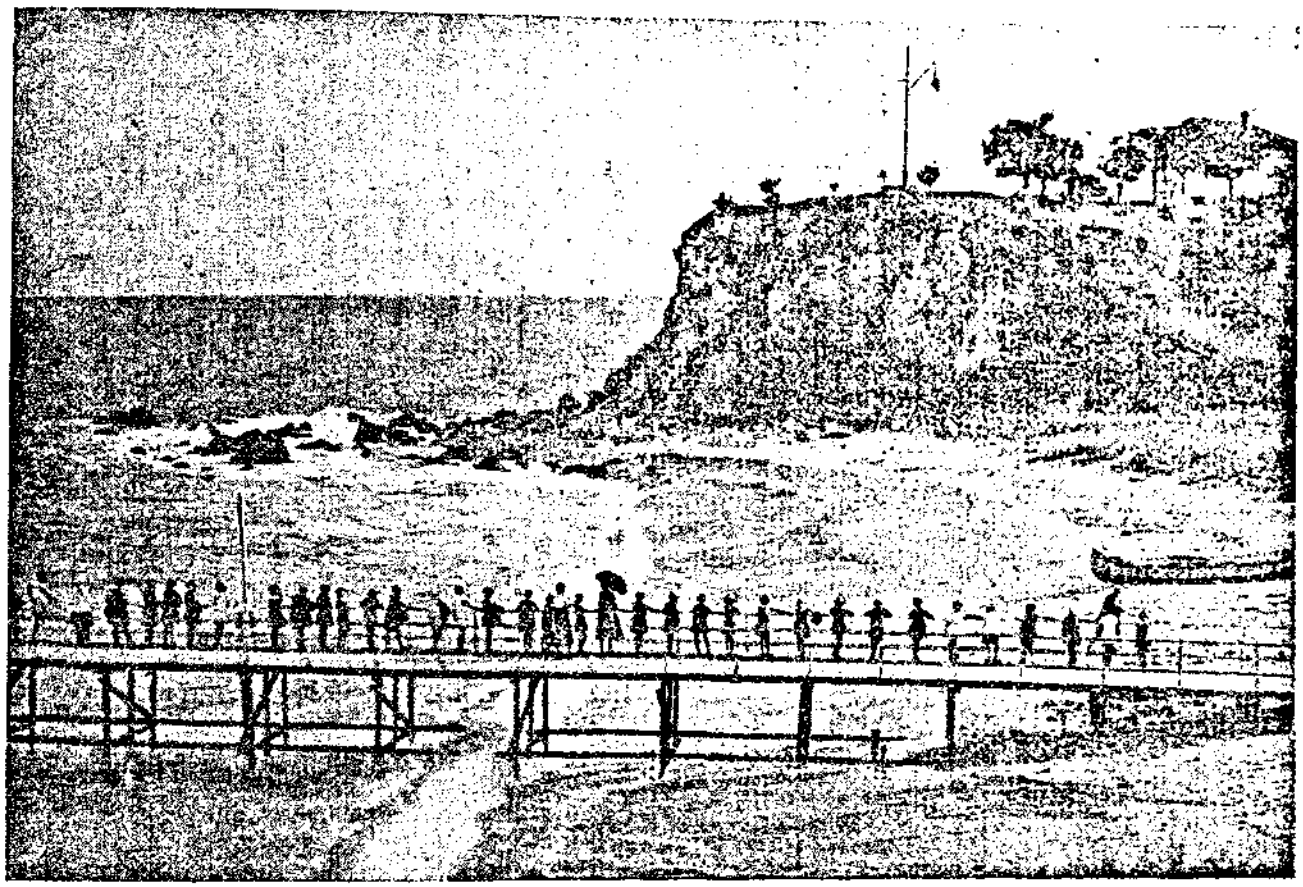
Есеньта по нашето черноморско крайбрѣжие е едно естествено прпдължение на лѣтото и преминава незабелязано въ зимата. Докато пролѣтьта е скжсена, есеньта е удължена за смѣтка на зимата. Есеньта по нашето крайбрѣжие е единъ хубавъ сезонъ, заслужаващъ по-голѣмо внимание за климатолѣчение, отколкото до сега му е отдавано.

Отъ казаното до тукъ могатъ да се направятъ следнитѣ обобщения: лѣтото въ нашето крайбрѣжие е единъ климатически много благоприятенъ сезонъ, то е по-хладно отъ лѣтото въ вжтрешностьта на страната и значително по-хладно отъ горещото лѣто на Ривиерата. Есеньта е едно естественно продължение на лѣтото, топлитѣ есенни дни продължаватъ твърде късно презъ зимата. Зимата е значително по-топла и по-краткотрайна отъ тази навжтре въ страната. Пролѣтьта е студена, силно забавена и скжсена въ сравнение съ тази навжтре въ сушата.

Влиянието на морето, разбира се, е още посилно изразено въ мѣста, които сж вдадени по-вече въ него, каквито сж напримѣръ Анхиало, Месемврия и Созополъ.

Очебийна е сжщо така равномѣрностьта на относителната влажность презъ годината на нашето Черноморско крайбрѣжие. То има срѣдно влаженъ климатъ, когато Ривиерата има срѣдно сухъ морски климатъ.

По отношение на валежитѣ нашето Черноморско крайбрѣжие спада къмъ сравнително най-сухитѣ области на България. Валежитѣ по нашето Черноморско крайбрѣжие сж по-малко и отъ тѣзи въ Ривиерата. За благоприятностьта на единъ климатъ отъ значение е не само количеството на валежитѣ, а и това какъ се разпредѣлятъ тѣ по дни. Защото сравнително малкото количество на валежи може да е разпредѣлено въ много дни и, обратно, сравнително голѣмото количество — въ малко дни. Въ Въ първия случай климата не би билъ благоприятенъ, особено ако валежитѣ сж тъй разстлани, при едно бавно и продължително ръмене, че обхващатъ цѣлия день, или една голѣма часть отъ него.



Носъ „Св. Константинъ" при Варна — августъ 1932 г. Фото „Идеалъ".

Годишниятъ брой на днитѣ съ валежъ по нашето крайбрѣжие е сѫщо малъкъ. Минимумътъ на днитѣ съ валежи се пада презъ есеньта, а въ Ривиерата презъ есеньта е именно максимумътъ. Отъ друга страна, като се вземе предвидъ, че по българското Черноморско крайбрѣжие презъ лѣтото и есеньта идватъ най-голѣмитѣ количества валежи, следва, че валежитѣ презъ тия два сезона сѫ изобилни и краткотрайни. И наистина, характерно за валежитѣ въ крайбрѣжието у насъ е това, че въ едно сравнително кѫсо врѣме се излива обиленъ дъждъ, за да изгрѣе следъ това слънцето наново съ прежната си сила и пищность. Броятъ на днитѣ съ валежъ въ Варна, е еднакъвъ съ този въ Riviera die Ponente и е значително по-малъкъ отъ този въ Riviera die Levante.

И по отношение на мъглитѣ климата на нашето крайбрѣжие стои по-благоприятно въ сравнение съ този отъ вѫтрешностьта на страната. При това трѣбва да се има предвидъ, че морската мъгла и тази навѫтре въ сушата сѫ нѣщо съвършенно различно. Морската мъгла е чисти водни пари, а мъглата надъ сушата се е конденсирала около прашинкитѣ, като около ядка; последната не пропуща никакви ултравиолетови лѫчи, когато последнитѣ минаватъ презъ морската мъгла въ такава висока степень, че както е известно, даже въ дни когато слънцето не се вижда презъ мъглата, кожата силно се пигментира.

Облачностьта по нашето Черноморско крайбрѣжие не е по-голѣма отъ тази въ вѫтрешностьта на страната, както това би могло да се очаква. Най-голѣма е облачностьта презъ зимнитѣ месеци и най-малка презъ м. юлий и августъ, когато тя пада на 3·1 и 2·6 (Варна). Облачностьта на Ница за сѫщитѣ месеци е 3·2, нашето крайбрѣжие презъ лѣтото е поставено следователно и по отношение на облачностьта по-добре отъ Ривиерата. Броятъ на яснитѣ дни въ годината за Варна е 85, а за Бургасъ—78. Броятъ на яснитѣ дни презъ годината въ Атина е 79, а Атина може да се вземе за представителка на ония срѣдиземноморски мѣста, гдето кристалната яснота на небето е тъй много възпѣвана.

Вѣтроветѣ по нашето крайбрѣжие сѫ значително по-чести отъ тѣзи въ вѫтрешностьта на страната. Споредъ К. Кировъ 40—50% отъ наблюденията въ другитѣ мѣста на страната показватъ „тихо" време, когато сѫщото въ крайбрѣжието е било едва около 10%. Прави впечатление, че въ Варна този процентъ е 17, а въ Бургасъ само 8. Процентътъ на тихото време въ Ница е 10, въ Биарицъ 7, въ Аркашонъ 7, въ Беркъ 1, въ Хелголандъ 4. Варна държи следователно първо мѣсто по честотата на наблюденията съ тихо време. Честотата на морскитѣ вѣтрове въ Варна е 30·9, въ Биарицъ 31%, въ Ница 25%. Изобщо силата на вѣтроветѣ по нашето крайбрѣжие не е много голѣма, при това вѣтроветѣ при Бургасъ сѫ по-слаби отъ тия въ Варна.

Вѣтърътъ край морето е отъ особенно голѣма хигиенична стойность, особенно когато идва откъмъ морето. Но когато той е силенъ и непрестанно духащъ става неприятенъ и досаденъ. Въ това отношение нашето крайбрѣжие съ неголѣмата сила на вѣтъра си и съ сравнително голѣмия процентъ тихо време (Варна) представлява, особено презъ пролѣтьта, лѣтото и есеньта твърде благоприятни условия.

Бризитѣ по нашето крайбрѣжие сѫ едно обикновенно явление, като тѣзи съ посока отъ морето

преобладаватъ. Това е отъ значение, защото тѣ донасятъ презъ лѣтнитѣ дни свежесть и прохлада и което е по-важно — чистъ морски въздухъ, действуващъ благотворно върху лигавицитѣ. Бризитѣ сж ценни и като свежъ душъ за кожата. Поради тѣзи си качества тѣ сж отъ особено здравно значение.

Днесъ се отдава голѣмо значение на чистотата на морския въздухъ. Отъ досегашнитѣ изследвания се знае, че най-чистъ е въздуха надъ моретата и този надъ планинитѣ.

Почвата на нашето крайбрежие почти навсѣкжде е пѣсъчлива. Пѣсъчливата почва е пропусклива, изсъхва бързо следъ валежи, не се отнася отъ вѣтъра на облаци прахъ. Такава почва е най-благоприятна и най-здравословна за човѣшки посѣлявания. Въ Варна никога нѣма такава калъ и тъй много прахъ, както въ София. И следъ най-силния дъждъ улицитѣ сж чисти и оцедени, и въ най-голѣмитѣ горещини вѣтъра не вдига тъй гжсти облаци прахъ както това е напримѣръ въ София. Известно е, че прахътъ е едно мжчение въ Ривиера ди Понente, защото тамъ почвата е варовита и образува на повърхностьта дебелъ слой най-ситна прахъ. Пѣсъчливата почва, поради това, че не задържа влагата, е здравословна, още и за това, че не позволява вирѣенето и развитието на паразити и инсекти, както това е въ една влажна почва.

Българското крайбрѣжие, съ малки изключения, е отчасти залесено, отчасти е покрито съ лозя, овощни и зеленчукови градини. Презъ лѣтото и есеньта тукъ има голѣмо изобилие на разнообразни плодове и зеленчуци, нѣщо което е отъ голѣмо значение за търсящитѣ здраве на морския брѣгъ. Отъ друга страна, горитѣ и културнитѣ дървета сж една бариера срещу силнитѣ вѣтрове и спомагатъ за смегчението на климата.

***

Нашето Черноморско крайбрѣжие въ много случай има преимущества предъ Ривиерата или севернитѣ морски курорти. Ценете го по-вече и му отдайте по-голѣмо значение и внимание, използвайте тѣзи преимущества за да го рекламирате и за да се облагодетелствувате въ здравословно и материално отношение.

С. Н. И.

Ив. Батаклиевъ.

ЧЕРНО МОРЕ И ДУНАВЪ ВЪ НАШИТѢ УЧЕБНИЦИ ПО ГЕОГРАФИЯ.

Не ще съмнение, че морската идея стои най-близко до географията. Изучването физическитѣ свойства на морето е работа на морезнанието или по-общо взето на океанографията. Изучването тѣзи свойства на морския брѣгъ — посрѣдникътъ за използуване на морето—е предметъ на морфологията. А изследването, значението на морето и неговия брѣгъ за развитието на човѣшката култура е предметъ преди всичко на антопогеографията. Всички тѣзи научни дисциплини сж клонове на географската наука. Безспорно, биологията, химията, геологията, историята и др. иматъ сжщесвени дѣлове въ изучване морето и неговия брѣгъ, но географията между тѣхъ държи централно мѣсто.

Отъ това следва, че географията има голѣма отговорность за изследване на морето и морския брѣгъ и тѣхното значение. Разбира се, отъ това следва, че географията има голѣмъ дългъ за разпространението на морската идея. Въпросътъ тукъ се касае частно за България. Въ сжщность нашата географска наука не е направила особено много за морската идея. Причината за това е обстоятелството, че тя не е още здраво стжпила на краката си; до скоро тя се взимаше за помощна и зависима отъ други науки, пъкъ и работницитѣ ѝ сж малко. Но въпрѣки всичко, тя може да даде нѣщо по-вече за морската идея. Тукъ думата е за нашитѣ учебници по география, които влизатъ въ последната селска колиба.

Презъ пролѣтьта на 1932 г. бѣхъ назначенъ отъ Министерството на Народното Просвѣщение за докладчикъ въ комисията за одобрение прогимназиалнитѣ учебници по география. По този случай ми се даде възможность да разгледамъ основно тѣзи учебници и констатирамъ нерадостния фактъ, че на морето и неговото значение изобщо и на Черно море и Дунавъ специално не е отдадено съответното внимание. Това явление не е оправдано: 1) по чисто научно-географски съображения и 2) по съображения, че учебницитѣ по география трѣбва да се притекатъ на помощь на Българския Народенъ Морски Сговоръ, който вече по-вече отъ 10 години се бори за морската идея, защото въпросътъ е най-после за сждбинитѣ на България като държавно и национално цѣло. Морската идея е вече доста добре изтъкната и обоснована, ето защо трѣбва да да намѣри отражение и въ учебницитѣ по география.

Въ предвидената обща география въ учебника за I. прог. класъ морето се разглежда по единъ безразличенъ начинъ, безъ да се изтъкнатъ предимствата му предъ много други географски фактори и затова дадената му картина е блѣда. Така даватъ се обикновено сухи дефиниции на това що е море, протокъ, провлакъ, морски течения и пр. безъ да се обясни, какво е тѣхното значение за живота на човѣка. Дори нѣкои пропушатъ да се спратъ на голфщромъ. Но недостатъчното внимание къмъ морето най-вече изпъква въ материята по география на материцитѣ и държавитѣ, предвидена да се изучава отчасти въ I. и въ II. прог. класъ. Отъ представенитѣ отъ 7 автори учебници за одобрение нито въ единъ не се изтъква, че могжеството на Англия се дължи на морето и островното ѝ положение, че за Япония, която днесъ привлича погледитѣ на цѣль свѣтъ, имаме сжщото нѣщо и че Съединенитѣ щати дължатъ сввето необикновено бързо развитие до голѣма степень на обстоятелството, че се намиратъ между 2 голѣми океана. Само за Срѣдиземно море, островитѣ и значението му се казва нѣщо, защото е посочено въ програмата отъ министерството. Наистина, прогимназиалнитѣ учебници сж детски учебници и тѣ не могатъ да бждатъ обширни, за да се вмъкне въ тѣхъ много материя и да се изложи изчертално. Но най-важаитѣ географски явления трѣбва да бждатъ застжпени обязателно. Такива явления сж преди всичко тѣзи, които сж свързани съ морето. У насъ, дето морската идея още крепне и е още въ началото на своето развитие, би трѣбвало поне временно на морето и явленията свързани съ него да се дава въ учебницитѣ по-вече мѣсто и предпочитание, отколкото имъ се следва само като на географски явления.

Трѣбва да забележа, че изискването, щото морето и неговитѣ явления да бѫдатъ добре изяснени и да се подчертае благоприятната страна и ползата имъ, съвпада съ модерния принципъ въ методиката на географията, именно обяснителниятъ принципъ, отъ която страна страдатъ по-вечето наши учебници по география.

Въ III. класниятъ прогимназиаленъ учебникъ, дето се излага отечествената география, е необходимо, разбира се, много по-специално мѣсто и внимание на нашето Черно море и Дунавъ. Предпочитането имъ най-напредъ трѣбва да се изрази, като имъ се даде по-предно мѣсто въ подреждането на материала на отечественната география, защото впечатленията и познанията добити най-напредъ сѫ най-трайни. Следъ това, предпочитането имъ трѣбва да се състои въ по-обстойно обяснение на сѫщността и значението имъ. *Разглеждането на отечествената география трѣбна да започва съ Черно море и Дунавъ.* Това трѣбва да бѫде принципъ. Отъ 7-тѣ автора на въпроснитѣ учебници само единъ, Сп. Георгиевъ, бѣше поставилъ на първо мѣсто Черно море и следъ него Дунавъ. Всички останали автори-учебникари ги поставятъ на трето и четвърто мѣсто, макаръ че въ самата програма къмъ правилника за одобрение на учебницитѣ, на Черно море е дадено мѣсто веднага следъ „Положение, граници и голѣмина на България". Нашитѣ автори-учебникари по старъ навикъ обикновено започватъ разглеждането на отечествената география съ Стара планина; после, минаватъ къмъ Дунавската равнина, Дунавъ и чакъ тогава къмъ Черно море. За миналото (турско време), когато българския родъ се съхрани въ Стара планина, това бѣ оправдателно. Настоящето, обаче, на българския народъ е въ равнинитѣ и воднитѣ простори, защото преди всичко могатъ да му гарантиратъ политическата и икономическа свобода и животъ.

Отъ методично географско гледище е много по-издържано сѫщо да разглеждаме отечествената география на чело съ Черно море. Много по-прегледно е да се занимаемъ най-напредъ съ Черно море, като крайна географска область и следъ това минемъ къмъ Дунавъ, като следваме реда отъ северъ къмъ югъ, отколкото да започнемъ съ Стара планина и следъ това се връщаме на северъ, на къмъ истокъ и югъ.

По наше настояване въ рецензентната комисия този недостатъкъ въ подреждането на материала въ отечествената география се поправи. Но само това не е достатъчно. Необходимо е да се даде по-пълна, по-ясна занимателна представа за Черно море и Дунавъ. Старото стериотипно описание съ „дължина", „ширина", „дълбочина" и пр. вече не задоволява. Трѣбва по-добре да се изтъкне новото положение на черноморския брѣгъ, когато единъ градъ Варна гъмжи отъ хиляди лѣтовачи, между които има и маса чужденци, че брѣгътъ е осѣянъ отъ множество детски колонии, което извънредно много интересува децата. Моятъ синъ е особено зарадванъ, че вече е ученикъ въ III. отдѣление и ще има право да постжли въ морска детска колония. Струва ми се, че не ще бѫде преждевременно, ако дори на прогимназиалния ученикъ отъ III. кл. се обясни, че отъ къмъ северъ, на Дунава нашата държава е сериозно застрашена отъ единъ опасенъ съсед, който иска да превърне Дунава въ вжтрешна рѣка, и че ние трѣбва здраво да държимъ за Дунава. Въ този духъ могатъ да се кажатъ на ученицитѣ чрезъ учебницитѣ много полезни и назидателни нѣща. Ако за Срѣдиземно море и значението му все пакъ се иска нѣщо специално споредъ програмата отъ Министерството на просвѣщението за включения материалъ, защо това да не бѫде и за Черно море и Дунавъ!

Не ще съмнение, че за поправяне този недостатъкъ на нашитѣ учебници по география трѣбва да се почне още отъ програмитѣ на Министерството на Просвѣщението, чиято промѣна може би ще бѫде скоро, и тукъ Б. Н. М. С. трѣбва да се намѣси и каже своята дума.

Ив. Батаклиевъ.

Петъръ Ивановъ Търновски.

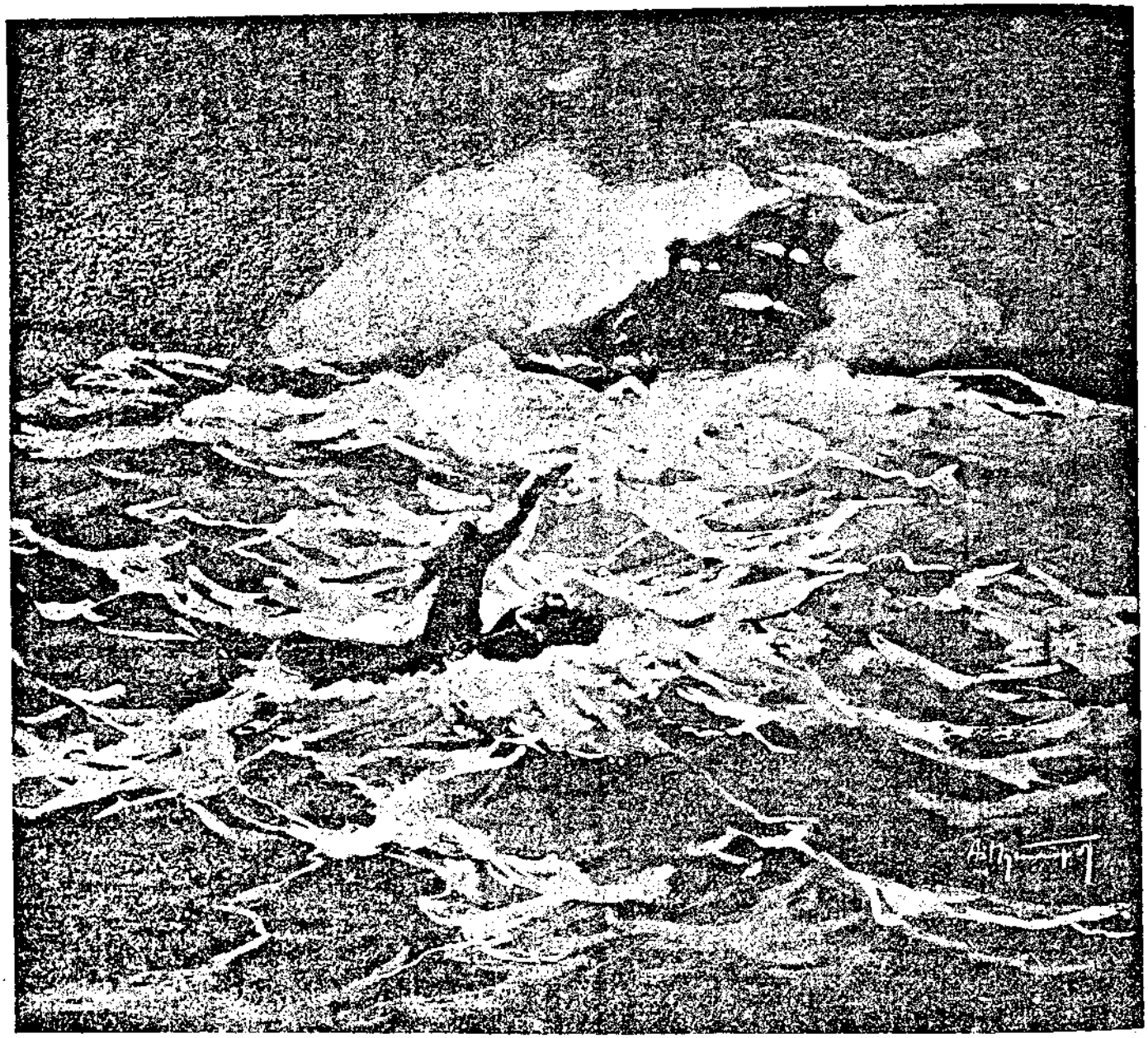
МЕЖДУНАРОДНИТѢ ДОГОВОРИ ЗА СИГУРНОСТТА НА ЧОВѢШКИЯ ЖИВОТЪ ПО МОРЕ.

Следъ ужасната катастрофа на французския параходъ „Сенъ Филбертъ" при устието на Лоара презъ 1931 г., която се оказа като едно отъ най-голѣмитѣ корабокрушения следъ потъването на океанския параходъ „Титаникъ" и „Принцеса Мафалда", даваме единъ кратъкъ прегледъ на сѫществуващитѣ международни договори за запазване човѣшкия животъ по море. Както е известно, горепоменатия френски параходъ потъна внезапно, вследствие на голѣмата морска буря на 5 клм. отъ брѣга при градчето Назаръ, прекатуренъ отъ грамаднитѣ вълни съ 500 излетници, отъ които само 8 души бѣха спасени.

Въ областьта на мореплаването, кѫдето се явяватъ опасности за човѣшкия животъ отъ най-непредвидени обстоятелства, се е работило най-упорито години наредъ за усъвършенствуване на параходитѣ и на спасителната служба до днешната имъ съвършеность. Въ това отношение Германия е играла ржководна роля и съ неуморима инициатива се е борила за извоюване международна задължителность на изнамѣренитѣ способи и предписания за осигуряване човѣшкия животъ по море.

Преди войната, всѣки параходъ, който е искалъ да влѣзе въ чуждестранно пристанище, е трѣбвало да притежава едно специално свидетелство. Това свидетелство се е издавало само на ония параходи, които сѫ отговаряли на известни международни законоположения. То е представлявало нѣщо като виза за свободенъ входъ въ чуждестранно пристанище, която се е давала по взаимни споразумения между държавитѣ Германия, Съединенитѣ Щати, Франция, Англия и Швеция. Тоя начинъ на междудържавенъ контролъ често е препятствувалъ на движението понеже е било свързано съ посещения на съответнитѣ параходи, за да се установи, дали тѣ действително отговарятъ на поставенитѣ въ свидетелството условия.

Това е било правовото положение на нѣщата до априлъ 1912 г., когато потъна парахода „Титаникъ". При тая ужасна катастрофа, морскитѣ народи бѣха поставени предъ положението, че въпрѣки всички най-точно изпълнени технически условия, безъ волята за международна работа и мѣрки за спазване на установенитѣ правила, не може да се избѣгнатъ корабокрушения отъ тоя родъ. Тая катастрофа даде новъ поводъ за реформиране на спасителнитѣ съоржжения, които въ тоя случай напълно отказаха.



„Спасени" Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

Четиринадесеть дни следъ тая катастрофа, въ Германия вече заседаваше една конференция, която се занима съ образуване на специални комисии за проучвания въ следнитѣ области: 1. Сигурность противъ потжване на повредени параходи; 2. Спасителни лодки; 3. Безжичния телеграфъ въ мореплаването.

Германия предприе постжпки за свикване на една междудържавна конференция за обмисляне въпроситѣ за морската сигурность. Организирането на конференцията пое Англия, като най-важна мореплавателна нация. На 12.XI.1913 г. тя свика конференцията, която завърши работата си на 20.I.1914 г. На тая дата въ Лондонъ се подписа *„Международния договоръ за запазване човѣшкия животъ по море"*.

Тоя договоръ засѣгаше главно търговскитѣ параходи, които вематъ по-вече отъ 12 пжтници и се движатъ по международнитѣ пжтища. Сжщностьта му се състоеше въ следнитѣ четири точки: 1. Сигурность на мореплаването, като се предвиди създаване интернационална служба за наблюдаване ледоветѣ въ Северния Атлантически океанъ, намаление на скоростьта при тъмнина и промѣняване на курса, използуване на сигналната служба, поставяне на свѣтлини и пр.; 2. Сигурность на параходното тѣло като се предвиди да бжде раздѣлено на съответно число водонепроницаеми отдѣления; 3. Сигурна безжична телеграфна служба съ непрекжснато дежурство на приемателя и възприемане като международенъ сигналъ за корабокрушение S.O.S. 4. Сигурни спасителни лодки и други помощни срѣдства.

За изпълнението на тоя договоръ се предвиждало, щото участвуващитѣ правителства на Германия, Австро-Унгария, Белгия, Дания, Испания, Съединенитѣ Щати, Франция, Великобритания, Италия, Норвегия, Нидерландия, Русия и Швеция, да го ратифицираатъ, на което обаче попречи избухването на свѣтовната война.

Следъ *войната* останаха въ сила старитѣ законоположения. На свѣтовната безжичнотелеграфна конференция презъ 1925 г. въ Америка, Германия използува случая, за да повдигне отново въпроса за международното регулиране на мореплаването.

Англия пое наново свикването на една конференция за сигурността по море, която заседава въ Лондонъ отъ 16.IV до 31.V.1929 г. Като резултатъ отъ тая конференция се прие единъ международенъ договоръ за предлазване отъ сблъсквания по море и единъ протоколъ за закриване на конференцията. Въ договора се предвижда каква трѣбва да бѫде направата на параходитѣ, които ще се строятъ отъ 1 юлий 1931 г. нататъкъ, за да се обезпечи до по-голѣма степень сигурността на пѫтницитѣ при сблъсквание на море.

Чрезъ този договоръ сигурността по море, въ сравнение съ положението въ 1914 г., значително се повиши. Той е задължителенъ за всички параходи, които се отдалечаватъ на по-вече отъ 20 мили отъ сушата. Чрезъ него спасителната служба е значително подобрена. Изисква се, щото спасителния апаратъ да бѫде винаги въ готовность и да може да се постави въ действие въ най-кратко време. Спасителни лодки, които могатъ да носятъ 100 и по-вече души трѣбва да сѫ снабдени съ моторъ. Спасителни пръстени и пояси трѣбва да има за всички пѫтници въ кораба и освенъ това още спомагателни апарати за плаване. Сѫщо така сѫ предвидени строги мѣрки за предпазване отъ пожаръ. Въ връзка съ подобрение на спасителния апаратъ сѫ подновени и предписанията за обучаване моряцитѣ въ спасителната служба и маневри, като сѫщевременно сѫ взети мѣрки и за освѣтление на пѫтницитѣ за избѣгване на паника въ време на опасность. Радиотелеграфната служба на параходитѣ е новоуредена въ връзка съ напредъка на радиотехниката отъ последно време. Всички параходи, пѫтуващи по чуждестраннитѣ морета, трѣбва да иматъ модерна радиотелеграфна станция съ опредѣлена мощность и съ непрекѫсната служба. Международния сигналъ за помощь S.O.S. трѣбва да се дава само въ случай на нужда, като при това се строго забранява употрѣбата на сходни знаци, за да се избѣгнатъ недоразумѣния.

Всѣки капитанъ, който е констатиралъ ледени планини, плитковини и други препятствия или опасности за мореплаването, е длъженъ да ги съобщи на околнитѣ параходи, а държавитѣ — да се грижатъ за бързото разпространение на подобни новини. Сѫществуващата станция за наблюдаване на ледоветѣ съ служба за разбиване на затънали корита, остава да сѫществува за смѣтка на договорящитѣ държави. (Германия плаща 10% отъ разноскитѣ).

Споразумението за взаимното признаване на свидетелствата, представлява единъ отъ най-важнитѣ пунктове на тоя договоръ, който признава три вида свидетелства: 1) Свидетелство за достатъчна сигурность (за пѫтнишки параходи); 2) Свидетелство за сигурна телеграфна служба (за товарни параходи); 3) Специално свидетелство (за особни случаи).

Свидетелствата се издаватъ отъ правителствата на общопризнати еднакви формуляри и иматъ валидность най-много за 12 месеца. Издаденото свидетелство отъ едно известно правителство се признава за валидно отъ всички останали правителства, които сѫ подписали договора, като собствено свидетелство. Контролата на параходитѣ въ чуждестраннитѣ пристанища се ограничава само върху контрола на свидетелствата.

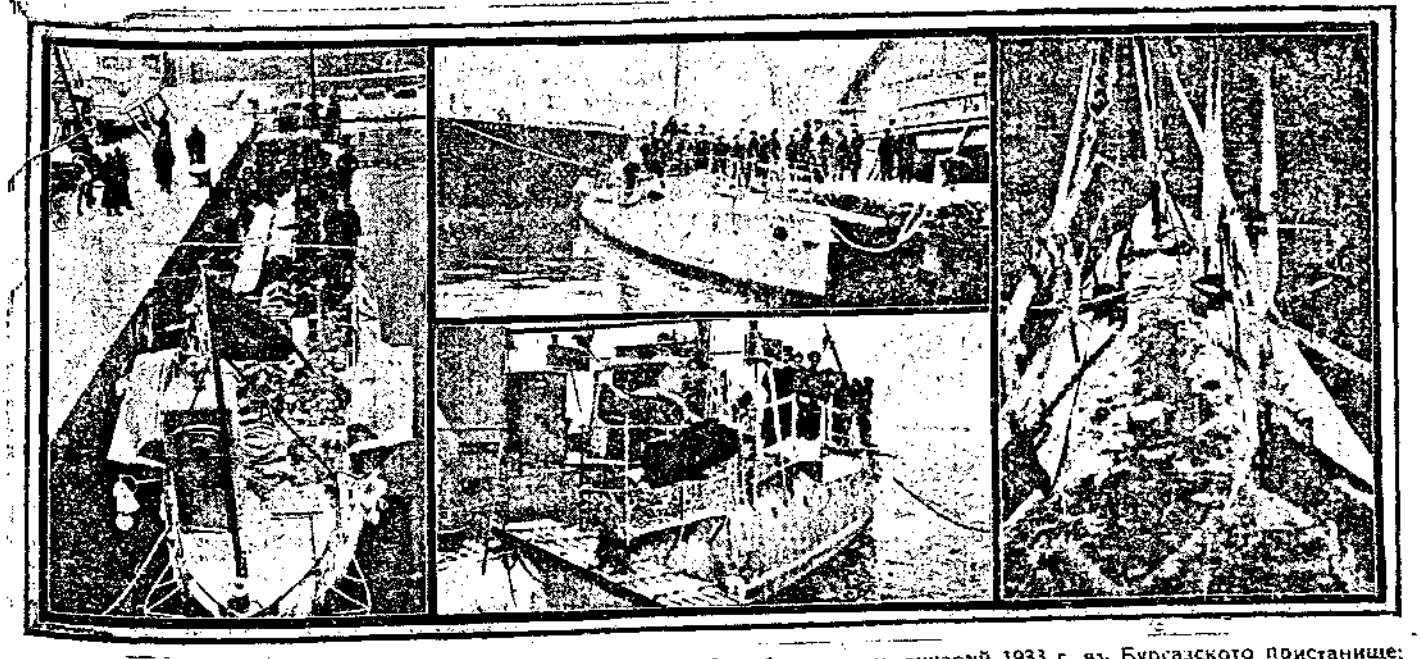
За да не се спъва усъвършенствуването на съоръженията за сигурность и спасителната служба, договора постановява, че предписанитѣ мѣрки за сигурность и спасителни съоръжения могатъ да се замѣнятъ съ по-сигурни и по-усъвършенствувани, стига само едно отъ договорнитѣ правителства да се е убедило чрезъ опитъ, че новитѣ съоръжения сѫ по-сигурни и удобни, отколкото старитѣ.

Английското правителство ще свика, следъ петь години отъ влизането на договора въ сила, нова конференция, ако най-малко една трета отъ договорнитѣ страни изкажатъ желание за това. Договора влѣзе въ сила на 1. юлий 1931 год., между правителствата, които до тая дата сѫ го ратифицирали.

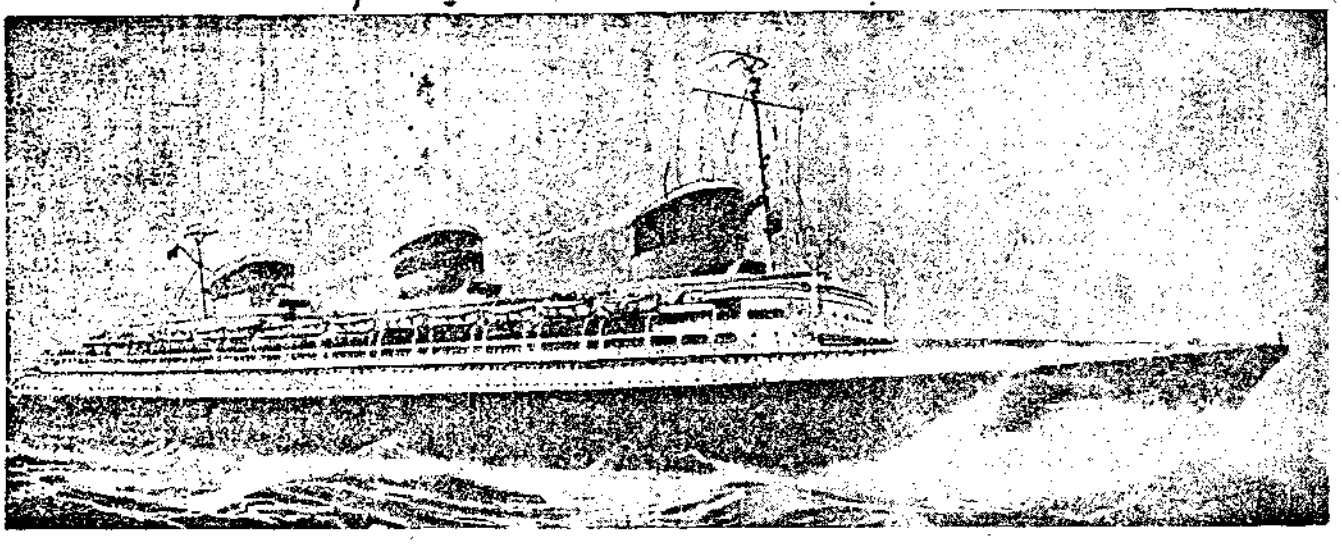
Въ последното заседание на конференцията се е подчертало, че този договоръ представлява голѣмъ напредъкъ по отношение договора отъ 1914 г.

Макаръ че разрешението на известни въпроси е отложено за бѫдеще, все пакъ може да се каже, че за напредъ при мореплаване ще ставатъ по-рѣдко нещастия, отколкото до сега.

Петъръ Ивановъ Търновски.



Нашитѣ кораби зимно време. Корабъ „Дрѫзки" отъ М. П. Служба презъ м. януарий 1933 г. въ Бургазското пристанище; Въ лѣво — видъ отгоре; Въ срѣдата — видъ отъ страни; Въ дѣсно — заледената носова часть на кораба. Фот. Ст. Цаневъ, 1933 г.



Общиятъ видъ на бждещиятъ най-голѣмъ параходъ въ свѣта—„Normandie", който се строи за френцузското параходно д-во „Женералъ Трансатлантикъ".

М. Д-въ.

БЖДЕЩИЯТЪ НАЙ-ГОЛѢМИЯТЪ ПАРАХОДЪ ВЪ СВѢТА — „NORMANDIE".

Последнитѣ нѣколко години ни направиха свидетели на едно усилено съперничество между европейскитѣ велики морски сили въ строежъ на бързоходни и луксозни морски гиганти. Почна Германия — съ колоситѣ „Европа" и „Бременъ", последва я Италия — съ бързитѣ и елегантни „Rex" и „Conte di Savoia". Владѣещиятъ надъ морета и океани Албионъ се почуства засегнатъ и заложи въ строежъ нови, още по-голѣми кораби. Франция, която има претенциитѣ, че строи най-бързитѣ и най-здравитѣ военни кораби на свѣта, Франция съ добре познатата ни нейна национална гордость, не можеше да остане вънъ отъ това международно съревнование.

И затова, на 26. януари, 1931 год. се почнаха основнитѣ работи около постройката на единъ гигантски трансантлантикъ, който трѣбваше да въплоти въ себе си последната дума на френската строителна техника и да възвърне престижа на страната. Голѣмата и неочаквана загуба, която претърпя напоследъкъ френската марина съ потжването на „Promēthée" (единъ отъ новитѣ и най-модерни подводници) и съ фаталния пожаръ на „Georges Philipar" (сжщо току що построенъ луксозенъ трансатлантикъ) усилваха желанието за реатабилиране.

Най-после, следъ 21 месеца усилена работа на инжинери и 3,000 работници, корпусътъ на новия трансатлантикъ се показа предъ очитѣ на очакващитѣ го.

На 29. октомври 1932 г. (дата паметна за френското морско строителство) отъ корабостроителницата Penhoët, въ Сенъ Назеръ, бѣ спуснатъ на вода „Normandie" — така се казва новия гигантъ — въ присжтствието на първия гражданинъ на републиката г-нъ Лебрюнъ, съпругата му (кръстница на парахода), министърътъ на търговската марина, много официални лица и по-вече отъ 50,000 зрители. Това тържество. на времето си, възбуди духоветѣ въ цѣла Франция и останала Европа.

Тукъ привеждаме нѣкои данни:

„Normandie" се строи за Compagnie Général Transatlantique и е предназначенъ за морския пжть Хавъръ-Ниьоркъ. Корабътъ има следнитѣ размѣри: дължина 313 метра; широчина 36 м.; водоизмѣщение 67,500 тона; бруто вмѣстимость 75,000 т. Кормилото, високо 18 метра, ще тежи 125,000 кгр.; всяка котва — 17,000 кгр. и 1,420-тѣ брънки на веригитѣ всѣка по 108 кгр., или общо 154,000 кгр Тоя гигантски корпусъ, цѣлиятъ отъ стомана, е сглобенъ съ нагорещени до червено и смачкани на пневматиченъ чукъ болтове (тѣхния общъ брой е 11 милиона!). За построяването му, на Лоара е билъ приготвенъ специяленъ теренъ съ здрави бетонни основи — защото тежестьта на корпуса (повече отъ 30,000 тона) въ момента на спускането представлява ужасно налягане върху почвата. Въ нѣколко дни билъ завършенъ гръбнакътъ и се пристжпико къмъ двойнитѣ дъна и стенитѣ.

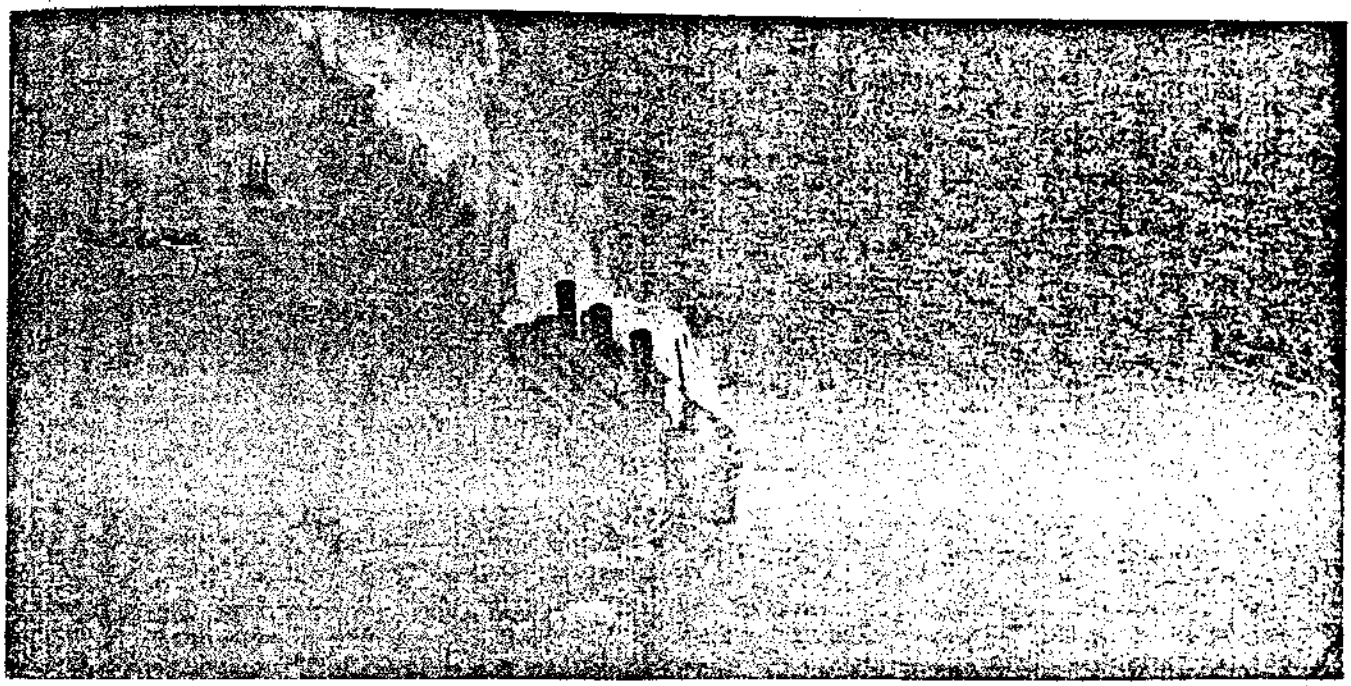
Приготовленията за спускането на кораба сж траели седмици, и тая операция е била извършена отъ 600 души.

За единъ толкова важенъ и международенъ морски пжть (Хавъръ-Ниьоркъ) е необходима и конкурираща скорость за преминаването на океана. Скоростьта на „Normandie" ще е 30 вжзела (54 клм.) на часъ; За двигатель ще служи парата, произведена отъ 29 котли и движаща 4 групи турбини. Тия турбини, съ обща мощность 160,000 конски сили, ще привеждатъ въ действие 4 алтернатори, и така получения токъ ще се разпраща въ двигатели, които ще движатъ четиритѣ голѣми витла. По тоя начинъ машината на „Normandie" ще представлява грададна електрическа централа.

Още не може да се каже нѣщо по-подробно за вжтрешното устройство, понеже окончателно параходътъ ще бжде завършенъ следъ 2, най-късно 3 години. При все това, споредъ плановетѣ на строителитѣ му, комфорта му ще е ненадминатъ; проектира се: централенъ ходъ, театрална зала, дансингъ, басеинъ, 10 асансьора, две радиотелефонни станции за постоянна връзка съ Европа и Америка, и т. н.

Презъ четиретѣ дни, въ които ще трае преминаването на океана, тоя плаващъ градъ ще може да носи съ себе си 2,170 пжтника, 1320 души офицери и обслуга, или всичко — 3,490 души!

М. Д-въ.



Горящия параходъ „Атлантикъ“ и спасителнитѣ кораби около него.

И. Мот.

ПОЖАРА НА „АТЛАНТИКЪ“.*)

Капитана на французския луксозенъ пѫтнически параходъ „Атлантикъ“ е усетилъ къмъ $3^1/_2$ часа сутриньта на 5. I. 1933 г. много силна миризма на димъ, която идѣла отъ незаетитѣ първокласни кабини. Екипажа е предприелъ веднага всичко възможно, за да открие огнището на пожара и го потуши. Но много скоро се е разбрало, че всичко е напразно. Нѣкои казватъ, че радиостанцията е работила добре и изпратила първитѣ SOS сигнали. Къмъ 5 часа сутриньта пламъцитѣ сѫ обхванали вѫжетата съ които сѫ били превързани спасителнитѣ лодки и единъ часъ по-късно е била дадена заповѣдьта всички да напуснатъ горящия параходъ.

Споредъ официалнитѣ списъци на кораба сѫ се намирали всичко 299 души (офицери и моряци). До къмъ полунощь въ Шербургъ били докарани отъ разни чужди параходи 211 души, тъй че изчезнали има всичко 18 души. Предполага се, че сѫ задушени или потънали. Отъ спасенитѣ 27 ранени, само двама вдъхвали опасения. Между по-тежко раненитѣ били параходния лѣкарь и единъ инженеръ.

Министера на търговското мореплаване е пристигналъ въ Шербургъ. Той лично е взелъ участие въ заседанията на комисията по издирването на причинитѣ. Споредъ първото мнение на сведующитѣ лица, изглеждало е невъзможно да се спаси парахода, но все пакъ сѫ искали да направятъ опитъ да довлекатъ корпуса му до Шербургъ. Всички сѫ били очудени какъ е било възможно да избухне пожара и тъй бърже да се разпространи; общото мнение е, че едва ли биха могли да се открияТъ причинитѣ. Министера е посетилъ спасенитѣ и дълго разговарялъ съ тѣхъ и е изказалъ възторжена благодарность къмъ германскитѣ, холандскитѣ и английскитѣ моряци, които сѫ взели участие въ спасяването.

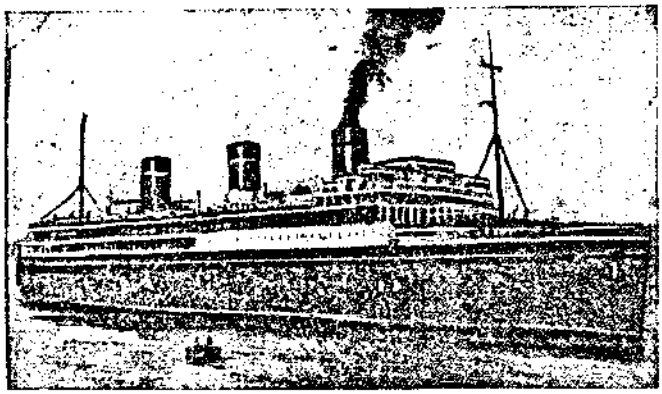
Втория капитанъ е заявилъ, че парахода е билъ отлично снабденъ и подготвенъ противъ всѣка злополука. Два пѫти на день екипажа е произвеждалъ учения за потушаване на пожарь. На парахода е имало най-модернитѣ пожарогасителни приспособления. За него е необяснимо какъ е могълъ да избухне пожара и тъй бързо да се разпространи.

Въпрѣки, че още отъ самото начало на пожара, параходитѣ, които бѣха дошли да помагатъ и успѣха да прибератъ екипажа, бѣха на мнение, че едва ли ще може да се спаси самия „Атлантикъ“, все пакъ се направиха опити за спасението му — но вследствие голѣмата горещина неможаха да взематъ горящия параходъ на влѣкало и той се носеше отъ вѣтъра къмъ английския брѣгъ. Между другитѣ спасителни параходи бѣха и холандскитѣ „Ресоде Зее“, „Сварте Зее“, а сѫщо и известния германски спасителенъ параходъ „Симсонъ“ отъ параходното дружество В. Шухманъ, който е извършилъ вече много спасителни работи. Въ петъкъ капитанитѣ на спасителнитѣ кораби не сѫ могли още да дойдатъ до едно решение какъ да се предприеме спасяването, но критическото положение на горящия параходъ е наложило незабавно действие. Набързо решенъ, германския капитанъ Райнике влиза въ споразумѣние съ холандцитѣ и двамата капитани се заловили за работа, докато другитѣ продължавали още да спорядъ

Холандцитѣ заедно съ „Симсонъ“ сѫ успѣли да установятъ връзка съ „Атлантикъ“ и да стоварятъ трима души отъ екипажа си на него. По този начинъ, споредъ сѫществующия морски законъ тѣ сѫ станали господари на напуснатия параходъ. Опитътъ е извѣзълъ сполучливъ и съединенитѣ усилия на тия три парахода сѫ успѣли да довлекатъ „Атлантикъ“ до Шербургъ.

*) За написването на тази статия послужиха първитѣ съобщения въ чуждитѣ вестници (френски, германски и английски) за пожара. Въ следующия брой отъ списанието ще дадемъ едно по-пълно и точно описание на това голѣмо нещастие, съставено отъ нашия постояненъ сътрудникъ отъ Лозана — Сергей Терещенко.

Решителното действие на холандския и германски капитани заслужава пълна похвала, още повече, че отъ страна на французитѣ не се отнесли много колегиално къмъ тѣхъ; тѣ естественно сж искали да запазятъ параходa за себе си. За дветѣ параходни дружества това дѣло представлява голѣма печалба, особенно ако се укаже, че въпрѣки очакванията „Атлантикъ" ще може да се поправи.

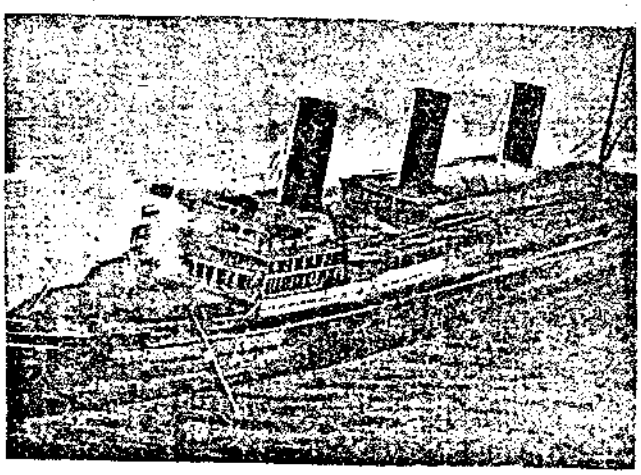


Парахода „Атлантикъ" преди пожара.

Капитанъ Райнике отъ „Симсонъ" е познатъ по своята голѣма решителность, която той не веднажъ е проявявалъ. Преди три години той е успѣлъ да спаси цѣлия екипажъ на германския учебенъ корабъ „Померания" въ време на една ураганна буря въ Канала.

Споредъ мнението на професоръ Валъ, който заема катедрата по морско право въ парижкия университетъ, неможе да се смѣта за спаситель на „Атлантикъ" оня, който пръвъ е стжпалъ на парахода. Всички притекли се на помощь параходи се смѣтатъ за спасители.

Комисията по откриване причинитѣ на пожара се въздържа да каже мнението си. Инженеритѣ отъ параходното дружество заявяватъ, че именно въ „Атлантикъ" е имало пълна гаранция за абсолютна сигурность и че за гасене на пожарь е билъ снабденъ съ най-модернитѣ технически срѣдства.



Парахода „Атлантикъ" следъ пожара.

Едно компетентно лице, съпровождащо Министера на търговския флотъ, заявило, че за сега нѣма още никакви указания по които би могло да се заключи, че въ случая е имало престжпление. Обаче, инженера натоваренъ да следи предпазителнитѣ уреди на парахода казалъ, че е много чудно, дето напоследъкъ най-новитѣ и модерни параходи отъ французския търговски флотъ сж станали жертва на пламъцитѣ.

Социалистическия вестникъ „Попюлеръ" се противопоставя много остро на тъй леко даденитѣ обяснения за пожаритѣ на параходитѣ, като се преписватъ само на нещастна случайность. Издирванията по катастрофата съ „Жоржъ Филипаръ" сж доказали почти съ пълна увѣреность, че корена на злото лежи въ строителни грѣшки. Време е вече, казва вестника, да се предприеме една рационализация на голѣмитѣ французски параходни дружества, за да се избѣгнатъ за въ бждаще подобни катастрофи. Вестника добавя иронично, че въ противенъ случай ще трѣбва да се назначи парижкия пожаренъ командиръ за министръ на Търговския флотъ.

***

Д-вото Хамбургъ — Америка Линия е получило отъ Компани де Навигасионъ Сюдатлантикъ, следнята телеграма:



Парахода „Атлантикъ" въ време на пожара.

„Дълбоко трогнати отъ вашата телеграма благодариме най-искренно за вашето сърдечно съчувствие и за показаната отъ Вашия моторенъ параходъ „Руръ" голѣма солидарность въ мореплаването".

***

Въ французката преса е проникнало твърдението, че пожара е дѣло на саботажъ, а нѣкои сж отишли до тамъ да подозиратъ Германия като авторъ на тая катастрофа.

Противъ тия несъстоятелни обвинения възстава най-енергично Херве въ своя вестникъ „Виктоаръ". Той заявява, че трѣбва да се смѣта за изключено всѣко престжпление, като се внимава да не се раздразни и безъ това неспокойното вече общество.

Херве продължава, че „Атлантикъ" е построенъ въ сжщата корабостроителница и отъ сжщото дружество, които бѣха построили изгорѣлия въ Червено

море „Жоржъ Филипаръ“. Още миналата година единъ познатъ архитектъ писалъ отъ парахода на „Атлантикъ“ до своето семейство, че само корпуса и машинитѣ могатъ да се смѣтатъ за безупречни, всичко друго показвало, че инженеритѣ и архитектитѣ сж земни плъхове, неразбиращи нищо отъ море. При уредбата е било употрѣбено извънредно много дърво, за да се придаде по-луксозенъ видъ на цѣлото, но съ това нѣщо нарастнала много опасностьта отъ пожарь Върху това сж обърнали внимание и голѣмитѣ застрахователни дружества, като сж отказали да поематъ цѣлия рискъ върху си.

***

Капитанъ Шофсъ, командиръ на парахода „Атлантикъ“ казва: „Причината за пожара? Никой не я знае: той избухна внезапно въ 3 ч. 15 м. сутриньта въ една първокласна кабина: единъ пазачъ даде тревожния сигналъ; отъ начало се борихме успѣшно срещу огъня и никой не предполагаше, че пожара ще се разрастне въ катастрофа. Цѣль часъ се борихме до изтощаване, за да спасимъ парахода; но огъня, подхранванъ отъ лесно запалителнитѣ лакове съ които е покрита дървената рѣзба, взе застрашителни размѣри. Съ невѣроятна бързина, електрическитѣ проводници доразпространиха пожара, който обвзе всичкитѣ кабини. Въ 4 ч. 30 м. едно огромно огнище раздѣляше парахода на две. Стана невъзможно да се премине отъ предъ на задъ.

Въ 6 ч. накарахъ да подадатъ сигналъ съ сирената, свиквайки всички хора на пода, за да почнемъ евакуацията: за жалость нещастието съ една отъ лодкитѣ предизвика падането на доста хора въ морето — отъ тѣхъ нѣколцина не можаха да бждатъ спасени; други, останали на своя пость до последния мигъ, умрѣха задушени отъ пушека.

Въ 7 ч. 30 м. германския товаренъ моторенъ корабъ „Руръ“ ни дойде на помощь; той прибра около 80 души; холандския параходъ „Ахилъ“ дойде въ 8 ч., той прибра 32 души, между които бѣхъ и азъ“.

Капитанъ Шофсъ е напусналъ последенъ своя параходъ; той е стоялъ на мостика всрѣдъ огромни кълба задушливъ димъ; нѣколко души сж били съ него; тѣ се хвърлили въ морето; една лодка отъ „Ахилъ“ ги е прибрала.

„Кажете не всички“, е заявилъ командиря, „че спасителитѣ ни, както отъ „Руръ“ тъй и отъ „Ахилъ“ проявиха една безпримѣрна преданость“. И. Мот.

Клодъ Фареръ.

ФАКЛИ ВЪ МОРЕТО.

Следъ парахода „Жоржъ Филипаръ“, парахода „Атлантикъ“. Черна серия или по-вѣрно, огнена серия. Пакъ се запали единъ огроменъ факелъ въ морето, за който накакъвъ пожаръ на земята не може да даде истинска представа. „Атлантикъ“ имаше 230 м. дължина, 30 м. широчина, десеть или единадесеть метра подъ водата и отъ 15 — 20 м. височина надъ морската повърхность. И всичко това желѣзо, стомана, бронзъ, медь и дърво тежеше не по-малко отъ четнридесеть милиона килограма.

Такъвъ параходъ прилича на плаващъ градъ или по-вѣрно на плаващъ дворецъ. Защото, просто невѣроятно е колко чудеса строителитѣ сж успѣли да струпатъ на единъ „Филипаръ“ и „Атлантикъ“. Въ тѣхъ имаше всички най-модерни удобства и развлечения, и всичко бѣше уредено съ такъвъ луксъ, тъй изискано въ стилъ, че приличаха по-скоро на музеи, отколкото на дворци. Който е посещавалъ Канъ, Биарицъ, Миами, С. Морицъ и мисли, че знае що е луксъ, е все пакъ е единъ видъ варваринъ, ако не е пропѫтувалъ нѣкой океанъ на параходъ като „Атлантикъ“...

Обаче, една нощь, нѣколко сигнала съ сирената. Нѣколко повиквания по телефона. Слуги тичатъ изплашени по коридоритѣ, и изведнъжъ пламъци изкачатъ, единъ факелъ пламва въ тъмното море и освѣтлява хоризонта. И викове страшни и агонизиращи пронизватъ великото мълчание на морето...

Ужаса на една такава сцена, страхотностьта на такава една пещь, въ която се гърчатъ човѣшки сѫщества между огъня и водата, сж описани и разказани отъ всички литератури. Всичко е казано вече, и героизма на нѣкои, които успѣватъ да потушатъ паниката у други, и великото себеотрицание у силнитѣ, и възвишения псаломъ „По-близо до тебъ, о Господи!“. Да не го повтаряме. Но въпроса, който се постява отъ всички и на който до сега никой не е отговорилъ е: Какъ едно такова съвършенно художественно творение на цѣлата днешна цивилизация, какъ тоя шедьоврь на човѣчеството—построенъ въ 1932 год.—можа да изгори изведнъжъ като нѣкоя кибритена клечка? Върху този въпросъ заслужава да се поспремъ и помислимъ, и да се постараемъ да отгатнемъ поне възможноститѣ, понеже увѣреностьта липсва.

Желѣзо, медь бронзъ, стома и дърво — много малко дърво. Значи това може да изгори?

Да. Всичко това може да изгори. Нищо, въ сѫщность не е неизгоряемо. Това е само въпросъ на температура. Избухва пожарь въ затворено мѣсто, кислородъ не липсва, стават известни химически реакции, стоманата почва да хвърля червени блѣсаци, а медьта зелени и всичко това ще се слѣе въ единъ фейверкъ, чийто пламъци ще стигатъ отъ 30 до 60 метра височина. Нѣма нищо чудно въ това, единъ простъ химически процесъ...

Но, че този процесъ може да мине тъй лесно отъ лабораторията въ всѣкидневния животъ, т. е. че такъвъ пожарь може да избухне, безъ нѣкой да предполага, да се разрастне, безъ да се потуши на време, съ една дума, че два парахода — и повече... азъ се ограничавамъ само съ „Филипаръ“ и „Атлантикъ“ — могатъ да бждатъ унищожени, ужасно унищожени, съ много мъртви, ранени, изчезнали, това не е съвсемъ нормално. Какъ е могло да стане това страшно и невѣроятно събитие?

Азъ разбира се, не знамъ нищо. И много ме е страхъ, че и анкетьоритѣ, следъ всичкитѣ си всевъзможни анкети не ще знаятъ по-вече отъ менъ.

Ще говорятъ за кѫсо съединение. Тъй да бжде! Пакъ ще ни обясняватъ, че единъ параходъ отъ 40,000 тона има двадесеть или тридесеть хиляди километри електрически проводници и, че ако единия изолиранъ край се е стопилъ, два полюса отъ тая огромна мрежа ще почнатъ да си хвърлятъ искри единъ другиму. И ето ти пламъкъ. И това да бжде! Ще ни кажатъ още, че понеже електричеството произвежда и топлина, не трѣбва да се чудимъ ако... Още повече, че грижата за артистич-

ната украса е накарала архитектитѣ да скриятъ подъ дървена рѣзба жицитѣ за осветление и звънци...

Да, да, да. Азъ ще прибавя и това: между електротехницитѣ е прието да замѣстятъ лесно топящето се олово съ по-мжчно топяща се медь, която спестяви труда да се отковава при случай нѣкоя дървена пръчица. Цѣлия свѣтъ ме разбира.

Всичко това е ясно. Но въпроса не е тамъ. Азъ съвсемъ не се очудвамъ, че има избухвания на пожари върху търговски параходи. По-скоро бихъ се очудилъ, ако въобще бихъ се очудвалъ отъ нѣщо, че толкова малко избухватъ.

Не и не! Въпроса е другъ и много по-важенъ. Азъ го поставямъ тукъ, като го раздѣлямъ на два съвсемъ точни и ясни въпроси, отъ които всѣки единъ изисква отговоръ, но тия отговори не трѣбва да иматъ нищо общо помежду си.

1. Какъ е възможно върху единъ параходъ добре командуванъ и обслужванъ отъ екипажъ състоящъ се отъ честни хора, каквито сж всички французки екипажи — азъ гарантирамъ! — да избухне пожарь и да се разрастне, съвсемъ тихо, безъ никой да го усети, до фиталния часъ, когато вече нищо неможе да се предприеме?

2. Какъ е възможно, че между стотицитѣ търговски параходи, които съставляватъ нашия търговски флотъ, сждбата е избрала именно тия два „Филипаръ“ и „Атлантикъ“, най-полезнитѣ, най-блѣстящитѣ, най-завижданитѣ, за да ги обърне въ пепелища?

Нашата национална загуба е неизмѣрима. Съ милиярди не ще може да се изчисли. Защото трѣбва да държимъ смѣтка за страшната загуба на довѣрие, която ще легне върху наши ѣ парзходи, отъ които ще се отдръпне всичката чуждестранна клиентела — а тя е която плаша.

Това трѣбва да се плати, не важи какъ. И малко важи и абсолютното правосждие. Защото безредието е по-лошо отъ несправедливостьта. А безредието е вече тукъ.

И азъ задавамъ въпроса:

Има ли нѣщо гнило въ морското царство на Франция? Или непозчати престжпници се мжчатъ да вмъкнетъ тая гнилость въ него?

Свѣтлина! И санкции!

(Изъ „Ентрансижанъ“ № 19430, Парижъ 6 I. 1933 г.: **И Мот.**)

Н. Д. Мишевъ.

ОТЪ ЕВКСИНОГРАДЪ ДО ВАРНА ПО НАЙ-КЖСИЯ ПЖТЬ!

(Изъ морския ми дневникъ.)

— По мѣстата си за снемане отъ въргала!

Като ехо командата се разнесе по торпедоносеца, повтаряна бѣгомъ отъ цѣлата корабна йерархия подъ акомпанимента на най-виртуозни модулации на морскитѣ свирки.

Мичманъ Х. застана на своя постъ на кърмата.

Лейтенантъ Ботушовъ, командиръ на торпедоносецъ Летящи, хвърли бѣгълъ погледъ по кораба си, самодоволно се изкашля въ знакъ че всичко е въ редъ и изкомандва:

— Отдай кърмовото, кърмата отблъсни!

Въ този моментъ, стражевиятъ сигналистъ се затича при командира и разтревожено му доложи:

— Господинъ лейтенантъ, изъ парка на двореца махатъ, нѣкой тича насамъ.

Въ потвържение на думитѣ му, отъ показаната посока се дочуха запъхтени викове: Стой, стой, стой!

— Задръжъ кърмата, изкомандва командиръ̀тъ.

Отъ източната часть на Евксиноградското пристанище, изъ горичката край брѣга, се показа едно лице, което тичаше, ржкомахаше и викаше и когато се приравни по кея съ командира, запита:

— Господинъ лейтенантъ... въ Варна... ли отивате, направо въ Варна?

— Да!

— Имамъ бърза работа въ града, а съ дворцовата дежурна кола ще закъснѣя. Позволете ми да дойда съ торпедоносеца.

Командиръ̀тъ му кимна утвърдително съ глава. Просительтъ се прехвърли ловко на торпедоносеца и бързо се изгуби всрѣдъ обслугата. Маневрата продължи. Торпедоносеца, съ заденъ ходъ се изтегляше вече изъ пристанището, когато стражникъ̀тъ изрева като че ли живъ го дератъ:

— Отъ брѣга ржченъ сигналъ!

Мичманъ Х. поднесе плоча съ приетия сигналъ на командира, който го прочете, съ очудване го препрочете и продължи маневрата си.

Обслугата, която следъ нощното кръстосване и бдение около минното заграждане се чувствуваше уморена, съ блаженство предвкусваше заслужената почивка, когато следъ половинъ часъ торпедоносецъ̀тъ щѣше да стои въ пристанището до вечерьта за когато бѣ наредень следниятъ нощенъ нарядъ на „Летящи“ около минното заграждане. Гостенинъ̀тъ който тъй неочаквано стана нашъ спжтникъ, словоохотливо обясняваше, че му се правѣло въ случая неоценима голѣма услуга, тъй като той ималъ въ града особена бързa срочна работа, която можелъ да свърши само ако отиде въ града съ торпедоносеца, съ което той печелѣлъ най-малко половинъ часъ въ сравнение съ дворцовата дежурна кола. И за това, той билъ сега спокоенъ и се радвалъ много, че щѣлъ да си свърши ьа време работата.

Но изведнъжъ той прекжсна словоохотливостьта си и съ тревога запита:

— Нали направо въ Варненското пристанище отиваме?

— Разбира се, следъ нощното дежурство кжде другаде можемъ да стидемъ, отговориха снисходително моряцитѣ, очудени отъ такъвъ наивенъ въпросъ.

Моряцитѣ не бѣха още успѣли да го успокоятъ, когато нова команда ги разпръсна въ разни посоки, безъ да се грижатъ по-вече за гостенина си.

Застаналъ задъ мостика, мичманъ Х. викаше

— Бойна тревога!

Дежурния сигналистъ съ завидно усърдие биеше камбаната въ особенъ тактъ, корабникътъ и стражникътъ пригласяха съ свирка и гласъ.

— Бойна тревога! Бѣгомъ всички по мѣстата си!

Предъ очитѣ на изненадания спжтникъ се разигра балетъ отъ сложни фигури, изпълненъ съ виртуозна точность на която съ право би завидѣлъ даже оперниятъ ни балетенъ съставъ. Докато едни откриваха срждията и ги раздвижваха, други се спускаха въ дълбочинитѣ на офицерскитѣ помѣ-

щения, отдето изнасяха при орждията сандъчета пълни съ снаряди.

Торпедоносецътъ, обърналъ гърбъ къмъ Варна бѣше вече миналъ прохода на минното заграждане. Командирътъ предаде по машинния телеграфъ да се увеличи хода до пъленъ. Веднага следъ сигнала, димнитѣ тржби започнаха да изригватъ гжсти кжлба димъ, торпедоносецътъ се разтресе като че ли тръпки побиха снагата му и бѣсно се втурна да пори морето.

При орждията, обслугата, готова, чакаше нови заповѣди.

Нашиятъ спжтникъ гледаше изуменъ и съкрушенъ, и всичкитѣ му опити да запита нѣкого оставаха безрезултатни, защото никой въ бързината си не се спираше да го изслуша. Най-сетне, той откри, че корабникътъ въ момента е свободенъ и гледаше съ бинокла си напредъ въ морето. Зарадванъ, той се приближи до него и съ стѣснение го запита:

— Господине, кжде отиваме? Нали въ Варна отивахме?

— Къмъ носъ Калиакра отиваме. Нѣкакъвъ корабъ се навърталъ тамъ, но кога ще отидеме въ Варна, ей Богу, и самъ командирътъ не може да ти каже.

— А тия снаряди, защо сж? Да не мислите да водите сражение, му подмѣтна той ужъ на шега.

— Зависи кого ще намѣриме при Калиакра.

Корабникътъ пакъ се съсрѣдоточи съ своя бинокълъ въ оглеждане на хоризонта, а спжтникътъ не посмѣ по-вече да го разпитва, прокле сждбата си и си пожела поне сражение да нѣма, понеже сиималъ бърза работа въ Варна.

— Корабъ по носа! извика корабникътъ.

— Мичманъ X. и корабникътъ да се помжчатъ да познаятъ кораба!

— Стреля, той стреля, господинъ лейтенантъ!

Комаадиратъ се вгледа въ казаната посока... Вѣрно, че се виждатъ проблѣсъци наподобяващи изстрели, но защо нѣма попадения, които обикновено тъй добре се виждатъ на море?... Високостененъ, двутржбенъ, безъ стожери, бързоходенъ... какъвъ ли корабъ ще да е...

— Мичманъ X., опредѣлете разстоянието и дайте мѣрникъ!

Всички следѣхме загадъчния корабъ, всѣки се мжчеше да разгадае загадката, защото цѣла загадка е единъ корабъ отъ 100 до 200 тона, ако е неприятелски, да се изложи тъй далечъ отъ своитѣ бази безъ подръжка, а такава по всичко личеше че нѣма. Постъ Калиакра пъкъ не би ни оставилъ безъ предупреждение, ако корабътъ бѣ съмнителенъ! А освенъ това, по своята външность, последниятъ много напомняше нашитѣ торпедоносци, само че той бѣше по високостененъ. Торпедоносецъ „Летящи" до сега само веднъжъ бѣше влизалъ въ схватка съ неприятеля и то при явно неравни сили. Дано днесъ щастието му се усмихне да си премѣри силитѣ при по-равни условия. Вече почти месецъ какъ водиме война и винаги обстоятелствата сж ни заставяли да играемъ на криеница и бѣганица. Този пжть премѣрването на силитѣ е неизбѣжно и Слава Богу! Ще докажемъ на нашитѣ братя, които по Тракийскитѣ полета летятъ отъ победа къмъ победа, че Летящи оправдава своето име и лети къмъ неравна борба!

Стражникътъ Момчилъ прекжсна блѣновете ни викайки, че отъ кораба давали знакъ за ржчна сигнализация. Корабникътъ не закъснѣ да се провикне и той, че корабътъ билъ нашъ торпедоносецъ и разби мечтитѣ ни за честь и слава! Докато бѣ приетъ ржчниятъ сигналъ, всички познахме нашия торпедоносецъ „Шумни", който се доближи и тръгна редомъ съ насъ на около 50 метра. Съ рупора се започна следниятъ разговоръ между двамата командири:

Л. — Вие ли се въртите около носъ Калиакра, та създавате такава тревога въ Щаба? Получихъ тази зарань по ржченъ сигналъ заповѣдь незабавно да замина за носъ Калиакра, да разузная какъвъ неприятелски корабъ обикалялъ тамъ и да действувамъ споредъ обстоятелствата. Вижте колко снаряди ви бѣхъ приготвилъ. Малко остана да ви . . .

Ш. — Призори, въ края на кръстосването си, излѣзохъ вънъ отъ минното поле да пообиколя и разузная малко по-далечъ отъ минното заграждение, но напраздно, никакви кораби не се виждатъ по хоризонта.

Л. — Ами защо стреляхте срещу насъ?

Ш. — Ние не сме стрелялиl

Торпедоносцитѣ се бѣха доближили до носъ Калиакра и по ржчна сигнализация се обяснихме съ поста. Освенъ „Шумни" другъ корабъ не билъ идвалъ. Понеже „Шумни" не си билъ показалъ опознателнитѣ знаци, отъ поста се били осъмнили въ него и предали по телефона въ Щаба на Флота, че непознатъ корабъ се навърталъ около поста.

На всички стана сега ясно, защо нашиятъ случаенъ спжтникъ, за да си отиде въ Варна, трѣбваше да мине презъ носъ Калиакра и почти да участвува въ морско сражение.

Високостенниятъ корабъ, щомъ тръгна следъ насъ, се преобрази въ обикновенъ български торпедоносецъ: положението срещу слънцето, въ което той се намираше когато го открихме, го правѣше да изглежда такъвъ страшенъ!

Обяснението за изстрелитѣ е подобно на това за страшния му и неузнаваемъ външенъ видъ: когато плаватъ въ пълна бойна готовность, торпедоносцитѣ затварятъ всички прозорчета, както и вжтрешнитѣ имъ капаци и по този начинъ всѣко прозорче образува огледало. Попадналитѣ върху тѣхъ слънчеви лжчи при клатене отъ вълнение проблѣскватъ свѣткавично и даватъ пълна илюзия за изстрелъ.

Когато се случи горната случка, ние бѣхме още въ организационния периодъ на бойната крайбрѣжна служба за която до тогава не се бѣ мислило и всичко трѣбваше да се създава. Връзката между корабитѣ, корабитѣ и брѣга, постоветѣ помежду си и постоветѣ съ корабитѣ,—всичко това, което въ последствие бѣ отлично организирано, бѣше още само въ зародиша си. Щастливи бѣхме че тази забавна случка завърши безъ жертви, които бѣха твърде възможни и се избѣгнаха само по щастлива случайность.

Когато влѣзохме въ Варненското пристанище и застанахме на вързала при военния кей, командирътъ потърси спжтника ни. На кораба него го нѣмаше вече. Обади се единъ гласъ отъ брѣга, отдето поблагодари за услугата.

— Кога успѣ да изкочишъ отъ торпедоносеца, защо тъй бързашъ?

— Простете, господинъ лейтенантъ, съ Васъ човѣкъ не знае . . . ами ако ви пратятъ сега незабавно за Емине? . . . По сигурно ще стигна въ града ако си отида пешкомъ. Сбогомъ и благодаря.

Н. Д. Мишевъ.

К. М. Станюковичъ.

ВЪ ТРОПИЦИТѢ.

Всрѣдъ шепота на тропичната нощь, пълна съ нѣкаква таинствена прелесть, безшумно като сѫщинска птица съ гигантски крила, плува тристожерния параходо-вѣтроходъ „Соколъ“. Вѣтрилата му сѫ опнати чакъ до върховетѣ на всички стожери.

Не много голѣмъ, съ изящни линии, хубавеца-корабъ съ сто и седемдесеть моряци, четиринадесеть офицери, лѣкарь и иероманахъ, върви съ благодатния вѣченъ пасатъ на югъ съ седемь-осемь мили въ часъ; леко и свободно, съ тихъ шумъ той пори водата, която се разсипва на елмазенъ прахъ предъ носа му. Широка сребриста лента съ фосфоренъ блѣсъкъ се простира задъ кърмата, очертава се срѣдъ черната площь на океана и изчезва въ далечината.

А каква чудна тропична нощь въ тия величави океянски простори; милиарди звезди и звездички, ту ярко, ту замислено и тъмно мигатъ отъ височината на тъмния кадифянъ куполъ!

Следъ дневната жега едва разхлаждавана само отъ пасатния вѣтъръ, следъ ослепително горящото слънце, увиснало като разтопено кълбо въ безоблачната тюркоазна висина, сега леко и удобно се диша въ тия вълшебни тропични нощи, които настѫпватъ безъ сдрачъ, веднага следъ залѣзъ слънце и носятъ нежна прохлада. Съ пълни гърди гълташъ освежаващия, наситенъ съ озонъ, морски въздухъ и съ цѣлото си сѫщество чувствувашъ прелестьта на тая чудна нощь, добивашъ настроение — обзема те неописуемъ възторгъ.

Като гледа човѣкъ тоя таинственно дрѣмящъ океанъ, това блѣстяще отъ брилянти небе и като се прислуша къмъ тихото бумтене на вълнитѣ, той забравя всѣкидневното еднообразие. Мислитѣ ставатъ по възвишени, смѣли и безгранични, като оценската ширь и отнасятъ нѣкѫде далечъ-далечъ...

До срѣдъ нощь остава само половинъ часъ. Сега всички на нашето плаващо островче, откѫснато отъ родината, спятъ далечъ отъ близки, отъ мили.., и спятъ горе на палубата, защото долу е душно и горещо.

Не спи само стражниятъ офицеръ, младиятъ мичманъ Лучицкий. Цѣлъ въ бѣло, той крачи напредъ-назадъ, по мостика, унася се, мечтае; и само отъ време на време се откѫсва отъ мечтитѣ и възпоменанията си, за да огледа внимателно хоризонта и отъ време на време да викне полугласно на часовия на носа: „Х-о-о-о-пъ . . . На носа . . . гледай напредъ“.

Въ тази три и половина часова нощна стража мичманъ Лучицкий успѣ до насита да се намечтае и намисли. Той нѣмаше много работа. Наситилъ се вече на нощната красота, той крачи по мостика, или уморенъ отъ ходенето, се облѣга на перилата и мисли и мечтае както може да мечтае само единъ здравъ, жизнерадостенъ, изпълненъ съ добри намѣрения, младъ човѣкъ на двадесеть и две години, за когото живота е още книга съ бѣли страници, безъ съмнение — прелестни. О, за какво ли само не мисли той, презъ това дежурство отъ осемь часа! Той мисли какъ хубаво и весело е на свѣта, колко омайна е тая нощь и колко е мѫчно, че красивата Леночка е въ Петербургъ и неможе заедно съ него да се любува на такава прелестна нощь... Какво ли прави тя, милата, мислѣше той; колкото и да е хубаво сега, въ бѫдеще ще стане още по-хубаво, по-свѣтло и по-радостно; тя ще се отличи нѣкакъ и младия капитанъ-лейтенантъ ще командва сѫщо такъвъ кокетенъ корабъ, като „Соколъ“ и ще бѫде сѫщо такъвъ добъръ и хуманенъ какъвто е капитана на „Соколъ“: този благороденъ човѣкъ никога не е ударилъ морякъ, и е забранилъ на своя корабь жестокитѣ наказания, макаръ че тѣ не сѫ отмѣнени... Превъзходенъ е тоя Василий Федоровичъ... Съ такъвъ капитанъ се плава чудесно...

„Чудесно... Превъзходенъ човѣкъ... Чудесно!“ — повтаря на ума си мичмана, го овъ веднага съ каквото и да е, да докаже своята преданость къмъ капитана, когото действително обичаха всички моряци.

„Може ли обаче да бѫде и той като Василий Федоровичъ?“

И мичмана анализираше себе си: характера, недостатъцитѣ и слабоститѣ си. Ахъ, колко лошо, дребнаво и егоистично има въ него! Той непремѣнно трѣбва да се промѣни, да чете по-вече, да стане по-добъръ, по-уменъ и по-снизходителенъ въ сѫжденията си за другитѣ хора. Отъ утре той ще започне да си води дневникъ и ще записва добросъвестно въ него всички свои помисли и дѣла... Това ще го приучи къмъ самовъзпитание.

Спомняйки си пакъ за Леночка, младиятъ мичманъ доста самонадѣянно рещи въ тоя моментъ, че неговата любовь къмъ Леночка, безъ да се гледа на граченето на адмиралшата (майката на Леночка) ще издържи всѣкакви изпитания и че, като се върне следъ тригодишно плаване, разбира се лейтенантъ, той веднага ще литне къмъ нея въ ул. „Мухова“ 15 и непремѣнно ще се ожени за Леночка, макаръ, „онази“ и да е противъ.

А адмирала?... Но кой въ кѫщи не знае, дори и ординареца Егорко, че адмирала е ехо на адмиралшата... Какво пъкъ! Тѣ ще се вѣнчеятъ и безъ съгласието на родителитѣ. Зестрата... Каквото Богъ даде. Той и самъ ще спести нѣкоя хиляда. За първо обзавеждане Леночка не ще претендира за обстановката— нали тѣ сѫ чели заедно хубави книжки.

Така мечтаейки въ тая възхитителна тропическа нощь въ 1865 година, подъ 10° сев. ширина и подъ 20° западна дължина, можеше ли младия мичманъ, дори и за минута, да се усъмни, че не ще се сбѫднатъ неговитѣ мечти? Можеше ли той да предполага, че по-после живота тъй жестоко ще измами и неговитѣ най-скромни надежди?...

Като нареди своя личенъ животъ въ щастливъ бракъ съ Леночка, мичмана си спомни, че е време да се отдаде на действителностьта, и за това добросъвестно огледа съ бинокла хоризонта на лѣво и на дѣсно, напредъ и назадъ, погледна на компаса: дали кърмчията държи посоката и по-вече за успокоение на съвестьта, отколкото по необходимость, извика тихо съ хубавия си баритонъ.

— На носа! Гледай напредъ!

— Есть! Гледаме — се обадиха веднага два гласа отъ носа.

Лучицкий се измори и отъ ходене и отъ мечтане. — Не може, най-сетне, да мечтае безъ край, макаръ и за избраницата на сърдцето си, даже и въ чудната тропическа нощь, дори и мичмана. Къмъ края на дежурството, мечтателното настроение се замѣни съ силно влѣчение къмъ леглото. Да се изтѣгне и да заспи! А тоя последенъ половинъ часъ преди смѣната ти се струва, че се про-

дължава дяволски дълго (на всички дежурни нощно време имъ се струва, наистина така).

Младиятъ мичманъ се протегна, сладко се прозя, но си спомни, че е престжпление да заспи офицеръ на дежурство, и, за да прогони съня, започна на ново да мисли за Леночка — мжчеше се да си представи нейната грациозна и стройна фигура, нейната привлекателна усмивка, откриваща редица малки, като че ли бисерни, зжби, мжчеше се да си спомни нейния гласъ, нейния говоръ, но чудна работа — всички тия мисли нѣкакси се объркваха съ други, и образа на Леночка съвсемъ неочаквано се яви съ червеникави мустаци и рошави бакембарди въ видъ на котлетъ, твърде много напомняшъ, далечъ не прелестното лице на началника на първата стража, лейтенантъ Максимъ Петровичъ Невзоровъ, който трѣбваше да постжпи на стража отъ полунощь до четири часа сутриньта, като смѣни Лучицкий. Вѣтрилата, като че ли изведнъжъ изчезнаха отъ очитѣ му и вмѣсто океана, той видѣ нѣкакъвъ освѣтенъ салонъ, гдето пода не мърда, а всички вървятъ безъ да си мърдатъ краката, като че ли сж на колелца... И тукъ Максимъ Петровичъ, а съ него нѣкаква дама и... мичмана се събуди, задрѣмалъ правъ нѣколко минути.. Пфу! Дяволъ да го вземе! Добре, че никой не видѣ, какъ той, който се считаше за примѣренъ офицеръ, изведнъжъ е задрѣмалъ на стража.

А тая тиха, нежна нощь тъй навѣва сънь, че не ти се иска да се отлѣпишь отъ перилата дето е тъй приятно да се облакатишъ и, като нахлупишъ шапката на очи, да подрѣмешъ минутка... още една минутка. Ахъ, какъ ти се спи въ тоя последенъ четвъртъ часъ преди смѣната. И какво не би далъ мичмана да може веднага да се съблѣче и скочи въ леглото!... Ако се порови въ съвестьта си — то вижъ, че той би билъ готовъ въ тая критическа минута да се откаже и отъ Леночка дори, ако му представятъ да избира: да бодърствува съ Леночка или да спи.

Трѣбва да се признае, че само самолюбивата жилка на моряка застави Лучицкий, да се отегли отъ тия съблазнителни перила, и той реши да закрачи по мостика, дано да се разсъни.

— Но и като върви клепкитѣ му тежатъ и сами се затварятъ.

— Сигналистъ!

— А... О... Естъ! бързо отговаря сжщо задрѣмалия сигналистъ.

— Иди, приятелю, вижъ, дали сж разбудили лейтенантъ Невзоровъ?

Следъ една минута сигналиста се върна и каза:

— Съвсемъ не, Ваше благородие, не сж го събудили още.

— Защо?

— Ординарецътъ му, Антошка, казва, че лейтенантъ Невзоровъ е заповѣдалъ да го събудятъ само петь минути преди смѣната, нито секунда по-рано!

Лучицкий започна преждевременно да се сърди, като мислѣше, че Невзоровъ, всѣкога точенъ, не ще успѣе да се облѣче за петь минути и ще закъснѣе да го смѣни на време. Закъсняване при смѣна на дежурство, макаръ и една-две минути, се счита отъ моряцитѣ, почти престжпление, и Боже упази, да закъснѣешъ. Въ краенъ случай, ако нѣкой мисли, че ще закъснѣе, особенно за вечерно дежурство — трѣбва да предупреди.

„Това е свинство отъ страна на Невзоровъ! Въобразява си, че като е старъ лейтенантъ, азъ ще премълча. Дяволъ да го вземе! Но само да закъснѣе, макаръ и една минута, азъ ще го науча!"

Тъй мислѣше младия мичманъ и, забравилъ за тържественото си обещание да бжде снизходителенъ въ сжжденията си за хората, почувствува внезапно умраза къмъ Невзоровъ и за това че той е „жбовадникъ" — бие моряцитѣ, безъ да обръща внимание на молбата на капитана, да не бие и ругае като „корабникъ" и за това, че Невзоровъ има назадничави възгледи и за това, че той е циникъ, но, най-важното, за това, че той може да закъснѣе.

Лучицкий приближава до осѣтения отъ вжтре компасъ и поглежда на часовника си. Неговата сребърна луковица показва, че до полунощь оставатъ още десеть минути. Ужасно много!

И, като не се довѣрява на своя часовникъ, макаръ че вчера го е свѣрявалъ съ хронометъра, той изпраща сигналиста въ каютъ-компанията да провѣри, колко показва часовника тамъ.

— Безъ осемь, Ваше благородие! — докладва върналия се сигналистъ.

— Така, кажи на ординареца да събуди лейтенантъ Невзоровъ!, заповѣда следъ известно колебание мичмана, на когото сега всѣка минута се струваше вѣчность.

Сигналиста, привикналъ на тия разкарвания на господа офицеритѣ въ края на дежурството, се спустна долу въ каютъ-компанията, слабо освѣтена отъ едва-едва полюляващата се ламба, окачена надъ голѣмата маса, видѣ ординареца Антошка въ столовата, да следи минутитѣ на голѣмия часовникъ, закаченъ надъ завинтеното въ пода пианино.

— Антошка, шепнейки, се обърна сигналиста, стражевия ти заповѣда да събудишъ господина.

Сънливия, много русъ младъ ординарецъ съ голѣми добри изпъкнали очи, се обърна и сжщо тъй тихо проговори:

— Събуди го, братко, ти самъ, ако искашъ да ти натрие мутрата. Азъ не ща; Сякашъ не знаешъ какъвъ е сърдитъ следъ сънь!... Ако малко преди петь мннути го събудишъ, непременно ще те начеше... А на мичмана, май не му се търпи, а? — прибави усмихвайки се, Антошка.

— Май не му се търпи... Гони... Отдавна е повисилъ носъ... Тая нощь е сънлива.

Часовата стрелка се премѣсти, показвайки дванадесеть безъ петь, и Антошка бързо стжпвайки съ боситѣ си крака по мушамата, влѣзе въ съвсемъ отворената каюта на Невзорова отъ гдето се раздаваше високо хъркане и започна да буди лейтенанта, а сигналиста се върна горе и доложи:

— Събуди го, Ваше благородие.

— Стана ли?

— Навѣрно стана.

Най-сетне отъ носа се раздаватъ осемь отмѣрени удара отъ звънеца радостно отзовавайки се въ ушитѣ на младия мичманъ и съ последния ударъ на мостика се показва низката набита фигура на лейтенантъ Невзоровъ въ бѣлъ разкопчанъ китель, облѣченъ върху нощната ризе, съ открить вратъ, съ пантофи на босъ кракъ, въ широки панталони и шапка почти на тила.

— Е, какво, Василий Василичъ, много ли Ви се спи? — добродушно попита Невзоровъ, прозявайки се...

И въ Лучицкий веднага изчезна злобата къмъ

Невзорова, който въпрѣки своитѣ стари възгледи и мръсната си привичка да бие, бѣше все пакъ и милъ другарь и отлично разбираше моряшката си работа.

— Отчаяно, Максимъ Петровичъ, — отговори младия мичманъ. — Въ началото на дежурството както и да е, но...

— Мечтали сте, навѣрно, за нѣкоя дамичка отъ Кронщатъ? — прекѫсна го Невзоровъ и се засмѣ съ циниченъ смѣхъ и продължи. — Ето ще пристигнемъ въ Рио-де-Жанейро.. Тамъ да Ви кажа, вие ще се влюбите скоро въ нѣкоя бразилска дамичка и ще забравите вашата изгора, ако има такава... И навѣрно има, а?... Но горещо е да се спи въ каютата... Отъ утре ще започна да спя горе... По-прохладно е!...

— А какви очарователни нощи... погледнете Максимъ Петровичъ, какво небе!

— Но — по дявола небесата!... Вие само за тѣхъ мислите и отъ тѣхъ се възхищавате... Хайде, сдавайте дежурството и идете да спите...

Мичманътъ каза какъвъ курсъ и ходъ има, какъ сѫ платната, стисна ржката на Невзорова и отиде въ офицерското помѣщение, съблѣче се, скочи въ овисналата люлка и веднага заспа.

Преведе: Р. Панчева.

Джозефъ Конрадъ.

ПОТЖВАНЕТО НА „ТРЕМОЛИНО“.

(Повесть).

(Продължение отъ кн. 1).

IX.

На всѣки случай: той бѣ превъзходенъ, както бѣ обявила Донна Рита. Единственото незадоволително нѣщо, дори и необяснимо, у нашия Доминикъ, бѣ неговиятъ племянникъ Чезаре. Смущаваше ни когато виждахме въ очитѣ на тоя човѣкъ, издигнатъ надъ всѣки страхъ и колебания, израза на неутешимъ срамъ. При това той бѣ безостатъчно непоколебимъ.

„Никога не бихъ посмѣлъ да го доведа на палубата на вашата балансела“, извиняваше ми се той веднѫжъ, „но какво бихъ могълъ да сторя? Майка му умрѣ, а моятъ братъ се счупи нѣкѫде“.

По тоя начинъ узнахъ, че нашиятъ Доминикъ има братъ. Това счупване нѣкѫде не означаваше нищо друго освенъ, че нѣкой е изпълнилъ успѣшно възложеното му отъ наследената вендета преследване. Разпратa, която отъ поколѣние на поколѣние се е разискряла между редоветѣ на Червони и Брунасчи, бѣ толкова стара, че тя изглеждаше окончателно да е изтлѣла. Една вечерь Пиетро Брунасчи, седѣлъ следъ единъ дълъгъ работенъ день подъ своето маслинено дърво на столъ, опрѣнъ до стената на кѫщата му, съ едно гърне супа на колѣнетѣ и кѫсче хлѣбъ въ ржка. Братътъ на Доминикъ миналъ отъ тамъ съ пушка на рамо и изведнѫжъ се почувствувалъ обиденъ отъ тая гледка на спокойно доволство, която била очевидно натъкмена да събуди чувствата на умразата и отмѫщението. Той и Пиетро никога не сѫ имали нѣкакъвъ личенъ споръ; но, както обясняваше Доминикъ, всички мъртви викали върху му. Той казалъ задъ една каменна стѣна: „О, Пиетро! Внимавай, вижъ какво ще стане“. И докато другиятъ безъ да подозира нищо, погледналъ къмъ него, той се прицѣлилъ въ челото му и изпълнилъ старата вендетна смѣтка така чисто, че споредъ доминиковитѣ думи, убитиятъ все още стоялъ съ супеното гърне и съ кѫсчето хлѣбъ въ ржка.

Затова именно — тъй като въ Корсика мъртвитѣ не ти даватъ никога покой — братътъ на Доминика е трѣбвало да отиде въ храститѣ т. е. да се крие въ дивитѣ планински усои за да спаси остатъка отъ живота си отъ стражаритѣ; и Доминикъ взелъ подъ опека своя племянникъ, съ задължението да направи отъ него човѣкъ.

По-безнадеждно предприятие не би могло да се измисли. Дори и суровиятъ материялъ изглеждаше, че липсва. Червоновцитѣ, ако и не красиви мѫже, бѣха здрави и яки въ тѣло и кръвь. Този извънредно слабъ и бледенъ младежъ обаче изглеждаше, че нѣма въ себе си кръвь по-вече отъ единъ охлювъ.

„Нѣкоя проклета вещица трѣбва да е откраднала детето на брата ми отъ люлката и на негово мѣсто да е поставила тоя изтърсакъ на нѣкой изгладнѣлъ дяволъ“, казваше Доминикъ. „Погледнете го! Но погледнете го само!“

Да се погледне Чезаре не бѣ удоволствие. Неговата пергаментна кожа, която блѣщеше смъртно-бледа презъ тънкитѣ снопчета на мръсно-кафявата му коса върху черепа, изглеждаше като залепена непосрѣдствено върху тежкитѣ кокали. Безъ да е билъ обезобразенъ по какъвто и да е начинъ, той, както го видѣхъ за пръвъ пѫть или ми бѣ представенъ, твърде много се приближаваше до понятието, което се означава съ думата „чудовище“. Че това въздействие и впечатление произхожда отъ нравственитѣ му качества, за менъ бѣ вънъ отъ всѣкакво съмнение. Едно съвсемъ безнадеждно и разнебитено сѫщество се криеше тукъ въ това тѣло, което въ съставнитѣ си части по-отдѣлно нѣмаше нищо отблъскващо. Човѣкъ получаваше впечатлението, че би билъ ледено-студенъ като змия. Най-лекиятъ укоръ, най-мекиятъ и справедливъ упрѣкъ се натъкваха у него на коваренъ погледъ, на едно зло трепване на тънката горня устна и на едно пълно съ умраза ръмжене, къмъ които той обикновенно прибавяше заплашителното тракане на скърцащитѣ си зѫби. За да го пердаши чичо му по нѣкога се дължеше именно по-вече на тия отровопръскащи прояви, отколкото на неговитѣ безсрамия, леность и прикритость. Но никой не трѣбва да мисли, че всичко това вземаше формата на сурова нападка. Виждахме какъ жилестата ржка на Доминика, съ добре измѣрено движение, широко прострѣна, да описва единъ полукржгъ съ точностьта на везна, единъ замахъ съ тяжесть и какъ Чезаре пада изведнѫжъ като кегелна топка — това бѣ толкова забавно за гледане. При все това, веднѫжъ падналъ, той се обръщаше бързе и скърцаше съ зѫби въ безсилна ярость — което не бѣ дотамъ приятно за гледане, и което се случваше твърде често, той изчезваше изведнѫжъ — нѣщо което забелязвахме съ уплаха. Това е чистата истина. Подъ нѣкои отъ тия величествени удари Чезаре можеше да се сви-

ва и прегъва и после да изчечва. Той изчезваше презъ глава въ отворени входници, разтворени прозорци, задъ изправени бъчви или варели, споредъ мѣстото, отгдето получаваше докоса на мощната ржка на чича си.

Единъ пжть — това бѣ въ старото пристанище, току що предъ отплуването на Тремолино, той изчезна отъ палубата за мое безгранично очудване. Доминикъ и азъ имахме да уговоримъ наедно нѣщо по служба, а Чезаре се промъкналъ и пропълзялъ до насъ за да подслушва, защото покрай другитѣ свои предимства, той бѣ и единъ съвършенъ подслушвачъ и шпионъ. Когато дочухъ шумоленето отъ неговото присжтствие, обхвана ме страшно възмущение; Доминикъ обаче спокойно пристжпи къмъ стената, подаде се навънъ и дочака докато се показа малката глава на племянника му.

— „Охо, Чезаре, извика той презрително на ококореното изчадие: Вземи тамъ вжжето, Мърша!" После дойде при менъ обратно за да продължи прекжснатия разговоръ. „Какво става съ Чезаре?", попитахъ загриженъ.

„Каналия! Оставете го да виси тамъ!", бѣше отговорътъ му. И той заговори спокойно за служебната работа, докато азъ напразно опитвахъ да пропъдя отъ съзнанието си образа на Чезаре, който стоеше потопенъ тамъ до стената на кораба въ водата на старото пристанище, едно мжтило отъ вѣковни корабни остатъци. Мжчихъ се да пропъдя образа, защото самата мисъль за оная тиня ми причиняваше едно отвращение. Въ тоя мигъ, обаче, Доминикъ повика единъ свободенъ лодкарь и му заповѣда да гребе къмъ мѣстото и да измъкне племянника; следъ малко Чезаре се появи отъ кея къмъ палубата, идящъ люлѣйки се и изцеждайки мръсната вода, съ остатъци отъ гнила плѣва по косата и съ единъ кжсъ мръсна портокалева кора на рамото. Зжбитѣ му тракаха; жълтитѣ му очи мигаха къмъ насъ зловѣщо, докато, той още вървѣше напредъ. Счетохъ за длъжность да се намѣся.

„Защо постоянно го биешъ?", попитахъ. Въ сжщность бихъ билъ убеденъ, че бѣ съвсемъ безпредметно — едно напусто губене на мускулната сила.

„Трѣбва да опитамъ да направя отъ него човѣкъ", отвърна Доминикъ безнадеждно.

Азъ не споменахъ за нужното възражение, че по тоя начинъ той се излагаше на опастностьта, споредъ думитѣ на безсмъртния г-нъ Манталини, да направи отъ него единъ проклето мокъръ, лошъ трупъ.

„Иска да стане шльосеръ", избухна Червони. „Да се научи да троши ключове, да, това допущамъ, но не и друго", прибави той съ дълбока горчевина.

„Защо да не стане шльосеръ?", възразихъ азъ.

„Кой ще вземе да го учи?", извика той. „Кжде бихъ могълъ да го оставя?", попита той и понижи гласа. Тогава за пръвъ пжть забелязахъ у него истинско отчаяние. „Той краде, Богъ да ми е свидѣтель, разбирате ли? Свята богородице! Вѣрвамъ, че би билъ въ състояние да налѣе отрова въ Вашето и мое ядене, змия н'една!"

Той повдигна глава, а сжщевременно и двата си свити пестника, къмъ небето. При все това Чезоре не тури отрова въ яденето ни. Сигурно не може да се каже, но допущамъ, че той пристжпи къмъ действие по другъ начинъ.

Да внимаваме особенно презъ това плаване, чийто подробности е безпредметно да бждатъ разказани, имахме различни основания. Ний дойдохме отъ къмъ югъ, за да довършимъ докрай важната и действително опасна часть на уговорения планъ и счетохме за нуждно поради известни окончателни известия да надзърнемъ и къмъ Барцелона. Може би това звучи, като да сме вкарали главата си въ пастьта на лъва, въ сжщность, обаче, не бѣ съвсемъ така. Имахме единъ или двама високопоставени и влиятелни приятели и много други отъ по-второстепенно значение, но всички ис-ценими, защото купуваха съ добра пара, съ звонкъ. За насъ нѣмаше опасность да бждемъ стегчени съ нѣщо; важнитѣ новини въ действителность получавахме безъ закъснение чрезъ единъ митнически чиновникъ, който съ очевидно усърдие идваше на кораба и пъхаше една желѣзна пръчка въ купчината отъ портокали, които образуваха видимата часть на нашия товаръ въ усойника.

Забравихъ да спомена, че официално „Тремолино" минаваше като корабъ за превозъ и търговия съ плодове и корковъ джбъ. Ревностниятъ чиновникъ трѣбваше да вржва въ ржцетѣ на Доминика една твърде полезна книжчица, когато се качваше на кораба; и нѣколко часа по-късно, щомъ като се освободѣше отъ служба, връщаше се жаденъ за пития и възнаграждение. Естествено, получаваше и дветѣ. До като допиваше въ малката стаичка своя ликьоръ, Доминикъ го отрупваше съ въпроси за постоветѣ на митническитѣ стражари. Противоконтрабандниятъ ударъ по вода бѣ наистина единственятъ възможенъ насоченъ срещу насъ, съ който трѣбваше да се справяме и за нашия успѣхъ, както и за сигурностьта, бѣ отъ сжществено значение да знаемъ точно мѣстонахождението на стражниятъ корабъ, да долавяме неговата близость всѣки мигъ. Новинитѣ и сведенията не можаха да бждатъ по-благоприятни.

Чиновникътъ обозначи едно малко мѣстенце на брѣга, на около двадесетина мили отдалечено отъ насъ, гдето кораба билъ закотвенъ, неготовъ за отплуване, съ свити вѣтрила; при това напрѣчницитѣ се намирали сега подъ багрило, а наклонницитѣ били стъргани за ново багрило. Следъ това той си замина съ изказване на обикновеннитѣ любезности ухиленъ, кимващъ ни удобрително.

Останахъ въ помѣщението цѣлия день мълчаливъ въ напрегнато състояние. Предстоеше ни плаване отъ неизмѣрима важность.

„Бихме могли да отплуваме веднага, но Чезаре още следъ закуската се е отлжчилъ", извести ми Доминикъ съ своя бавенъ, ядовитъ начинъ на говоръ.

Кжде би могло да отиде това момче и какви бѣха целитѣ му, ний не можахме да си обяснимъ. Обичайната догадка за отлжчката на кой да е морякъ не подхождаше за Чезаре. Той бѣ твърде непригоденъ за любовь, приятелство, картоиграчество, дори и за нѣкоя случайна среща съ нѣкого. Само два пжти се бѣ случило причината на отсжтствието му да бжде една отъ тия изброени.

Доминикъ слѣзе на сушата, за да попадне на следитѣ му, обаче следъ два часа се върна обратно, твърде ядосанъ, нѣщо което азъ можахъ да доловя по това, че невидимата усмивка подъ мустацитѣ се бѣ усилила.

Питахме се, какво би могло да се случи на

оня синковецъ и направихме щателенъ прегледъ на вещитѣ си. Нищо не бѣ откраднато.

„Скоро ще се върне", казахъ за успокоение.

Десеть минути по-късно нѣкой отъ палубата извика къмъ насъ:

„Виждамъ го, иде насамъ".

Чезаре носѣше само риза и панталони. Куртката си бѣ продалъ, очевидно за безценица.

„Ти, мерзавецъ", бѣ всичко онова което изрече Доминикъ, съ ужасно спокоенъ гласъ. Той потискаше яростьта си. „Кждe бѣ, скитнико?", — попита заплашително. Не бѣ възможно да се накара Чезаре да отговори на тоя въпросъ. Виждаше се, че не си струваше и да лжже. Той ни изгледа, сви устни, скръцна съ зжби и отскочи току подъ разперената ржка на Доминика. Естествено той падна като простреляно. Тоя пжть обаче забелязахъ че, докато се гърчеше, лежа повече отколкото другъ пжть прострянъ на ржце и крака върху пода, показва своитѣ голѣми зжби и разискри въ жълтитѣ си кржгли очи единъ новъ видъ умраза къмъ чича си. Обикновенното отношение въ тоя моментъ изглеждаше да е засилено съ единъ новъ тласъкъ отъ коварство и любопитство. Азъ бѣхъ озадаченъ. Ако той би могълъ да влѣе отрова въ нашето ядене, помислихъ си, сжщо така би ни гледалъ, когато седимъ на масата. Но, разбира се, не повѣрвахъ, че би могълъ нѣкога да ни отрови. Той ядѣше отъ сжщитѣ ястия. Освенъ това, не разполагаше съ отрова и азъ не можехъ да си въобразя нито едно човѣшко сжщество, което би могло да бжде заслѣпено отъ жажда за пари до толкова, че да продаде на такъвъ отвратителенъ човѣкъ отрова.

V.

Въ здрача тихо се плъзнахме въ морето и цѣлата нощь плаването вървѣ добре. Попжтникътъ бѣ равенъ; започна да духа отъ къмъ югъ. Вѣтърътъ бѣ благоприятенъ за нашия курсъ. Понѣкога Доминикъ плѣскаше равномѣрно и бавно съ ржце, съ което удобряваше хода на „Тремолино". Баланселата бръмчеше, потреперваше въ вѣтренния напоръ и танцуваше леко подъ краката ни.

При зазоряване обърнахъ вниманието на Доминика върху единъ корабъ подъ различни вѣтрила, които опънати отъ наближаващата буря се виждаха ясно. Тия вѣтрила, надути изцѣло, стояха ни се като една грамадна колона, която бѣ изправена неподвижна точно задъ нашата струя.

„Вижъ само момчето тамъ, казахъ на Доминика, изглежда че има нѣкаква бърза работа.

Падроне не каза нищо, но се зави по-плътно въ черната си пелерина и се изправи, за да наблюдава. Лицето му, изгорено отъ вѣтъра и обградено отъ гуглата имаше израза на съзнанието за собствената му мощь и прѐдизвикателна сила; дълбоколежащитѣ очи блѣстѣха твърдо, отправени въ далечината, безъ никакво потреперване, подобно на остритѣ, безмилостни ярки очи на морскитѣ птици.

„Който върви бавно, отива далечъ" помисли той, издавайки мисъльта си съ единъ подигравателенъ погледъ презъ лъжестената и съ оттенъкъ на шеговитость върху нашето собствено, чудовищно пжтуване.

„Тремолино" плуваше по най-хубавия си пжть и изглеждаше че едва докосваше мощнитѣ пѣнливи вълни, презъ които се хлъзгаше напредъ. Клѣкнахъ отново за да се защитя задъ вѣтрилото. Следъ като седя повече отъ половинъ часъ неподвиженъ, вдаденъ въ напрегнато съ затаенъ дъхъ наблюдение, Доминикъ се спусна при менъ на пода. Изподъ калугерската гугла очитѣ му горѣха въ единъ дивъ огънь, който ме изненада. Той не каза нищо друго освенъ:

„Мисля, че е дошелъ тукъ за да измие новата боя отъ напрѣчницитѣ си [1]).

„Какво? извикахъ азъ и се изправихъ на колѣне. „Да не е стражевиятъ корабъ?" — „Брѣгопазителътъ?".

Неотмѣнното отражение на усмивката подъ Домининковитѣ моряшки мустаци започна да се засилва — да се разкрива една действителна усмивка, ядовита, видна ясно чрезъ мокритѣ, размекнати косми. Сждейки по тоя признакъ, трѣбваше да се заключи, че той е страшно разяренъ. Но азъ забелязахъ, че той бѣше и смутенъ и това откритие ме засѣгна белѣзнено. Доминикъ смутенъ! Дълго време азъ, облѣгнатъ до вѣтрилото, наблюдавахъ презъ лъжестената сивата колона, която, излеко олюлявайки се, изглеждаше че неотстжпно стои задъ нашата струя все на сжщото разстояние.

Въ това време Доминикъ, цѣлъ обвитъ въ черно, седѣше на пода съ кръстосани крака, обърнатъ съ гръбъ къмъ вѣтъра и напомняше много на арабски главатарь, лежащъ въ пѣсъка, завитъ въ своя бурнусъ [2]). Вѣтърътъ полюшваше равномѣрно малката връвь и плътния кичуръ отъ твърдия върхъ на гуглата. Най-после азъ напуснахъ мѣстото си, гдето бѣхъ изложенъ на вѣтъра и дъжда, и клѣкнахъ до него. Бѣхъ убеденъ, че вѣтроходътъ бѣ митническата едностожерка. Бѣ едно събитие, за което не можеше изведнъжъ да се заговори. Но скоро следъ това единъ снопъ слънчеви лжчи падна върху чуждия вѣтроходъ презъ разкжсващитѣ се две половини на облака и нашитѣ хора го узнаха базъ нашитѣ догадки. Отъ този мигъ азъ можахъ да схвана, че не се гледаха нито единъ други, нито обръщаха внимание на нѣщо друго освенъ единствено на стълбовидната фигура на вѣтрохода. Забелязваше се вече неговото клатене. За известно време вѣтрилата му блѣснаха ослѣпително бѣли и следъ това потъмнаха бавно въ едно завъртване, изчезнаха и отново се опнаха изцѣло, почти черни и приличаха на стълбъ отъ свити въ кълбо облаци, изрѣзани на фона на небосклона. Откато за пръвъ пжть забелязахме едностожерката, тя не се бѣ приближила къмъ насъ нито на метъръ.

„Никога не ще достигне тя „Тремолино", казахъ азъ съ задоволство. Доминикъ не ме погледна. Той разсѣяно, но улучващо, схвана, че безвѣтрието е благоприятно за нашия преследвачъ. Той бѣ три пжти по-голѣмъ отъ нашия корабъ. Не ни оставаше нищо друго освенъ да запазимъ разстоянието така до здрачъ, което лесно можеше да се постигне и тогава да се обърнемъ навжтре въ морето за да обмислимъ създаденото положение. Но мислитѣ на Доминика изглеждаха потънали въ мрака на неразгадана загадка и той изпадна въ мълчание. Ний плавахме непрекжснато, маневрирайки ту въ лѣво, ту въ дѣсно. Носътъ Санъ Себастиянъ, близо предъ насъ изглеждаше презъ дъждовната мрежа ту да изчезва, ту да се прибли-

[1]) Изразъ въ смисъль: „че е дошелъ да ни гони и преследва" (Бел. на прев.).

[2]) Бедуинско намѣтало (Бел. на прев.).

жава точно срещу насъ все по-ясно между другитѣ очертания на брѣга.

Колкото за себе си, азъ все още не бѣхъ съвсемъ сигуренъ, че „полицаятъ" (както го наричаха съ страхопочитание нашитѣ хора) действително бѣ задъ насъ. Срещу подобно допускане говорѣха мореходни мжчнотии, които ме увлѣкоха до прибързаното мнение, че едностожерката просто промѣня мѣстото си съвсемъ непринудено. Срещу това Доминикъ поклати глава.

„Казвамъ Ви, тя е по ловъ", потвърди той мрачно следъ единъ бързъ погледъ по посоката на кораба.

Не се осъмнихъ нито за мигъ въ неговото мнение. При все това съ всичкия жаръ на новака и съ гордостьта на обучения ученикъ, по него време азъ бѣхъ единъ голѣмъ мореходенъ казуистъ, казахъ:

„Само едно не мога да разбера какъ е успѣлъ той да бжде тамъ именно гдето се намира сега, тъкмо при такъвъ вѣтъръ. Ясно е най-вече, че презъ нощьта той е можалъ да ни догони съ цѣли дванадесеть мили и при все това не го е направилъ. И при това сжществуватъ и други невъзможности . . .".

Доминикъ седѣше неподвиженъ върху скамейката при горния заденъ навесъ, близо до склада на гребната, подобно на неодушевена черна кеглова топка съ люлѣящъ се пискюлъ на черния върхъ на гуглата. Известно време той запази неподвижностьта на наблюдението и съзерцанието си. Следъ това се наклони къмъ менъ съ своя кратъкъ смѣхъ и ми прошепна на ухото горчивия плодъ на своитѣ размишления. Всичко бѣ ясно за него сега. *Едностожерката* бѣ тамъ, гдето я съзрѣхме за пръвъ пжть не поради това, че тя ни е изпуснала, но поради това, че ний сме я отминали презъ нощьта, докато тя, вѣроятно извъртѣна, е лежала точно на нашия курсъ, по нашата диря.

„Разбирате ли сега?", мърмореше Доминикъ съ суровъ снишенъ басъ. „Ето! Вий знаете вече, че ний взехме добре осемь часа по-рано, отколкото бѣ предвидено, иначе тя би имала време да се прехвърли отвъдъ другия брѣгъ на носа и"— той щракна току предъ лицето ми съ зжбитѣ си като вълкъ — „и би ни уловила".

Сега вече всичко ми бѣ достатъчно ясно. Ония тамъ на кораба имаха очи на лицето си и петь сѣтива както трѣбва. Ний сме ги отминали въ тъмнината, докато тѣ спокойно сж се приближавали къмъ своята засада, твърдо убедени, че ний сме още далечъ назадъ. Когато обаче сж, забелязали при разсъмване нашата балансела далечъ напредъ, то сж надули вѣтрилата за да ни преследватъ.

Ако това, обаче, бѣ така, тогава...

Доминикъ улови ржката ми.

„Да, да! Едностожерката е излѣзла по заповѣдь, по указание — разбирате ли ме... по указание . . . Ний сме предадени, — предадени. Защо? Какъ? За какво? Ний сме имъ заплащали на сушата винаги така щедро... не, не! Главата ми ще се пръсне!"

Той даваше видъ, че ще се задуши, разтвори пелерината на най-врѣхното копче, скочи съ разтворени уста, като че ли искаше да прогърми нѣкое проклятие, веднага обаче се овладѣ, сви поплътно пелерината около себе си и седна отново на пода както всѣкога.

„Да, трѣбва да е дѣло на нѣкой подлецъ отъ сушата", забелязахъ азъ.

Той дръпна края на гуглата низко надъ челото и промърмори:

„Подлецъ... сигурно... ясно като бѣлъ день!" Но при все това, тѣ не могатъ да ни уловятъ, това се вижда, казахъ азъ.

„Не"... съгласи се той спокойно, „не могатъ".

Ний плавахме близко до носа за да убѣгнемъ отъ нѣкое възможно противно течение. На другата страна, вследствие, близостьта на сушата за моментъ вѣтърътъ така стихна, че дветѣ голѣми вѣтрила на „Тремолино" увиснаха на стожеритѣ, всрѣдъ шумния прибой на вълнитѣ о негостоприемния брѣгъ. Когато, обаче, отново напъващиятъ южнякъ пакъ наду вѣтрилата, ний видѣхме за голѣмо наше изумление, какъ новото голѣмо платно, за което мислѣхме, че по-скоро ще натисне кораба въ водата, отколкото да се разхлаби, се изхлузи изъ ржбоветѣ. Ний смъкнахме напрѣчника и го скрихме, но нѣмаше вече никакво вѣтрило— останали бѣха една купчина размокрени дрипи, които се разпилѣха по пода и бѣха излишни за кораба. Доминикъ заповѣда да се хвърлятъ въ водата.

„Бихъ хвърлилъ и напрѣчника, каза той, ако не би костувало толкова трудъ. Не обръщайте внимание на това, продължи той и понижи гласа. Трѣбва да Ви кажа, обаче, нѣщо ужасно: Чувайте! Установихъ, че шевоветѣ на вѣтрилото бѣха разрѣзани, разбирате ли? Съ ножъ разрѣзани на нѣколко мѣста. И при все това издържаха презъ всичкото време. Не бѣха срѣзани достатъчно дълбоко. Плющенето довърши работата. Какво да се прави? Виждате ли! Тука, на самия корабъ, има предателство. Самиятъ рогатъ сатана е тукъ. Задъ *нашиятъ* гръбъ дебне *предателството*. Не се обръщайте господине!"

Ний се огледахме. „Какво трѣбва да правимъ?", попитахъ смутенъ.

„Нищо. Ще мълчимъ. Бждете мжжъ, Господине!"

„Друго?", попитахъ.

За да покажа, че мога да бжда мжжъ, рещихъ да не издамъ никакъвъ звукъ, докато и Доминикъ имаше достатъчно сила да държи устнитѣ си слепени. При известни положения нищо друго не подхожда по-вече, отколкото мълчанието. Между това въпросътъ за предателството обви съзнанието ми, мислитѣ и чувствата ми, съ една безнадеждна сънливость. Въ продължение на часъ, или нѣщо по-вече, ний наблюдавахме добре, какъ нашиятъ преследвачъ все по-близо и по-близо изкачаше изъ вълнитѣ, които по-нѣкога го закриваха цѣлъ. Ако не го виждахме пъкъ, то усѣщахме присжтствието му като ножъ опрѣнъ до гърлото. Той ни догонваше страшно, „Тремолино" се хлъзгаше, тласканъ отъ единъ твърдъ южнякъ и въ все по-спокойна вода, само съ едно вѣтрило, ползувайки се съ известна свобода на действие. Измина още половинъ часъ. По-вече не можахъ да понасямъ. „Сега вече ще хванатъ бедното ни корабче", смутоливѣхъ азъ изведнъжъ, почти съ сълзи.

Доминикъ се вълнуваше дотолкова, доколкото може да се трогне нѣкоя дървена статуя. Чувство на угнетителна безпомощность облада душата ми, цѣлия менъ, неопитенъ и нестрадалъ. Образитѣ на моитѣ спжтници се нижеха предъ очитѣ ми. Мислѣхъ си: сега навѣрно цѣлата роялистическа партия е събрана въ Монте Карло. Тѣ ми се явяваха въ рѣзки очертания и много малки, съ красиви гласове и жгловати движения, като шествие

на вдървени марионетки въ куклень театъръ. Азъ се сепнахъ. Какво бѣше това? Едно таинствено, смислено шепнене се чу изъ подъ неподвижната черна гугла до менъ.

„Трѣбва да загине".

Чухъ ясно.

„Какво казвашъ, Доминикъ", попитахъ и раздвижихъ само устнитѣ.

И шептящиятъ гласъ изъ подъ гуглата повтори таинствено.

„Трѣбва да се унищожи".

Сърдцето ми заби силно.

„Добре", извикахъ азъ. „Но какъ?"

„Обичате ли го?"

„Да."

„Въ такъвъ случай трѣбва да имате и сърдце за такава работа. Сами трѣбва да държите кърмилото, а азъ ще се погрижа щото той веднага да потъне, безъ остатки надъ водата".

„Можешъ ли го направи?", промърморихъ азъ като омагьосанъ отъ черната гугла, която спокойно се е обърнала къмъ кърмовия опоръ, като въ нѣкакъвъ разговоръ съ старото море на магьосницитѣ, на търговцитѣ на роби, на изгнанницитѣ и войнитѣ, на морето на легендитѣ и страхотиитѣ, изъ дълбочинитѣ на което мореплавателитѣ на далечното минало чуваха често да стене презъ мрака сѣнката на нѣкой старъ нещастенъ, никога не намиращъ покой, удавникъ. „Зная една скала", пошепна увѣреният гласъ на гуглата. „Но — внимание! То трѣбва да се извърши преди хората ни да разбератъ, какви сж плановетѣ ни. Кому бихме могли да се довѣримъ сега? Едно рѣзване на връзкитѣ ще смъкне стожерното вѣтрило и ще погуби свободата ни въ двадесетина минути. Дори и най-добритѣ ни хора се плашатъ отъ удавяне. Наистина спасителната ни лодка е още здрава, но въ такива случаи малко може да се разчита на спасение по такъвъ начинъ"

Гласътъ пресѣкна. Отъ Барцелона бѣхме отплували съ нашата спасителна лодка, влачейки я, прикрепена отзадъ; следъ това бѣ станало опасно да я държимъ така и решихме да я спуснемъ на вжже, на благоволението на вълнитѣ. Често мислѣхме, че тя ще да е съвсемъ разбита, обаче все я виждахме на гребена на вълнитѣ, подскачаща, читава, недокосната както и по-рано.

„Разбирамъ", казахъ тихо. „Добре, Доминикъ. Кога?"

„Още не. Нека се приближимъ още по-близко до сушата", отговори гласътъ подъ гуглата съ шепотъ, като че отъ нѣкой духъ.

(Следва въ кн. № 3.)



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЬТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

На поздравителната телеграма до Негово Величество Царя отъ страна на организацията по случай новата 1933 година се получи следния отговоръ:

„Петъръ Стояновъ — Председатель Българския Народенъ Морски Сговоръ — Варна.

Царицата и азъ благодаримъ Вамъ и на членоветѣ на съюза за хубавитѣ родолюбиви благопожелания. Честита и щастлива на Всички Ви новата година. Царьтъ"

— На 17.XII.1932 г. клонътъ ни въ с. Бѣла даде вечеринка, съ която откри зимния сезонъ. Резултатитѣ отъ вечеринката сж били много насърдчителни.

— **Варненския** клонъ организира четенето на сказки въ връзка съ морето както следва. На 11.XII. 1932 г. сказка отъ г. В. П. Гочевъ, директоръ на Търг. училище въ Варна на тема: „Образуване на моретата и океанитѣ, образуване на Черно море". На 18. декемврий сказка отъ г. Д-ръ Паспалевъ, директоръ на Аквариума, председатель на Варненския клонъ, на тема: „Живота въ моретата въобще и частно въ Черно море".

— Въ заседанието на Г. У. Т. на 15.XII.1932 г. се утвърдиха управителнитѣ тѣла на новообразуванитѣ ни клонове както следва:

Стара Загора: председатель Д-ръ Н. Генчевъ, кметъ; подпредседатель П. Сяровъ, гимн. учитель; секретарь Крумъ Кънчевъ, гимн. учитель; касиеръ В. Козаровъ, банковъ чиновникъ; домакинъ и ржководитель на водния спортъ Инженеръ Даракчиевъ; Съветници: Д-ръ Дудулова, учил. лѣкарка и Ан. Козаровъ, зжболѣкарь; контролна комисия: П. Кораковъ, окр. управитель; Д-ръ Хенчева, лѣкарь; Сл. Абанозовъ, директоръ Търг. гимназия.

Месемврия: председатель: Илия Шентевъ, учитель; секретарь: лейтенантъ Т. Филковъ; касиеръ-домакинъ: С. Донсузовъ; членове: Ат. Стоевъ и Ив. Тодоровъ.

— **Отъ 17.XI.** до 4.XII.1932 г. главнията секретарь на организацията предприе обиколка въ Южна България съ цель да посети клоноветѣ и да проучи условията за възобновяване на нѣкои стари клонове или образуване на нови такива. Клоноветѣ въ Месемврия, Стара Загора и Казанлъкъ се затвърдяватъ. Всички клонове сж въ подготовка за предстоящата имъ дейность презъ сезона.

— **Секретаря** на организацията Г. Панчевъ отъ 20 до 25.XI.1932 г. посети клона въ Русе и гр. Свищовъ, кждето се тури начало на новъ клонъ на р. Дунавъ. Тамъ е челъ сказка на тема: „Значението на Черно море и Дунава и нуждата отъ Б. Н. М. С.". Новиятъ ни клонъ има всички условия зада се развие въ дейна и авторитетна организация въ града.

— **Никулдень,** патронниятъ праздникъ на съюза на моряцитѣ, бѣше отпразнуванъ тържественно въ Варна. На обѣда, даденъ отъ съюза на моряцитѣ Главниятъ секретарь на организацията поздрави съюза отъ името на Б. Н. М. С. **В. И.**

Поправка. Въ брой 1 отъ нашето списание „Морски Сговоръ" на стр. 11 надписитѣ подъ клишетата сж поставени погрѣшно. Тѣ трѣбва да се размѣнятъ помежду си — долниятъ надписъ се отнася за горното клише, а горниятъ надписъ — за долното клише. **Отъ редакцията.**



Д-ръ Г. В. Пасвалевъ.

ЧЕРНО МОРЕ ПРЕЗЪ ЗИМАТА.

Болшинството отъ посетителитѣ на нашия черноморски брѣгъ, които сж се радвали на лазурнитѣ тихи морски води презъ лѣтото, които сж се кжпали въ приятно хладката вода и излежавали голи по цѣли часове на прегарящето морско слънце и вѣтъръ, мнозина казвамъ, не сж видѣли и не знаятъ каква е картината на морето презъ мрачнитѣ студени и вѣтровити зимни дни.

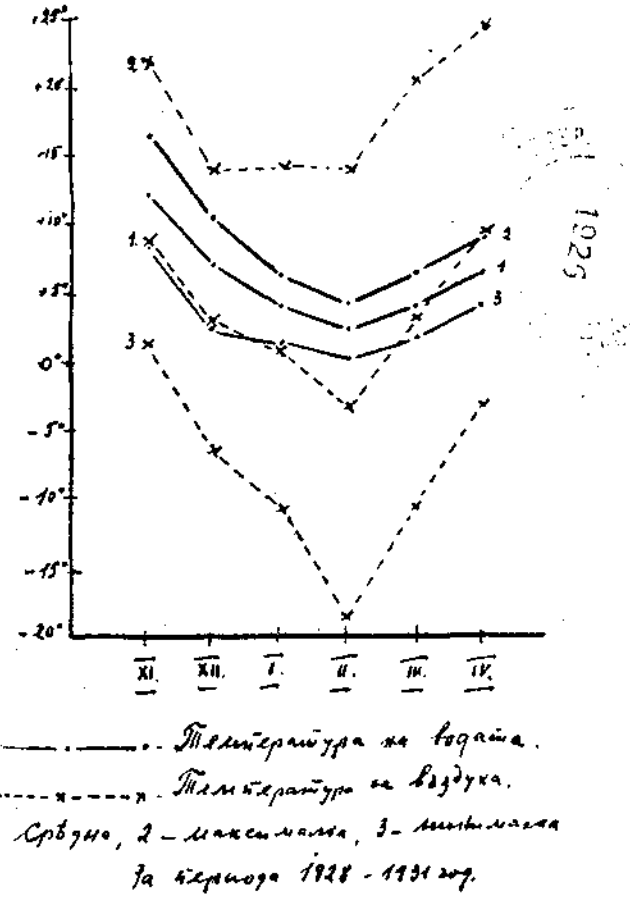
Водата зиме е често мжтна и почти непозрачна и презъ по-вечето време има оловно сивиятъ цвѣтъ на небето. Буритѣ сж чести, страшни и продължаватъ дни. Къмъ брѣга се образуватъ високи и дълги, дълги съ стотици метри непрекжснати вълни; тѣ идатъ на непрестанни вериги, издигатъ високо гребенитѣ си и падатъ тежко, тежко. И шумътъ имъ е различенъ отъ този презъ лѣтото. Това е поради низката температура, която промѣня физическитѣ качества на водата (гжстота, вжтрешно триене и пр.) Но какви температури има черноморската вода презъ зимата? Системни данни имаме само за крайбрѣжнитѣ води, но не и за тия въ открито море. Въ следващата таблица сж дадени срѣднитѣ температури презъ зимнитѣ месеци на повръшнитѣ води край руското и нашето (при Варна) крайбрѣжие.

Места / Месеци	Одеса	Очаковъ	Николаев.	Тарханкутъ	Севастополъ	Керчъ	Поти	Батумъ	Варна
XI	6.7	6·2	6·1	11·4	11·1	8·1	10·7	16·6	**12·8**
XII	3·5	1·5	2·3	7·4	7·7	4·0	6·6	12·9	**7·0**
I	1·3	0·7	2·0	4·6	5·8	4·1	5·3	10·2	**4·7**
II	1·2	0·7	1·7	4·5	5·4	2·8	5·7	8·3	**2·9**
III	2·8	2·8	4·4	6·4	6·6	3·0	7·9	8·7	**4·1**

Като най-студенъ месецъ за морето по цѣлото крайбрѣжие се явява м. февруарий. Температурата на водата при Варна не може да се сравни съ никоя отъ измѣренитѣ въ изброенитѣ пунктове. Сравнително най-близко сме до температурата въ Тарханкутъ, но при насъ водата презъ м. ноември е по-топла, а презъ м. февруарий и мартъ — по-студена. Това е защото ние имаме по горѣщо лѣто и по-студена зима. Относно зимнитѣ температури на водата въ открито море, по откжслечни данни събрани отъ рускитѣ експедиции знаемъ, че тя е по-висока отъ тази при крайбрѣжието — обикновено + 5 до + 8° С.

Зависимостьта между температурата на атмосферата и тази на водата при Варна е изразена въ следващитѣ криви: Отъ тѣхъ личи: 1. че срѣдната зимна температура на водата е чувствително по-висока отъ тази на въздуха и 2. че колебанията въ температурата на водата сж много по малки отъ тия при температурата на въздуха.

Но освенъ тия обикновенни колебания въ температурата на черноморската вода край нашитѣ брѣгове отъ време на време се случватъ и чувствителни отклонения. Има години когато и презъ м. февруарий температурата на водата е + 5 до + 6° С., а други — когато тя пада сжщо толкова подъ нулата и водата замръзва. Въ неотдавнашни времена сж отбелязани следнитѣ случаи отъ замръзване край пристанище е замръзнало за около 15 дни, а при Созополъ — около единъ месецъ; презъ 1907 год. при Варна — за нѣколко дни; презъ 1929 — сжщо.



По отношение на живота въ морето презъ зимата се наблюдаватъ редица особености. Преди всичко липсватъ, не се ловятъ, всички пасажни риби, характерни за по-топлитѣ пролѣтни и есенни води. Едни отъ тѣхъ (калканъ, карагьозъ, барбунъ и др.) сж се отдалечили отъ плиткитѣ крайбрѣжни и студени води въ дълбокитѣ по-топли води на откритото море, други (зеленушкитѣ напр.) сж минали въ зимно вцепеняване, скрити дълбоко между скалитѣ, а трети (паламудъ, скомбрии, сафридъ и др.) сж напуснали изобщо Черното море и отишли на зимуване въ топлитѣ води на Мраморно море. Въ крайбрѣжията сж само постояннитѣ имъ обитатели: попчетата, морската михалца (гад), а отъ време на време се вестяватъ стада отъ кефали или иларии и кедринки, които сжщо не се боятъ отъ студа. — Въ крайбрѣжнитѣ мѣста зиме наблюдаваме редица нови водогасли, измѣстили лѣтнитѣ. А свободнитѣ води гъмжатъ отъ растителенъ и животински планктонъ (едноклетни и многоклетни животни и растения – изходната храна на живота въ морето), който сега е много по-богатъ, отколкото презъ лѣтото. Това е защото морскитѣ растения сж нагодени да асимилиратъ добре при по-низка температура и по-слаба, зимна свѣтлина.



ИЗЪ ЧУЖДИТѢ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. Постройката на нови военни кораби въ Англия отива съ усиленъ темпъ. Споредъ английски данни до м. августъ 1933 г. ще влѣзътъ въ строя 14 нови кораби, а именно: кръстосвачътъ „Leander", водачътъ на флотилия торпедоносци „Dunkan", 8 ескадрени торпедоносеца отъ типа „Д", подводникътъ „Sturgeon" и стражнитѣ кораби „Falmouth", „Milford" и „Weston-Super-Mare".

— Възъ основа на Лондонското морско съглашение, Англия има право до 1936 година да даде да се сторятъ кръстосвачи съ общо водоизмѣстване 24,100 тона, ескадрени торпедоносци—57,000 тона и подводници—7,290 тона.

— Подводникътъ „H—33" на 15. септемврий 1932 г., въ района на Пордландъ, се е сблъскалъ съ миночистача „Dundalk". Сблъскането е станало въ време на мъгла. Подводникътъ не е получилъ сериозни повреждения.

Франция. Въ Брестъ е започната вече постройката на проектирания отъ по-рано линеенъ кръстосвачъ „Dunkerque". Елементитѣ на този линеенъ кръстосвачъ ще бѫдатъ следнитѣ: Водоизмѣстване 25,000 тона: скорость 30 вѫзела; артилерия IX – 33 см. орѫдия; дължина на кораба 200 метра.

— Намиращия се въ въоръжения резервъ линеенъ корабъ „Bretagne", е докаранъ на влѣкало въ басеина на корабостроителницата „Forges et Chantiers de la Mediterranée" за да бѫде ремонтиранъ и модернизиранъ.

— На 29.IX.1932 год. въ Дюнкирхенъ е спуснатъ на вода водачътъ на флотилия торпедоносци „Vanquelin" (последния отъ съответната серия). Еднотипниятъ нему отъ сѫщата серия корабъ „M^rillé Brézé" е започналъ пробнитѣ си изпитания на 20.X.1932 г. Сѫщо така еднотипниятъ „Cassard" е далъ при пробнитѣ изпитания най-голѣма скорость 43 вѫзела въ часъ, което е единъ новъ рекордъ. Тази серия отъ водачи на флотилии торпедоносци иматъ следнитѣ данни: водоизмѣстване 2,635 тона; проектирана скорость 40 вѫзела въ часъ; артилерия: V—138 мм., I—75 мм. и IV—37 мм. противоаеропланни орѫдия; торпедни тржби VII—550 мм.; дължина 129 метра, широчина 12 м. и газене 4 м; обслуга 210 души.

— На 14.X.1932 г. въ Брестъ сѫ спуснати на вода подводницитѣ: „Centaure" и „Héros", принадлежащи къмъ корабостроителната програма отъ 1928 г. и еднотипни съ подводника „Espoir", който вече е завършилъ пробнитѣ си изпитания. Въ срѣдата на м. ноември 1932 г. е спуснатъ на вода въ Шербургъ сѫщо така еднотипниятъ имъ подводникъ „Glorieux". Тази серия еднотипни подводници иматъ следнитѣ данни: надводно водоизмѣстване 1570 тона (подводно—2080 т.); надводна скорость 19 вѫзела въ часъ (подводна—10 вѫзела); вѫоръжение; едно—138 мм. противоаеропланно орѫдие и XII—550 мм. торпедни тржби.

Заедно съ споменатитѣ по-горе подводници за последнитѣ 8 години Франция е построила и е спуснала на вода 33 нови подводника за действие въ открито море.

— Приемателната комисия окончателно е приела новитѣ кораби за служба въ колониитѣ—стражевитѣ кораби „Bougainville и „Savorgnan-de-Brazza". Първиятъ отъ тѣхъ е предназначенъ за Далечния изтокъ, а вториятъ — за станционеръ въ Индийския океанъ, кѫдето ще замѣни кораба „Antarès". Най-първо построения отъ този типъ кораби —Dumont d'Urville—е вече на служба въ Далечния Изтокъ, а сѫщо така еднотипния имъ — „d'Entrecasteaux"—сега е въ периода на пробнитѣ изпитания. Въ началото на м. октомврий 1932 г. сѫ спуснати въ Бордо още два еднотипни стражни кораба — „Amiral Charner" и „Rigault-de-Genouilly". По този начинъ отъ тази серия кораби е останалъ още неспуснатъ на вода само стражния корабъ „d'Iberville". Всичкитѣ кораби отъ тази серия сѫ въ достатъчна степень универсални; тѣ могатъ да се използуватъ като конвойни кораби, като минни заградители и като колониални станционери за потушаване възстанията въ колониитѣ.

Елеметитѣ на тѣзи кораби сѫ следнитѣ: водоизмѣстване 2,140 тона; скорость 17·5 вѫзела въ часъ; дължина 102 метра, широчина 13·5 м., газене 3·8 м.; въоръжение: III—138 мм., IV—37 мм. противоаеропланни орѫдия и 6 картечници; районъ на действие (при скорость 10 мили въ часъ) 13,000 мили; двигатели—дизелмотори съ обща мощность 3,200 конски сили; обслуга—135 человѣка; тѣ могатъ да носятъ съ себе си още по 1 водохвърчило и 50 мини за заграждане и иматъ специална инсталация за охлаждане на помѣщенията. Командниятъ имъ мостъ е леко брониранъ.

Италия. Споредъ французски сведения въ Таранто (Италия) сѫ били направени успѣшни опити съ новъ образецъ торпеди. Опититѣ били направени на подводника „Serpent". Новитѣ торпеди давали възможность на подводницитѣ да стрелятъ съ тѣхъ отъ голѣма дълбочина подъ водата.

Германия. На 1.X.1932 г. въ държавната корабостроителница въ Вилхелмсхафенъ е започнатъ строежа на линейния корабъ „C" (Ерзацъ Брауншвайгъ) отъ типа на линейния корабъ „Дойчландъ". Новиятъ линеенъ корабъ ще бѫде готовъ окончателно въ 1936 година.

Финландия. Споредъ германски сведения, Финландския сеймъ е отпусналъ 4,000,000 марки за увеличение и подобрение на доковетѣ въ Хелсингфорсъ. За сѫщата цель и отъ самиятъ градски съветъ е отпусната сумата 1,500,000 марки. Споредъ сѫщитѣ сведения презъ 1932 г. въ Свеаборгското пристанище е построенъ новъ докъ. Напосле и управлението на финландския градъ Туркy (Або) е отпуснало 7,000,000 марки за построяване на голѣмъ сухъ докъ. Тия съобщения показватъ, че Финландия сериозно се е замислила да се подготви отлично въ военно морско отношение.

Гърция. Поради икономически съображения на 19.VII.1932 г. е анулиранъ договора съ англий-

ската морска мисия, която въ последнитѣ години ржководеше реорганизацията на гръцкия флотъ. Економическата криза въ Гърция е указала влияния и на новитѣ военно-морски строежи. Тя нѣма срѣдства да заплати въ чужда валута построенитѣ въ Италия ескадрени торпедоносци „Iidra", „Kondurictis", „Miailis" и „Canaris" (1,450 тона водоизмѣстване, 39·5 вжзела, IV—120 мм., III—40 мм. противоаеропланни орждия и VI — 530 мм. торпедни тржби). Срочната вноска отъ 106,000 фунта стерлинги по изплащане стойностьта на тия кораби Гърция е заплатила съ равностойно количество тютюнъ. (Изъ Морской Сборникъ". Ленинградъ 1932 г., кн. № 12; С. Н. И.).

ЗАГУБАТА НА „АТЛАНТИКЪ" И СТРАННАТА АНАЛОГИЯ СЪ ЗАГУБАТА НА „ЖОРЖЪ ФИЛИПАРЪ".

Всѣка година, съ неизмѣнна точность, нѣкой отъ нашитѣ най-хубави търговски параходи е нападнатъ отъ огъня.

На 31. декемврий 1928 г. „Полъ Лека" бива погълнатъ отъ пламъцитѣ въ пристанището на Марсилия.

На 18. августъ 1929 г., „Парижъ" изгоря въ Хавъръ, като цѣлата централна часть биде унищожена.

На 21. май 1930 г. парахода „Азия" се подпали въ Червеното море и потжна.

На 8. октомврий 1931 г. „Ламартинъ" биде съ голѣмъ трудъ спасенъ отъ пожара, който избухна въ хамбаритѣ му, при излизането му отъ Марсилия.

На 17. май 1932 г. „Жоржъ Филипаръ" въ пламъци, агонизираше край капъ Гварда-Фуй.

Холандския параходъ „Питеръ-Корнемзонъ-Хофтъ" тоже трѣбва да се постави въ тоя списъкъ. Построенъ въ Сентъ Назеръ, върху сжщия докъ като „Жоржъ Филипаръ" и „Атлантикъ", той 6 пжти е горѣлъ, докато най-послѣ е билъ окончателно изоставенъ да потжне на 9. декемврий 1932 год., следъ последния пожаръ.

И най-сетне на 4. януарий 1933 г. изгоря и „Атлантикъ". Неможе да се прочете тоя списъкъ безъ да бжде обхванатъ човѣкъ отъ ужасъ и страхъ. Нещастието, което тъй често и редовно сполетява нашия флотъ, неможе вече да носи името на случайна фаталность.

Само 8 месеца има помежду двата пожара на „Жоржъ Филипаръ" и тоя на „Атлантикъ" и тѣ ни струватъ толкова човѣшки жертви, толкова мжки и толкова пари, че не вѣрваме да има нѣкой, който да е останалъ спокоенъ предъ последователнитѣ удари, нанесени на нашия флотъ.

Между пожара на „Жоржъ Филипаръ" и тоя на „Атлантикъ" има едно трагично сходство, което всѣкиму се хвърля въ очи. „Жоржъ Филипаръ" е строенъ въ доковетѣ на Сентъ Назеръ Пеное,— „Атлантикъ" сжщо. (На „Жоржъ Филипаръ" избухва внезапно пожара на 17. май въ 2 ч. и 10 м. сутриньта. На „Атлантикъ"—въ 3 ч. 15 м. сутринъта. Пажара започва въ първия въ една незаета първокласна кабина. На втория корабъ, огъня започва тоже въ една незаета първокласна кабина. Въ своя докладъ, комендантъ Викъ отбелязва: „Страхотната бързина съ която се разпространилъ огъня". Комендантъ Шофсъ, тоже е очуденъ отъ невѣроятната леснина съ която се разпространява огъня. Въ парахода „Жоржъ Филипаръ", радиостанцията, въпрѣки, че е била далечъ отъ първото огнище на пожара, е станала веднага жертва на пламъцитѣ. Въ парахода „Атлантикъ", радиостанцията сжщо веднага е станала негодна за работа. Причинитѣ за пожара на „Жоржъ Филипаръ" не можаха да бждатъ установени. Причинитѣ за пожара на „Атлантикъ" изглеждатъ сжщо много загадачни.

Изъ в. „Ентрансижанъ" № 19430, Парижъ 6.I.1933 г.; И. Мот.

МОРСКИ СОЦИАЛНИ НОВИНИ.

Обезщетение за безработица на претърпѣлитѣ корабокрушение френски моряци. Поради изгубването отъ пожарь на парахода „Жоржъ Филипаръ" федериранитѣ секции на моряцитѣ отъ Марсилия сж отправили до министера на търговския флотъ искане да се обезпечи на пострадалата обслуга обезщетение за безработица съгласно закона отъ 15. февруарий 1920 г. изчислено върху заплатитѣ, споредъ списъка на обслугата на кораба и увеличена съ полагаемата се дневна храна.

Министера на търговския флотъ, като признава по духа на сжществуващитѣ закони правото на моряцитѣ претърпѣли крушение да получатъ двумесечно обезщетение до размѣръ на заплатитѣ имъ и полагаемата имъ се храна, счита че това схващане е чисто административно и може да не се възприеме отъ сждилищата, ако бжде обжалвано. Въ такъвъ случай той счита, че сждилищата трѣбва да извлѣкатъ правнитѣ норми при прилагането на този законъ.

Новъ фондъ за безработица и болесть за гръцкитѣ моряци. Въ „Journal officiel" е публикуванъ новия законъ за покровителството на моряцитѣ противъ безработица и болесть. „Фонда за безработица и болесть" ще замѣсти стария „Фондъ за безработица". Управлението му е повѣрено на касата за инвалидность на моряцитѣ. Той ще служи отъ една страна да подпомага безработнитѣ моряци, а отъ друга—да доставя лѣкарска, финансова помощь и лѣкарства за болнитѣ моряци и членоветѣ на семействата имъ.

Приходитѣ на фонда ще се състоятъ отъ удръжки върху заплатитѣ, отъ увеличение помощьта, давана отъ касата за инвалидитѣ отъ флота и отъ процентни удръжки върху обезщетенията, плащани на стъкмителитѣ, чиито кораби сж останали негодни, както и върху продажната стойность на гръцки кораби, продадени на чужденци. Други приходи ще бждатъ предвидени съ законитѣ за реморкажъ и за глобитѣ.

Мѣркитѣ, предвидени въ полза на безработнитѣ обхващатъ създаване на работа вмѣсто помощь, улесняване пжтуването на безработнитѣ къмъ чужди пристанища, кждето ще могатъ да се настанятъ на гръцки кораби; създаване на нови работи и професионално обучение за това, обезпечаване доставката на храна и квартира за найнуждаещи се моряци, даване помощь въ пари, въ форма на подаръкъ или заемъ за бащи на семейства или иного възрасти безработни.

Покровителството противъ белесть обхваща безплатна медицинска помощь, било въ кжщи, било въ болници, санаториуми и пр. и разпредѣляне на помощи за болни моряци, които подържатъ семейства. Това покровителство може да се простира както върху моряци пенсионери или оттеглили се вече отъ работа, така и върху членоветѣ на семействата имъ.

Искания на моряцитѣ отъ Канада. Съюза на моряцитѣ въ Канада (чието седалище е въ Ванкуверъ) е отправилъ до федералния парламентъ искания за реформи въ условията за работа на моряцитѣ. Приемането на тѣзи искания ще наложи измѣнение на закона за морскитѣ лица (Shiping act). Ето по-главнитѣ имъ искания:

1. Да се въведе съветъ за минималнитѣ заплати. Длъжноститѣ му ще обхващатъ опредѣляне на заплатитѣ на моряцитѣ и работния день.

2. Да се въведе издаването на свидетелства за способность на моряцитѣ съ цель да се обезпечи приемането на класифицирани моряци. При уволнението на моряцитѣ ще се удостовѣрява способностьта имъ въ моряшката книжка. За класифициранъ морякъ ще се иска три годишно далечно плаване или четири годишно крайбрѣжно; осемнадесеть месеца за удостовѣряване на вѫглищарь и две или три годишна служба за свидетелсто за огняръ. Две годишна служба на моторенъ корабъ ще дава право на свидетелство за масльончикъ. За моряци отъ спасителни кораби ще се издаватъ свидетвлства за способность само следъ две годишна практика за всички специалности. Подобни свидетелства ще се изискватъ и отъ обслугитѣ на пѫтническитѣ кораби. Сѫщо така се иска да се въведе издаването на свидетелства за корабни готвачи отъ училище за такива, каквито сѫ училищата въ Англия, Австрия и Нова Зеландия.

3. Иска се подобрение на условията за живота по канадскитѣ кораби, тъй като тѣ сѫ съ много недостатъци. Храната и условията за спане на моряцитѣ могатъ да се разглеждатъ като часть отъ заплатата на моряка. Стъкмителитѣ се задължаватъ да даватъ по два пѫти месечно чаршафи, калъфи, кърпи и сапунъ и да вематъ мѣрки щото и завивкитѣ да се смѣнятъ и чистятъ всѣки два месеца. Специални мѣрки сѫ необходими за запазване на канадскитѣ моряци отъ конкуренцията на азиятскитѣ, 2,500 отъ които сѫ наети сега на канадски кораби. Вънъ отъ другитѣ преимущества, които ще донесе въвеждането на свидетелствата за способность, то ще бѫде и мѣрка за опазване и въ това направление.

Искания на ромѫнскитѣ моряци. Въ Ромѫния е образуванъ националенъ синдикатъ на ромѫнскитѣ моряци подъ названието „Marea" (Море). Новата организация е изработила програмата си, която обхваща следнитѣ искания: Измѣняване на чл. 7 отъ закона за организацията на търговския флотъ, за да се направи задължително приемането на ромънска обслуга по корабитѣ подъ ромънско знаме; въвеждане на надзоръ върху договоритѣ за наемане на морскитѣ лица за да имъ се обезпечи съответната заплата; назначаване на делегати отъ синдиката при пристанищнитѣ капитани за да участвуватъ при надзора за наемане на обслуги на ромънскитѣ кораби. Синдиката сѫщо е изявилъ желание щото, за да се помогне срещу сѫществуващата безработица; работи като боядисване на кораби, нощни пазачи върху разоръжени (вързани) кораби и пр. да се даватъ на безработни моряци. Синдиката сѫщо е отправилъ искане до министра на Труда щото наемането на моряцитѣ да става въз основа на моряшки книжки, издавани отъ пристанищнитѣ капитани, за да се избѣгне наемането на неквалифицирани моряци. Той е протестиралъ противъ сѫществуващата практика да се заставя обслугата да работи повече отъ 8 часа на день въ пристанищата, вънъ отъ работата по товарене и разтоварване. Той е настоявалъ осемь часовия работенъ день да се прилага строго и извънреднитѣ часове, когато сѫ абсолютно нуждни, да се доплащатъ.

Искания на югославянскитѣ моряци. Много отъ по-главнитѣ организации на югославянскитѣ морски лица, като клуба на капитанитѣ отъ търговския флотъ, клуба на корабнитѣ механици и федерацията на моряцитѣ отъ търговския флотъ, сѫ имали събрания за да обсѫдятъ главнитѣ въпроси, засѣгащи интереситѣ на морскитѣ лица. Приетитѣ резолюции сѫ били вржчени на компетентнитѣ власти. Тѣ искатъ бързото свършване и въвеждане въ действие на новия морски законъ, който се работи, въвеждане на система за осигуровка и храна за всички морски лица, ограничаване числото на моряшкитѣ книжки и съдействие отъ трудовитѣ борси за да се помогне възможно по-бързо на безработнитѣ офицери.

(Изъ „Informations Sociales"; **В. И.**)

МОРСКИ НОВИНИ ОТЪ ГЕРМАНИЯ.

Новъ германски корабъ, който ще замѣсти потѫналия „Ниобе". Въ началото на декември 1932 г. е дадена поржчка за постройка на новъ учебенъ корабъ, който да замѣсти по възможность по-скоро загиналия „Ниобе". Управлението на флота е повѣрило постройката на Хамбургската корабостроителница Бломъ и Фосъ, която не само че е една отъ най-добритѣ и реномирани германски корабостроителници, но и има дългогодишенъ опитъ въ постройката на платноходи. Кораба ще бѫде тристожеренъ, съ два пода.

Германския Ллойдъ ще надзирава постройката; всички необходими предпазителни снаряжения ще бѫдатъ взети въ внимание. Новия платноходенъ корабъ ще бѫде двойно по-голѣмъ отъ „Ниобе". Дължината му ще е 73 метра, широчината 12 м., най-дълбоко ще гази петь метра при пълно стъкмяване. При тия размѣри водоизмѣстимостьта му е изчислена на 1,800 тона, когато, „Ниобе" имаше само 650 тона. Освенъ платната ще има като помощно двигателно срѣдство единъ дизелъ моторъ, който ще даде на кораба една бързина отъ осемь морски мили. Уголѣмяването на кораба дава възможность за по-удобно настаняване на екипажа, като сѫщевременно се увеличи състава му — кораба ще бѫде пригоденъ за 226 души.

Участието на германския воененъ флотъ въ закрила на рибарството. Презъ изтеклата 1932 г. работата на германския флотъ при закрила на рибаритѣ е дала отлични резултати за германското риболовство въ открито море. Не малко сѫ допринесли за това новитѣ рибарски кръстосвачи „Елба" и „Везеръ", които отъ пролѣтьта непрекѫснато сѫ изпълнявали своята служба на рибарска закрила. Единия отъ тѣхъ „Везеръ" е предприелъ две пространни закрилни плувания до Исландия, всѣко отъ които е траяло по нѣколко седмици, като е служилъ за закрила на германскитѣ рибари, които изкарватъ хлѣба си на исландския брѣгъ. — Освенъ това двата риболовни кръстосвача презъ лѣтото сѫ се редували въ Северно море въ областьта на германскитѣ ловци на херинги. Презъ тази година се предвижда ново увеличение на рибарската закрила. Споредъ това, двата риболовни кръстосвача ще поематъ закрилата изключително въ Северно море и то предим-

но при херинговия риболовъ, а закрилата къмъ Исландия ще се изпълнява отъ измѣрителния корабъ „Метеоръ". И тъй за напредъ германския флотъ ще има три, вмѣсто два кораба за рибарска защита.

Германско мнение за французския воененъ флотъ. Интересенъ приносъ къмъ „искреното" желание за разоржжение у французитѣ е завършването на подводния кръстосвачъ „Сюркуфъ", най-голѣмия подводникъ въ свѣта. По настоящемъ подводника довършва своитѣ пробни плавания и наскоро се е завърналъ отъ едно дълго плаване въ Северния Атлантикъ, при което е трѣбвало да се изпитатъ неговитѣ технически и военни качества. Нѣколко числа ще служатъ за пояснение на голѣмината и бойната му мощь. Водоизмѣстимостьта му е надъ водата 2,350 тона, а подъ водата 4,300 тона. Бързоходностьта му е съответно 18 до 12 морски мили на часъ, а района на плаването му е при 12 морски мили въ часъ е 24,000 морски мили. Въоржженъ е съ две 20·3 см. оржжия и 14 торпедни тржби. Касае се значи за воененъ корабъ съ доста значителна бойна способность, като силната му артилерия го прави опасенъ врагъ и за модернитѣ кръстосвачи, а възможностьта му да предприема дълги подводни плавания му придава огромно значение за търговската война. Французитѣ разбира се не могатъ да се нахвалятъ съ последното постижение на военноморската си техника, а англичанитѣ — много понятно — доста загрижени, се мжчатъ да откажатъ практическото приложение на тоя типъ подводници.

Не по-малко обезпокоени сж отвъдъ Канала и отъ последнитѣ френски флотски маневри, които сж се състояли въ началото на ноември 1932 г. по северо-атлантическия брѣгъ и въ Канала. Задачата за французската северна ескадра се е състояла въ отблъсване на предполагаемо нападение на неприятелски сили отъ къмъ Северното море. При тия учения сж взели участие и много подводници. Франция, разбира се, енергично заяви, че тия маневри въ никакъвъ случай не сж насочени къмъ Англия, но никой не ще повѣрва безрезервно на подобни заявления, особенно отъ страна на Франция. Трѣбва още да се отбележи, че при всичкитѣ учения на флота при северно-атлантическитѣ брѣгове и при брѣговетѣ на Канала, необикновенно често се е прибѣгвало до обширно взаимно действие на голѣмитѣ морски бойни сили съ брѣговата отбрана. Имало е често и десантни учения при сътрудничеството на армейски части. **И. Мот.**

НЕЩАСТИЯ СЪ ФРЕНСКИ ПОДВОДНИЦИ.

На 7. юлий 1932 г., на северъ отъ носъ Леви, близо до Шербургъ, е загиналъ подводникътъ „Прометей". Спасени сж били само 7 души, въ това число командира и нѣколко офицери, които въ момента на катастрофата сж биле на горната палуба. Останалитѣ 64 души отъ обслугата сж загинали. Всички опити да се влѣзе въ връзка съ хората, потжнали заедно съ подводника, чрезъ различни акустически прибори, сж се оказали безуспѣшни. Подводника е потжналъ на 75 метра дълбочина. На мѣстото на нещастието сж биле изпратени спасителни кораби, които, обаче, не сж могли да извадятъ подводника. Изобщо, и гледитѣ за повдигане на подводника отъ морското дъно или за извличане на загиналитѣ въ него хора, сж нищожни. „Прометей" е единъ отъ най-новитѣ френски подводници; спуснатъ е на вода презъ м. октомврий 1930 г. и въ началото на 1932 година е започналъ своитѣ изпитания. Даннитѣ му сж: водоизмѣстване надводно 1379 / подводно 2060 тона; скорость $\frac{18}{10}$ мили; въоржжение—1—10 см. и 1—3·7 см. противовъздушни оржжия, 11—55 см. торпедни тржби; стойность 75 милиона франка. Отъ сжщия типъ, въ френскиятъ флотъ има и още 4 подводника. Отъ направенитѣ сравнителни изследвания на единъ отъ тия подводници се установяватъ следнитѣ причини за загубата на „Прометей": При преминаване на движение отъ електромоторитѣ на такова съ дизелмоторитѣ, е била допусната грѣшка на обслужването, поради която е произлѣзло нежелано наводняване на потопителнитѣ щерни; това е повлѣкло, при неплътно зитворени, отъ бързане, входници, бързото потопяване на подводника; водата, навлѣзла не само въ щернитѣ, а вече и въ помѣщенията на кораба, е довела до гибелта както на подводника, тъй и на останалитѣ въ него хора.

Презъ време на последния походъ на Срѣдиземноморската ескадра въ източната часть на Срѣдиземното море, подводникътъ „Марсуинъ" се е сблъскалъ съ единъ гръцки търговски параходъ. Нещастието се е случило въ момента на изплаване на подводника, който не е могалъ да отбѣгне сблъсването, тъй като се е оказалъ много близко до парахода. Подводникътъ е получилъ сериозни повреждания, но е успѣлъ да достигне самостоятелно до пристанището Патрасъ. Параходъ е получилъ доста голѣми повреждания. Французкиятъ печатъ обяснява сравнително благополучния изходъ за подводника, отъ сблъскването, изключително съ здравата постройка на неговата твърда черупка*), разчетена за плаване на дълбочина до 130 м. (т. е. да издържа водно налѣгане до 13 атмосфери на кв. сантиметъръ). „Марсуинъ" е строенъ въ 1925. год.; даннитѣ му сж: водоизмѣстване—надводно 1147 / подводно 1438 тона; скорость $\frac{16}{10}$ мили; въоржжение—1—10 см. оржжие и 10—55 см. торпедни тржби; районъ на действие $\frac{7,000}{105}$ мили; мощность на двигателитѣ (2 дизела и 2 електромотора) $\frac{2900}{1800}$ конски сили; дължина 78 м., широчина 6·8 м. и потжване (газене) 4·5 м.; обслуга 54 души.

РУСКИ ПОЛЯРНИ ЕКСПЕДИЦИИ. Чуждата морска преса съобщава, че Военно-морската академия въ Ленинградъ е организирала презъ лѣтото на миналата 1932 г. следнитѣ петь полярни експедиции:

1) До земята на Францъ Иосифъ — Архангелскъ — Владивостокъ.
2) До островъ Врангелъ.
3) До Беринговия проливъ и Чукотския п.-остр.
4) До Гренландия.
5) До Северния полюсъ.

Въ последната експедиция сж взели участие единъ дирижабълъ и нѣколко параходи — ледосѣкачи. **С. Ч.**

*) Подводницитѣ иматъ по две черупки (корпуси), — вжтрешна, която е твърда и се затваря херметически, предназначена за плаване подъ водата, има форма на вретено, за да издържа най-добре на водното налѣгане, и външна, лека обшивка, която има обикновенитѣ форми на надводнитѣ кораби, назначението и е да даде по-добра мореходность на подводника надъ повърхностьта на водата. **Г. С.**



(Приключенъ на 1.II.1933 г.).

Яновъ, Г. п. — „Стари и нови селища по Странджанското крайбрѣжие" (в. Бургазски фаръ, год. XVI, брой 3284 и последующитѣ, Бургазъ януарий 1933 г., стр. 2).

Ангеловъ, Т. — „Пѫтуване до Дарданели безъ ферманъ" — Изъ споменитѣ на капитанъ Z — (в. Морски ратникъ, год. V, брой 76, Варна 1.1.1933 г., стр. 2).

Ангеловъ, Т. — „Свѣтовната криза и мореплаването" (в. Морски ратникъ, г. V, брой 77, Варна 15.1.1933 г. стр. 1)

Ангеловъ, Т. — „Моряци" — Изъ споменитѣ на капитанъ Z — Разказъ — (в. Морски ратникъ, год. V, брой 77, Варна 15.1.1933 г., стр. 2).

Амичисъ, Едмондо де — „По океана" — Продължение отъ брой 73 — (в. Морски ратникъ, год. V, брой 77, Варна 15.1.1933 г., стр. 2).

Българско акционерно дружество за рѣчни и морски транспорти въ Русе — (в. Народенъ гласъ, год III брой 100, Варна 11.XII.1932 г., стр. 4).

Българско търговско параходно дружество въ Варна — Проява и дейность до днесъ — (в. Народенъ гласъ, год. II, брой 100, Варна 11.XII.1932 г., стр. 3).

Българско Народно Кооперативно Дунавско и Морско Параходно Д-во „Обединена България — (в. Народенъ гласъ, год. III, брой 105, Варна 15.I.1933 г., стр. 1 и 2).

Балабановъ, Ник. Т. — „Айседора Дунканъ и Морето" (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 1, Варна 1.1933 г.).

Воденъ спортъ — Зимни тренировки (в. Спортъ, год. IX, брой 552, София 28.XII.1932 г., стр. 2).

Гочевъ, В. П. — „Температурата на морската вода" (в. Варненска поща, год. XVIII, брой 5080, Варна 3.1.1933 год., стр. 2).

Т. С. — „Развитие на морската радиотехника" (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 1, Варна 1.1933 г., стр. 9 и 10).

Добревъ, Кирилъ — „Последниятъ рейсъ" (в. Литературенъ гласъ, № 175, София 1.1.1933 г., стр. 1—5).

Д-овъ, Инж. Ю. — „Излазътъ ни на Бѣло море" (Сп. Звено, год VI, брой 2, София 22.I.1933 г., стр. 24—28).

Екипажъ — (в. Морски ратникъ, год. V, брой 76, Варна 1.1.1933 г., стр. 1 и 2).

Живковъ, Вл. — „На морский брѣгъ" — Стихове — (в. Варненски коренякъ, год. VIII, брой 1, Варна 1.1.1933 год., стр. 2).

Излазътъ на България на Бѣло море — (в. Народенъ гласъ, год. II, брой 100, Варна 11.XII.1932 г., стр. 2).

Ивановъ, Сава Н. — „Черноморското ни крайбрѣжие въ медико-климатично отношение" (в. Бургазски фаръ, година XV, бройове 3268, 3269, 3270 и 3272, Бургазъ, XII.1932 г., стр. 2).

И. В. — „Атака" (в. Варненски коренякъ, год. VIII, брой 1, Варна 1.1.1933 г., стр. 2).

Изложение на Камарата върху индустрията ни за консервиране на риба — (Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, год. XVI, брой 41, Бургазъ 7.I.1933 г., стр. 1 и 2).

И. В. А. — „Гигантитѣ на океана" (в. Слово, год. XI, брой 3159, София 29.XII 1932 г., стр. 2).

Игнатовъ, В. — „Държавата и Българското параходно дружество" (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 1, Варна 1.1933 г., стр. 6 и 7).

Куповъ, Г. — „Износътъ на плодове презъ 1932 г. и българското параходство по Дунава" (в. Изгрѣвъ, год. II, брой 298, София, 3.I.1933 г., стр. 3).

Капитанъ К. — „Сждбата на моряка" — Споменъ отъ парахода „Варна" по случай три години отъ потѫването му — (в. Морски Ратникъ, год. V, брой 76, Варна 1.1.1933 г., стр. 1).

Каракостовъ, Кап. — „Юридическия режимъ на моретата" — Проливи, заливи и изкуствени канали — (в. Морски Ратникъ, год. V, брой 77, Варна 15.I.1933 год., стр. 1 и 2).

К. — „Италианскитѣ морски маневри" (в. Народна Отбрана, год. XVI, брой 1628, София 7.I.1933 г., стр. 3).

Корабоплаването по нашето крайбрѣжие — Направенитѣ напоследъкъ подобрения по Дунава и край Черноморието — (в. Зора, год. XIV, брой 4074, София 30.I.1933 г., стр. 6).

Конрадъ, Джозефъ — „Потѫването на Тремолино" — Повесть — Превелъ Добринъ Василевъ — (Сп. Морски Сговоръ, г. X, брой 1, Варна 1.1933 г., стр. 19—

Миларовъ, П. — „Новата ромънска параходна линия навъ — Левантъ" (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 1, Варна 1.1933 г., стр. 8 и 9).

Мюллеръ-Нойдорфъ, Алиса — „Морското училище закомандири на търговски кораби въ Хамбургъ" (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 1, Варна 1.1933 год., 11—13).

Мот., И. — „Острови, които се раждатъ и умиратъ" (Морски Сговоръ, год. X, брой 1, Варна 1.1933 год стр. 13 и 14).

Отзивчивостьта на Н. В. Царь Борисъ III къмъ морскит и рѣчнитѣ проблеми. — (в. Народенъ гласъ, год. брой 100, Варна 11.XII.1932 г., стр. 3).

Първухинъ, М. — „Моряшки дългове" — Разказъ — Пре водъ отъ Х. С. Х. (в. Търговско промишленъ гласъ год. XI, брой 2005, София 30.XII.1932 г., стр. 4).

Плуващи бази — Приспособяването на военнитѣ параходи за аеропланна база — (в. Македония, год. VII, бр 1873, София 16.I.1933 г., стр. 4).

Разбиранията на българитѣ по Дунавския въпросъ — Народенъ гласъ, год. II, брой 100, Варна 11.XII. год., стр. 4).

Солопроизводитель — „За морската соль" — Болни въпросъ — (в. Бургазски фаръ, год. XVI, брой 32 Бургазъ 5.I.1933 г., стр. 2).

С. Н. И. — „Година десета" (Сп. Морски Сговоръ, год брой 1, Варна 1.1933 г., стр. 5).

Т. Я. — „Знамето при корабитѣ" (в. Морски ратникъ, г V, брой 77, Варна 15.I.1933 г., стр. 1).

Терещенко, С. — „Подводни корсари" — Разказъ — Пр велъ Ив. Н. Чен. (Сп. Морски Сговоръ, год. X. б 1, Варна 1,1933 г., стр. 16—19).

Химия на Черно море — Резюме отъ академическата ре произнесена на 8.XII.1932 г., праздника на Универ тета, отъ новия му ректоръ проф. Зах. Караоглан — (в Зора, год. XIV, брой 4032, София 10.XII. год., стр. 6).

Юредическия режимъ на моретата — Териториални в — Продължение отъ брой 73 — (в. Морски ратни год. V, брой 76, Варна 1.1.1933 г., стр. 2).

***

Шлюпочное дело отъ Е. И. Марковъ, Ленинг 1932 г. (ГВИЗ, 84 страници съ 38 рисунки въ текста. П вързана съ картонъ — цена 95 копейки).

Въ тази интересна за нашата младежь книга е жено устройството, снабдяването и стъкмяването им гребла или вѣтрила и се даватъ указания за обслужва на лодкитѣ (повдигане, влачене и пр.). Книгата е съ на специално за възпитаницитѣ на съвременното военно-морско училище и би могла да бѫде използ съ успѣхъ отъ ржководителитѣ на нашитѣ морски и рѣ спортни легиони.

***

U. Boote westwärts — Meine Fharten um Engla 1914—1918 — von Ernst Hashagen. Berlin 1931 (Mittler Sohn, S. 219).

Ернстъ Хасхагенъ е бившъ командиръ на герма подводникъ. Въ нея той описва съ живъ и увлекателе езикъ своитѣ бойни пѫтувания около Англия презъ в на свѣтовната война и своитѣ преживѣвания. Книгата интересна и поучителна. Особенно интересна е гла кждето сж описани корабитѣ - примки за подводници, на бойна дейность, тактиката имъ, различнитѣ спосо за маскиране и пр., а сщо така и главата посветена конвоитѣ, формирането имъ, охраната имъ и начинитѣ атакуването имъ отъ страна на подводницитѣ.

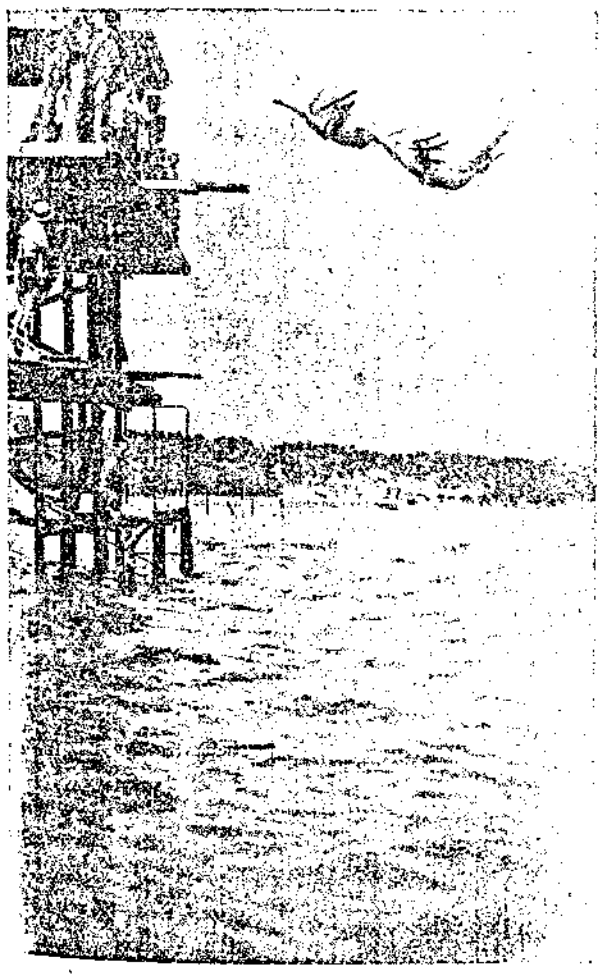
Въ края на книгата си авторътъ дава редъ цифр идва до вѣрното заключение, че въ последнитѣ години войната действията на германскитѣ подводници ста все по-затруднителни и по-безрезултатни. Въ подтвърж ние на тази мисъль той изтъква, че когато презъ време 1915—1916 година единъ подводникъ за едно продълж телно пѫтуване е потопявалъ срѣдно по 30,000—40,000 на търговски тонажъ, то въ 1918 година сжщитѣ цифр

ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ, — НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНА ЕВРОПА

ВАРНА

Най-модерни бански съоръжения за студени и топли морски бани. Модерно казино въ морската градина, срещу банитѣ, съ първокласенъ ресторантъ и дансингъ на открито.



Красиви околности. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близкитѣ околности, както и до Цариградъ.

Всички видове спортъ — развлечения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

Голѣми музикални тържества въ началото на м. августъ съ участие на най-видните български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматически театъръ и народната опера.

Условия на живота най-износни.

Първостепенни хотели отъ 60 до 150 лв. легло.

Частни квартири отъ 1000—4000 лева за стая съ две легла за месеца.

Обѣдъ или вечеря въ първокласни ресторанти отъ 40—60 лв

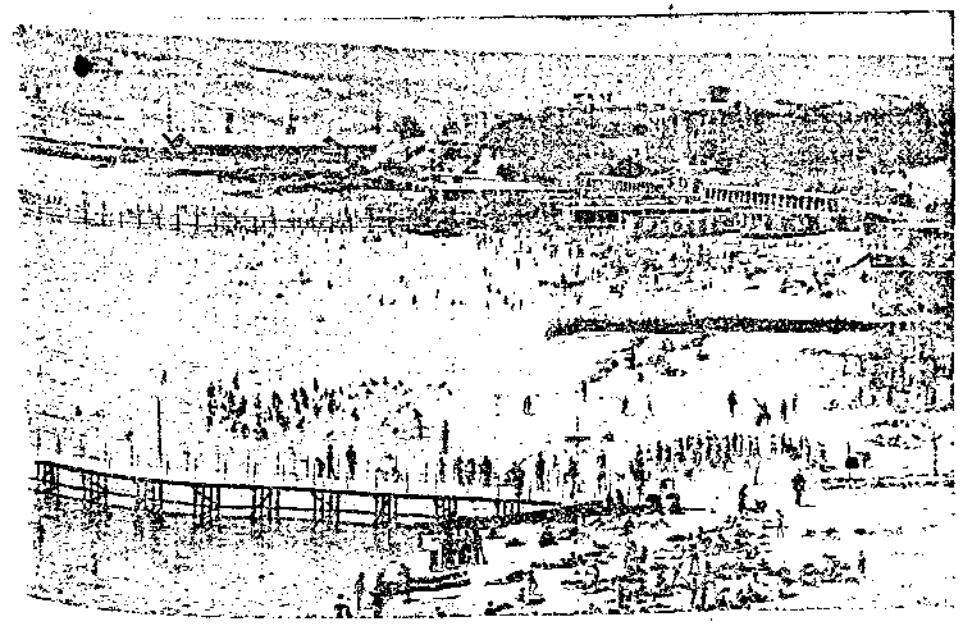
Въ второстепени ресторанти се получава здрава и изобилна храна на умѣрена цена.

Табълъ д'отъ отъ 100—120.

Лѣтовна такса и карта за целия сезонъ 20 лв.

Такса за банитѣ:

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



Отъ 15. юний до 15 септемврий лѣтовницитѣ се ползватъ съ 25% намаление по българскитѣ държавни желѣзници.

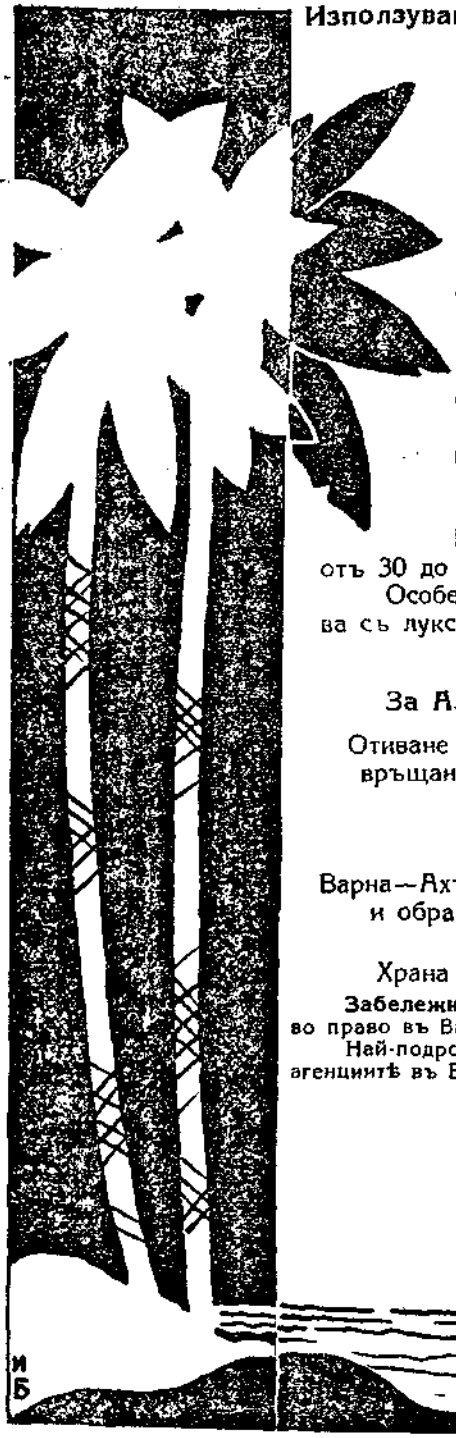
Бюрото за лѣтовници при общината въ приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовницитѣ на квартири безъ възнаграждение.

ОТНАСЯЙТЕ СЕ ЗА ВСИЧКО ДО БЮРОТО ЗА ЛѢТОВНИЦИ.

10—2

БЪЛГАРИ ПЪТУВАЙТЕ ПО МОРЕ!

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.



Използувайте дружественитѣ параходи за да получите възможностьта да се полюбувате на морето!

Съ параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пѫтувания, които да Ви оставятъ мили неизлѣчими спомени. Вие ще опознаете крайбрѣжието и ще вкусите отъ прелеститѣ на близкия изтокъ, чароветѣ на когото привличатъ хиляди и хиляди туристи отъ всички крайща на свѣта.

Дружеството подържа три редовни линии:

а. **Крайбрѣжна:** Варна—Бѣла—Месемврия — Анхиало — Созополъ — Бургасъ—Кюприя—Василико — Ахтополъ и обратно;—два пѫти седмично.—Отъ 15. Юний до 15. Септемврий дикектни съобщения Бургасъ —Варна и обратно, специално за курорта.

б. **Пирейска:** Варна—Бургасъ—Цариградъ—Пирея—Хиосъ—Ме елинъ и обратно —два пѫти въ месеца.

в. **Александрийска:** Варна—Бургасъ—Цариградъ - Родосъ—Палестина—Александрия—Портъ-Сайдъ—Островь Кипръ—Пирея и обратно —два пѫти въ месеца.

При групови пѫтувания Дружеството прави намаления на тарифитѣ си отъ 30 до 50% (но не и върху храната).

Особенъ интересъ представлява пѫтуването до Александрия, което се извършва съ луксознитѣ и бързоходни параходи „Бургасъ“ и „Царь Фердинандъ“.

ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейсъ:

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

За Пирейския рейсъ:

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

За крайбрѣжния рейсъ:

Варна—Ахтополъ и обратно	I класа . .	лв. 680
	II класа . .	лв. 540
	III класа . .	лв. 360

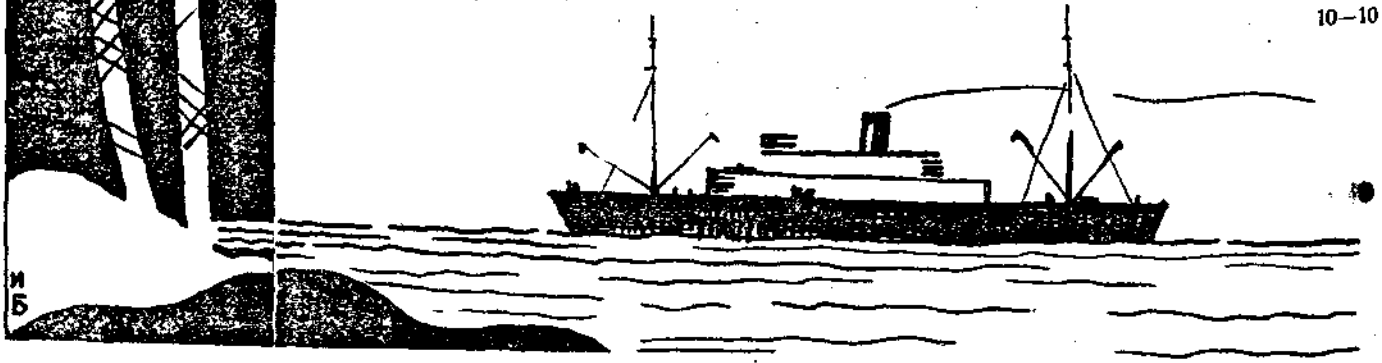
Варна—Бургасъ и обратно	I класа . .	лв. 400
	II класа . .	лв. 300
	III класа . .	лв. 200

Храна по лв. 150 на день за **I** и **II класа**, за българското крайбрѣжие.

Забележка: Свърхъ горнитѣ такси за пѫтнишкитѣ билети се събиратъ допълнително кейово право въ Варна и Бургасъ по 15 лв., а въ малкитѣ крайбрѣжни пристанища по 5 лв. на лице.

Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пѫтуващитѣ, се получаватъ отъ агенциитѣ въ Варна и Бургасъ и крайбрѣжнитѣ, а сѫщо и отъ Дирекцията.

10—10



СЪДЪРЖАНИЕ: **Черноморското ни крайбрѣжие въ медико-климатично отношение** отъ С. Н. И.; 2. **Черно море и Дунавъ въ нашитѣ учебници по география** отъ Из. Батаклиевъ; 3. **Международнитѣ договори за сигурностьта на човѣшкия животъ по море** отъ П. Из. Търновски; 4. **Бѫдещиятъ най-голѣмъ параходъ въ свѣта—„Normandie“** - отъ М. Д-въ; 5. **Пожара на „Атлантикъ“** отъ И. Мот.; 6. **Факли въ морето** отъ Клодъ Фарерь; 7. **Отъ Евксиноградъ до Варна по най-кжсия пѫть** — разказъ — отъ Н. Д. Мишевъ; 8. **Въ тропицитѣ** - разкаъ отъ К. М. Станоковичъ—Превела Р. Панчева; 9. **Потжването на Тремолино** - Повесть отъ Джозефъ Конрадъ - Превелъ Добринъ Василевъ; 10. **Черно море — Научни съобщения**; 11. **Морски спортъ**; 12. **Официаленъ отдѣлъ**; 13. **Морски новини**; и 14. **Морски книгописъ**.

Морска Учебна Часть—Печатница—Варна.