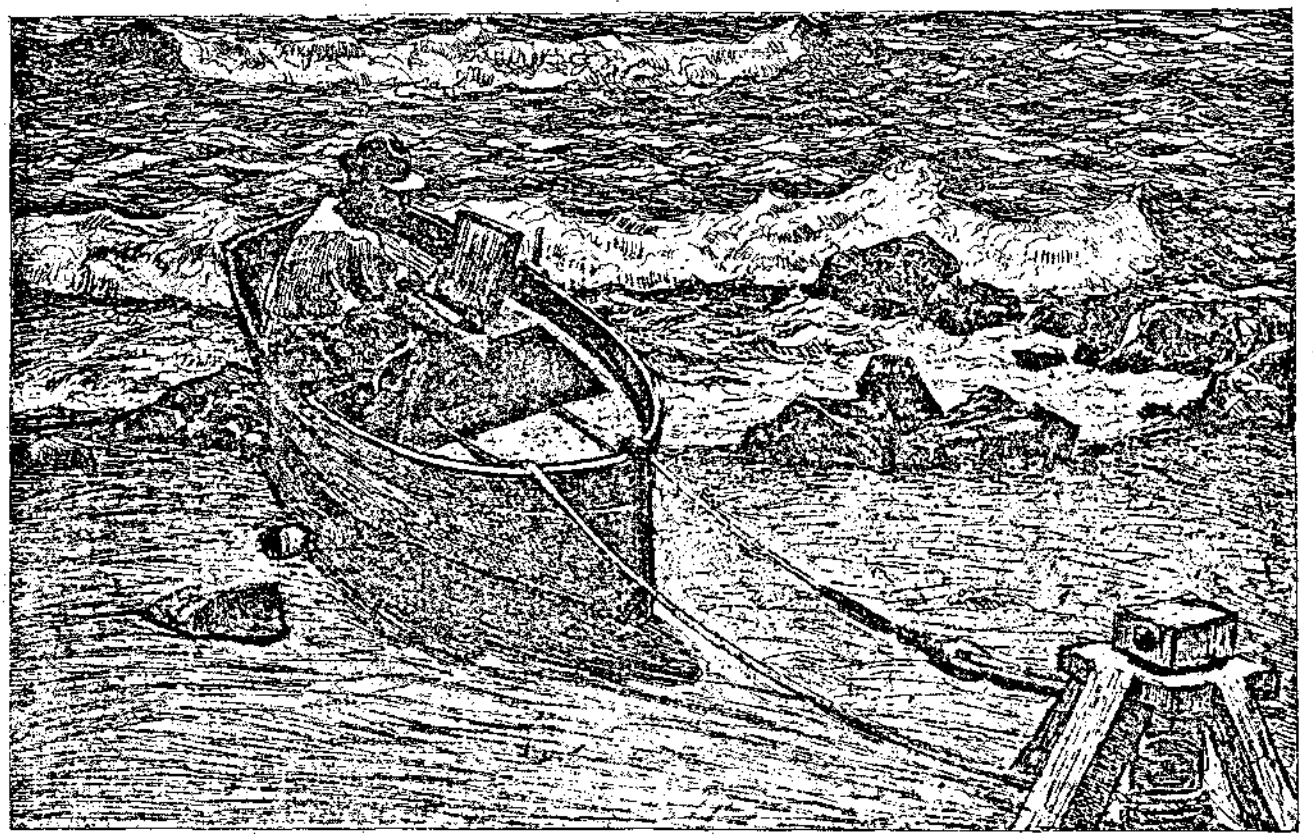
Държ.Мужка Гимназия
гр;ВАРНА.

# МОРСКИ СГОВОРЪ



ХУДОЖНИКЪТ НА РАБОТА

Ориг. офортъ отъ Ал. Мутафовъ

12 ■ 4

# ВАРНА — ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ, — НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТ. 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** — развлѣчения: театри кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

**ГОЛѢМИ МУЗИКАЛНИ ТЪРЖЕСТВА** въ началото на м. августъ съ участието на най-виднитѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматиченъ театръ и народната опера.

## Условия на живота най-износни

**Първостепенни хотели** отъ 60 до 150 лева легло.

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

**Обѣдъ или вечеря** въ първокласни ресторанти отъ 40—60 лева.

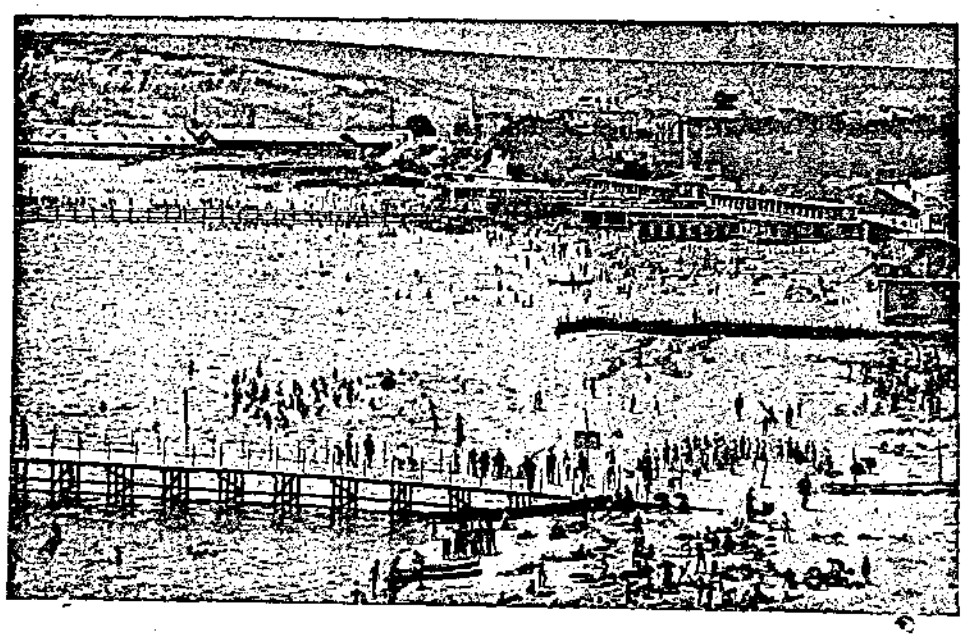
**Въ второстепенни ресторанти** се получава здрава и изобилна храна на по-низка цена.

**Табълъ д'отъ** отъ 100—120 лева.

**Лѣтовна такса и карта за цѣлия сезонъ 20 лева.**

### ТАКСА ЗА БАНИТѢ:

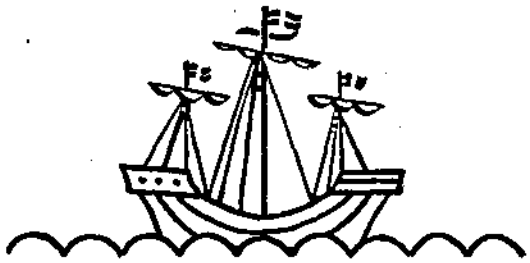
| | | |
|---|---|---|
| 1. Студени бани | I класа кабина | 10 лв. |
| | II „ „ | 5 лв. |
| 2. Топли бани | I класа кабина | 30 лв. |
| | II „ „ | 20 лв. |
| Басеинъ . . . . . | | 15 лв. |



Отъ 15. юний до 15. септември лѣтовницитѣ се ползуватъ 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.**




# МОРСКИ СГОВОРЪ

## ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 12 — Брой 4

Варна, априлъ 1935 година — Глав. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ


*ГЕОРГИ КАРАИВАНОВЪ*

## СЕРАФИМЪ

Нощьта бѣ страшна. Разярено
изхвърляше морето пѣна
и плискаше се въвъ брѣга.
А въ кръчмата покрай мангала
рибаритѣ се бѣха сбрали
и гледаха навънъ съ тжга.

„Студено, бре! — Дамянъ отмѣрн. —
При жарь съмъ, на, но пакъ треперя.
А вънъ какво е — Богъ да бди!"
Потърка си отъ студъ ржцетѣ
и нѣкаква жестока клетва
презъ зжбитѣ си процеди.

Въвъ тоя мигъ откъмъ морето
припука пушка, екъ долетя
и дигна всички на крака.
„Това е знакъ за помощь, братя!
Загиватъ! Дирятъ брѣгъ въ тъмата —
да имъ протегнеме ржка!"

Изтичаха навънъ. Въ лицето
зашиба ги зълъ, бѣсенъ вѣтъра.
И въвъ обзелия ги смутъ
тѣ отъ брѣга се суетѣха
и да отплуватъ не посмѣха —
сковалъ ги бѣше леденъ студъ.

Изпървомъ гледаха въ уплаха,
но скоро слама насъбраха —
и дигна се бѣлъ стълпъ отъ димъ.
Следъ него пламна буенъ огънь
и пламъка огрѣ въ тревога
*притичалия Серафимъ.*

„Ще видятъ огъня" — издума
единъ. А той го смъмри: „Глуми! —
и въ лодката се настани.
Наново пушки проехтѣха,
гърмежитѣ се съ воя слѣха
на разбѣснѣлитѣ вълни.

Къмъ своето чело той пръсти
издигна въ мигъ и се прекръсти,
и съ погледъ въ далнината впитъ
понесе се съсъ свойтѣ хора
къмъ бедния рибарски корабъ,
отъ бурнитѣ води разбитъ.

И борѣше се съ изпитнитѣ,
що му изпращаха вълнитѣ,
но не склони ни мигъ глава.
Човѣшкиятъ си дългъ послуша
и въвъ борбата седемь души
отъ смъртъ невѣрна отърва.

На борда се и другъ показа.
„Хей, слизай! Бързо!" Той му каза:
„Тукъ нма боленъ... Съ него азъ
ще чакамъ — какъ да го оставя?
Спасете тия и тогава
елате, братя, и за насъ."

Когато лодката се върна,
и майка му бѣ тамъ — прегърна
премръзналия Серафимъ.
Но той се дръпна: „Още двама
на кораба ни чакатъ, мамо,
и тѣхъ ще трѣбва да спасимъ!

Е, кой ще дойде пакъ съсъ мене?
Другаритѣ му, изумени,
предчувствуваха зла беда.
А майка му се втурна нѣма,
загледа го и въ скрѣбь голѣма
*на рамото му зарида:*

„Послушай ме! Нима забрави,
че се въ такава нощь удави
и твоя остарѣлъ баща?
А братъ ти пъкъ откакъ отплува
ни живъ, ни мъртавъ се не чува —
прибра го, може би, смъртьта.

Не тръгвай, чакай! Ще загинешъ!
Ще ме сломишъ! Смили се, сине,
надъ майчиния си животъ!"
„И тия тамо иматъ майка!" —
изрече и като замаянъ
подкара своя платноходъ.

Но тоя пжть бѣ самъ въвъ него,
и повече се време рѣя
изъ развилнѣлото море.
Безъ страхъ се борѣше съ водата
и здраво стискаше веслата,
додето кораба съзрѣ.

Закрилникъ бѣ, а Богъ закриля
безстрашнитѣ! Съ последни сили
той устреми напредъ лице.
„Спасени сме!" — извика бодро
стоящиятъ човѣкъ на борда
и грабна болния въ ржце.

Назадъ се лодката понесе.
Внезапно екна силенъ трѣсъкъ
и кораба потъна въ мигъ...
Надъ болния се той наведе
и съ братски погледъ го загледа
и подкрепи го съ бодъръ викъ:

„И ти си на животъ обреченъ!"
И пакъ къмто брѣга далеченъ
се устреми въвъ тоя часъ,
и щомъ се сѣнки провидѣха,
съ ржце имъ Серафимъ замаха
и викна съсъ прегракналъ гласъ:

„Кжде е майка ми? Да дойде!
Да не тжгува: азъ й водя
загубения синъ Игнатъ!"
И тоя викъ замрѣ сподавенъ...
Отъ страшна гибель, безъ да знае,
спаснлъ бѣ своя боленъ братъ.

---

*Г. КУПОВЪ*

## ДУНАВЪ И БЪЛГАРСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ

Следъ войната за нашето освобождение, нашитѣ освободители сж отдѣлили значително внимание на Дунава. Още първитѣ крачки въ това направление показватъ една обмислена и планомѣрна работа. Отъ старитѣ архиви може да се види, че желанието на първитѣ руски организатори е било новото Българско княжество да бжде застжпено като дунавска държава още отъ самото начало. Въ това отношение сж били правени доста усилия, които усърдно сж се подкрепяли отъ руската дипломация. Може би, Русия тогава е искела чрезъ младата държава да се намѣси по-активно въ всички дунавски въпроси, които за времето си бѣха етапъ къмъ развитието на програмата й за излазъ на свободно море. Както и да е, но руситѣ гледаха на Дунава, като на единъ важенъ отъ економическо, политическо и военно значение въпросъ. До колко е било важно това се вижда, че туряйки начало на националното българско корабоплаване, тѣ избиратъ не Черно море, а Дунавъ и ядрото на бждещата морска мощь се организирва въ Русе. Това е едно напълно правилно исторически обосновано гледище за развитието на новата българска държава, на която трѣбваше да се създадатъ добри условия за сжществување. Въпрѣки оскжднитѣ си плавателни срѣдства Русия направи жертвата и остави рѣчнитѣ си параходи „Голубчикъ", „Опитъ" и „Взривъ", нѣколко малки катери, две малки миноноски, които на времето си бѣха напълно съвременни и действителни бойни срѣдства. Това бѣше ядрото, около което трѣбваше да се създаде българската рѣчна военна и търговска мощь. Не бѣ пропуснато да се обмисли и въпросътъ за уреждането на една корабостроителна и снабдителна база за корабитѣ, за каквато цель бѣше избранъ Русе, като най-подходещъ въ тѣзи времена и условия. Трѣбва да се очудва човѣкъ на голѣмата предвидливость на първото обзавеждане на русенската база, която, даже въ отдалечени времена, представляваше единъ примѣръ на разбирание и широкъ замахъ, гласенъ за бждещитѣ планове.

Арсеналътъ въ Русе бѣше твърдо богато обзаведенъ, даже и по масщабъ, който ние бихме могли да имаме днесъ следъ 57 години.

Не минаха много години и плаващиятъ паркъ на Дунавската флотилия, на която и предстоеше да играе значителна роля въ изграждането на новата дунавска държава, бѣше увеличенъ съ кулуването на още единъ модеренъ за времето си параходъ. Близкиятъ мотивъ за неговото купуване бѣше нуждата отъ княжеска яхта.

Съ това, обаче, не се спрѣ развитието ни на Дунава, а широко се обмисляше планътъ за едно добре разработено и обзаведено въ всѣко отношение дунавско корабоплаване, което трѣбваше да предшествува всички други начинания въ развитието на съобщителнитѣ срѣдства на страната. Творческиятъ замахъ на една правилна държавна идея, кждето Дунавъ се третираше като единъ свързанъ съ бждещето на страната факторъ, личеше въ всичко.

Когато събитията измѣстиха руситѣ отъ активната намѣса въ уредбата на българското княжество и върху младитѣ български политици легна тежестьта на ржководството на държавата, една отъ първитѣ последици бѣше измѣстване на дунавскитѣ въпроси на заденъ планъ.

Българскитѣ държавници отъ него време бѣха далеко отъ схващанията за голѣмото значение на Дунава за държавата и го оставиха да си тече спокойно покрай нашата граница, безъ да намѣрятъ достатъчни мотиви да го включатъ въ стопанския и воененъ планъ на държавното ни развитие.

Година следъ година рускитѣ начинания на Дунава, изоставени на държавата, влачеха своето сжществуване на натрапници. Младата генерация отрече нуждата отъ водна отбрана по Дунава, като излишна и луксозна. Дунавското търговско корабоплаване не можа да намѣри подкрепа и поощрение, защото и безъ насъ на Дунава имало редовни и добри съобщения, които безъ всѣкакви грижи отъ страна на България вършели отлично своята служба и напълно задоволявали нашитѣ нужди.

Убеждението, че съ Ромъния ние нѣма какво да дѣлимъ, че посѣгателствата й ще бждатъ всѣкога отбити, когато тѣ бждатъ насочени къмъ нашата територия, кждето ние трѣбва да съсрѣдоточимъ своитѣ грижи за отбрана, направиха излишно поддържането на дунавски военни кораби, които гъл-

татъ голѣми срѣдства отъ оскждния ни държавенъ бюджетъ. По такива съображения се изоставиха нашитѣ кораби на Дунава да дойдатъ до негодность, по липса на срѣдства за подържането имъ, макаръ че опитътъ отъ краткотрайната Сръбско-българска война бѣше подчерталъ нуждата отъ кораби.

Когато въ 1913 г. ние се оказахме съвършенно открити отъ къмъ северната си граница и ромънитѣ свободно пресѣкоха Дунава, за да се явятъ въ тилъ на българската армия, разнебитенитѣ кораби на Дунавската флотилия доживѣха своя плачевенъ край да бждатъ потопени отъ собственитѣ си екипажи, за да не попаднатъ въ ромънски ржце. Както заповѣдьта, така и изпълнението на тази заповѣдь бѣше едно логическо последствие отъ чисто българското традиционно схващане за значението на Дунава въ отбраната на страната.

Едва що родилата се идея за военно и търговско корабоплаване въ страната, подритвана и гледана накриво като незаконно природено дете въ семейството, съ лекота на изпълненъ дългъ, се унищожи съ единъ замахъ. И сякашъ всичко въздъхна съ облекчение за откжсването на единъ болезненъ цирей отъ снагата на България.

Дойде и Европейската война. Съ своитѣ тежки и трагични години, когато трѣбваше да се организира цѣлата страна за една дълга и сериозна съпротива и когато ясно се съзна голѣмата роля, която има да играе Дунавъ въ стопанската организация на съпротивата, ние не намѣрихме тамъ български корабъ. Провидението ни помогна и доблестнитѣ наши войски, въпрѣки липса на срѣдства и подготовка, плениха единъ руски корабъ „Бѣлградъ" и единъ ромънски „Тереза", които получиха имената „Варна" и „Орѣхово" и на които бѣ отредено да отстояватъ правата и честьта на българската държава по Дунава, презъ най-голѣмия европейски катаклизъмъ. Много усилия, много устойчивость се развиха презъ това време, за да се създаде българско национално корабоплаване, но липсата на едно твърдо убедено съзнание, че корабоплаването на Дунава е държавна необходимость още не бѣше проникнало така здраво въ българскитѣ ржководни срѣди, за да го поставятъ въ редоветѣ на тия държавни нужди, които вървятъ предъ всички други и за които скжпването на материалнитѣ жертви е престжпление.

Ако погледнемъ сега на изминатия пжть и пренесемъ погледа си къмъ 17. мартъ, когато се тури началото на редовно съобщение по Дунава съ български параходи, неволно предъ насъ това дѣло изпъква като подвигъ за извършването на който се е изисквало много гражданска доблесть и високо държавническо съзнание. Съ двата отремонтирани влѣкача „Витъ" и „Искъръ" наново започваме едно дѣло, което днесъ вече трѣбваше да бжде въ разцвѣта си.

Двойно по-голѣма е заслугата на тия, които създадоха 17. мартъ, защото върху развалинитѣ на едно дѣло по-мжчно се изгражда неговото възстановяване, тъй като много-насоения отъ настроения, отъ накърнени амбиции, отъ лични заинтересованости на свои и чужди ще се опитатъ да компрометиратъ това начинание. За да издържи напора на всичко това, което ще се полжи да го съсипи, се иска рѣдка твърдость и убеждение, че това е дѣло на държавническа прозорливость.

Ние предвиждаме голѣмитѣ препятствия, които има да издържи опитътъ на нашето национално корабоплаване. Като всѣко начинание, което е чуждо на обществения духъ на нацията, то ще бжде всѣкога подъ заплахата на кжсогледата егоистична стихия на разрушението на всичко това, което не е, „мое" дѣло.

За да предвардимъ лошитѣ последици, нужна е веднага следъ първата крачка, нова по-сигурна и по здрава. За тая линия двата парахода сж недостатъчни. Налага се добре да се обмисли начинътъ, по който въ най-скоро време въ дѣло трѣбва да влѣзатъ нуждното число параходи и шлепове, които въпрѣки възможния саботажъ на всички заинтересовани, да издържатъ пробата.

Ако въ тоя случай се отървемъ безъ сътресения, това ще покаже само, че съзнанието у българина е надраснало вече първобитното му схващане и горчивиятъ опитъ на миналото го е научилъ да вижда по-ясно своя правиленъ пжть на икономическото и политическото си развитие.

---

*СТАНЧО ЧОЛАКОВЪ*

## ПАРАХОДНИЯТЪ ПАРКЪ НА БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО

Напоследъкъ се заговори за закупуване на нѣколко нови параходи, понеже наличнитѣ не сж достатъчни да поддържатъ досегашнитѣ линии, а камо ли и да предприематъ нови, каквито нуждитѣ на външната ни търговия налагатъ.

За сега Б. Т. П. д во поддържа две линии — египетската и срѣдиземноморската, а се предвижда и континентална линия.

*Египетската линия* е отъ голѣмо значение за нашата външна търговия, тъй като ни свързва съ близко-източнитѣ пазари—Гърция, островитѣ въ Бѣломорието, Сирия, Палестина и Египетъ. Тѣзи страни сж наши пазари още отпреди освобождението, а и ще останатъ такива, защото се намираме въ благоприятно географско положение и защото търсятъ точно такива земедѣлски, скотовъдни и даже индустриални произведения, каквито произвеждаме: пшеница, слънчогледово семе, тютюнъ, млѣчни произведения, добитъкъ и пр.

Трѣбва да добавимъ, че тъкмо тия страни сж особено важни и поради обстоятелството, че срещу вноса въ тѣхъ се получава свободна за арбитражъ валута. За да използуватъ това предимство въ по-голѣмъ размѣръ, нашитѣ износители се принуждаватъ да наематъ (афретиратъ) чужди кораби срещу чужда валута. Увеличението на броя на корабитѣ и постепенното имъ снабдяване съ хладилници, ще даде възможность да увеличимъ особено износа на млѣчнитѣ произведения, на закланъ добитъкъ и птици, на овощия и пр., за пласмента на които артикули сжществуватъ най-благоприятни обективни условия, особено въ Палестиня и Египетъ.

Увеличението на корабния паркъ по тази линия ще ни даде възможность да вземемъ часть отъ

трафика на голѣмия пѫть: Портъ-Саидъ, Черно море, Централна Европа и обратно, който е интересенъ като източникъ за добиване на чужди девизи.

Тукъ му е мѣстото да се подчертае, ча Б. Т. П. д-во се ползува съ много голѣмо довѣрие между товарачитѣ въ пристанищата, които корабитѣ му посещаватъ. Това довѣрие е единъ елементъ въ повече за увеличение на конкурентоспособностьта му спрямо чуждитѣ параходи. Колко е голѣмо това довѣрие, показва фактътъ, че неотдавна египетското правителство се реши да повѣри транспорта на едно значително количество сребро за Палестиня само на български параходъ, въпрѣки наличностьта на много други чужди, даже египетски параходи.

За да се поеме цѣлия сегашенъ и напълно възможенъ нашъ износъ по тази линия, необходимъ е единъ параходенъ паркъ отъ четири единици, подходящи за цельта. За сега Б. Т. П. д-во разполага само съ параходитѣ „Бургазъ", „Царь Фердинандъ", и „България" отъ които само първиятъ може да се счита годенъ за използуване и при условие, че ще бѫде ремонтиранъ. Въпрѣки това, пакъ използуването му ще бѫде възможно само за единъ непродължителенъ периодъ отъ време. „Царь Фердинандъ" е нерентабиленъ за тази линия, но независимо отъ това, той е необходимъ, при съответенъ ремонтъ, за пѫтнишко-екскурзиантенъ параходъ, нуждата отъ какъвто постоянно расте. „България" е съвсемъ старъ и напълно непоходящъ за тази линия. Вѣроятно ще се наложи д-вото да се освободи отъ него.

Следователно, по тази линия не притежаваме нито единъ що-годе подходящъ и годенъ за цельта корабъ. Това положение ще се поправи, като параходитѣ „Мария Луиза" и „Балканъ" се извадятъ отъ срѣдиземноморската линия и се поставятъ въ действие по египетската.

Египетската линия представлява интересъ и отъ гледище на пѫтническия превозъ. Наистина, международната ж. п. линия Бѣлградъ—София—Цариградъ отвлѣче пѫтническия трафикъ Европа—Цариградъ—Ориента отъ естествения му пѫть презъ Дунава—Русе—Варна—Цариградъ, обаче, постройката на канала при Желѣзнитѣ врата, създаването на Австрийското експресно параходно движение на Дунава, издигането на Варна като модеренъ и евтинъ международенъ курортъ, създаде новъ интересъ къмъ използуването на стария пѫть презъ Дунава—Русе—Варна. Този интересъ може да бѫде използуванъ отъ насъ въ съгласие съ Австрийското параходно д-во (докогато уредимъ нашъ дунавски флотъ) за създаването на една комбинирана туристическа линия —Виена—Дунава—Русе—Варна—Цариградъ, а даже и Египетъ, Гърция и пр. и обратно. Въ услуга на тази линия Б. Т. П. д-во постави парахода „Царь Фердинандъ", съ който, въпрѣки непригодностьта му, се постигнаха блестещи резултати. Интересътъ къмъ пѫтуванията за Варна и за Цариградъ и близкия Изтокъ е силно повишенъ въ Централна Европа и е желателно да се вематъ бързи мѣрки за отстраняването на една евентуална конкуренция отъ страна на ромънската ж. п. администрация и ромънското корабоплаване. Не трѣбва да се забравя, че презъ изтеклото лѣто отъ ромънска страна бѣха направени опити за привличане на трафика отъ Централна Европа за Цариградъ презъ Кюстенджа, вмѣсто презъ Варна.

Поне единъ модеренъ пѫтнически параходъ се налага не само поради това, че туристическиятъ трафикъ между Варна и Цариградъ постоянно расте, но и за да се поеме преноса на поклонницитѣ на Светитѣ мѣста, емигрантитѣ евреи отъ Централна Европа и туриститѣ отъ и за Египетъ — страна, отъ която презъ 1934 г. сѫ излѣзли за Родосъ и Гърция надъ 50 хиляди души. Трафикътъ на лѣтовници отъ Египетъ, Палестиня и Сирия къмъ Варна и други наши лѣтовища представлява сѫщо така интересенъ обектъ за една пѫтническа египетска линия. Небезинтересенъ е туристическиятъ трафикъ отъ Централна Европа презъ Варна за Кримъ и рускитѣ брѣгове и обратно, за които сѫществуватъ всички обективни условия за голѣмо развитие.

*Срѣдиземно-морската линия.* Тази линия засѣга Италия, Франция, Испания и о. Малта. Какви изгледи се обещаватъ за нашето параходство, личи отъ следната сравнителна таблица:

| Год. | Износъ презъ Варна и Бургазъ въ тона | | | Всичко |
|---|---|---|---|---|
| | *I линия* Гърция, Турция, Египетъ, Палестина и пр. | *II линия* Италия, Испания, Франция | *III линия* Англия, Белгия, Холандия, Германия | |
| 1931 | 27·063 | 78·867 | 335·713 | 457·098 |
| 1932 | 24·176 | 66·417 | 198·362 | 321·108 |
| 1933 | 14·594 | 52·700 | 179·322 | 251·970 |

Втората линия заема кржгло 20% отъ цѣлия ни черноморски износъ, когато египетската заема кржгло 6%. Ако при 6% отъ морския ни износъ, египетската линия е необходима, какво остава за Срѣдиземно-морската линия, която ангажира 20%! Тукъ сѫ необходими повече параходи и поради това, че пѫтуванията сѫ по-далечни и траятъ по-дълго време. Въ действителность, обаче, тая линия се поддържа отъ „Балканъ" и „Мария Луиза", които, при това, пѫтуватъ и по континенталната линия.

*Континенталната линия.* Горната таблица изяснява и значението на континенталната линия — тя ангажира кржгло 65% отъ морския ни износъ.

Създаването и поддържането на тая линия се налага отъ жизнените интереси на българския износъ, насоченъ главно къмъ западно европейскитѣ пристанища Антверсъ—Ротердамъ, Хамбургъ, Лондонъ и др. Особено важенъ е износътъ на нашитѣ зърнени храни и тютюни, които се отправятъ предимно къмъ германскитѣ и холандскитѣ пристанища.

Успоредно съ това, отъ твърде голѣмо значение е и проникването и задържането ни на английскитѣ пазари — предимно Лондонъ, който би се интересувалъ отъ произведенията на нашето скотовъдство и земедѣлие. Този пазаръ е за насъ отъ голѣма важность, тъй като дава свободни девизии, отъ които Б. Н. Банка има абсолютна нужда. Задоволяването на българската индустрия съ презморски сурови материали е силно затруднено отъ липсата на свободни благородни девизи, чието набавяне се улеснява чрезъ развитието на презморския ни износъ, именно къмъ Англия, Холандия, Белгия и пр., т. е. тъкмо странитѣ, въ които ние мжчно можемъ да разширимъ нашия вносъ, безъ да засилимъ до възможния максимумъ корабния си паркъ. Би могло така да се нареди, че освенъ западно-европейскитѣ пазари, корабитѣ отъ тая линия да засѣгнатъ и пристанищата по западнитѣ италиански брѣгове, Малта, Испания и евентуално Тунисъ, за кждето сѫществуватъ обективни

условия за износъ на тютюнъ, заклани и живи птици и животни, яйца, фуражъ, варива, а отчасти зърнени храни и брашна.

Линията става още по-важна, поради възможността да поемемъ чрезъ нея поне една часть отъ международния трафикъ, изходещъ отъ пристанищата на черноморския и източната часть на Срѣдиземно-морския басейни, насоченъ къмъ западно-европейскитѣ пристанища и английскитѣ острови. Могатъ да се споменатъ и възможноститѣ за вземане на значителна часть отъ руския черноморски трафикъ, тъй като руситѣ, поради недостигъ на собствени кораби, сж принудени да афретиратъ голѣмъ брой чужди параходи. Ромънскиятъ износъ на зърнени храни и дървенъ материалъ сжщо дава възможность за използуване на нашитѣ параходни линии, тъй като, както устието на Дунава, така и Кюстенджа даватъ трафикъ, който далечъ не може да бжде обслужванъ само отъ ромънското корабоплаване. Изобщо може да се каже, че нашето морско параходство се намира въ особено благоприятно положение за привличането на черноморски трафикъ, поради обстоятелството, че като изхожда отъ пристанищата Варна и Бургазъ, има сравнително по-ниски експлоатационни разноски отъ всички други корабоплавни предприятия, които идватъ да дирятъ навло въ Черноморския басейнъ.

Независимо отъ това, континенталната линия непременно ще има и обратенъ товаръ, особено, ако нашитѣ масови доставки поне отъ Б. З. К. Банка предпочитатъ българскитѣ параходи. Обратенъ товаръ ще представляватъ и англиискитѣ каменни вжглища за Срѣдиземноморието. Тази линия изисква параходи съ 6—7 хиляди тона товароспособность.

2. Едно национално параходство е не само желано, но и необходимо по следнитѣ съображения:

1. Като нагажда рейситѣ си по посока и по време съобразно нуждитѣ на външната ни търговия, националното параходство съдействува за издържането и дори за намирането на чужди пазари.

2. Като нагажда навлата си къмъ нуждитѣ на външната ни търговия, националното параходство улеснява конкурентно-способностьта ни. Нашата собствена история ни учи, че чуждитѣ транспортни компании почватъ да своеволничатъ и да играятъ съ интереситѣ ни, щомъ отбиятъ инициативата ни да имаме собствени превозни срѣдства и щомъ се затвърдятъ у насъ. Примѣритѣ започватъ още съ източно-компанскитѣ желѣзници, повтарятъ се съ Дойче Леванте линия преди войнитѣ, потретватъ се презъ времето, когато нашитѣ параходи бѣха реквизирани отъ французскитѣ власти следъ голѣмата война, за четвърти пжть се срѣщатъ при износа на яйцата за Испания и ще се срѣщатъ още много пжти.

3. Чуждитѣ параходства могатъ да станатъ проводници на пасивна стопанска война срещу насъ или на нелоялна конкуренция отъ чуждитѣ фирми, съ които сж свързани.

4. Чуждитѣ параходи, като по-голѣми и съ по-масовъ товаръ отъ нашитѣ параходи, се стремятъ да стоятъ на кей у насъ колкото може по-кратко време. Поради това, става нужда да се товари или разтоваря нощемъ или въ праздниченъ день, а двойната нощна или празднична надница намалява конкурентно-способностьта ни.

5. Когато износътъ или вносътъ става съ чужди параходи, навлото остава въ пасивъ на платежния ни балансъ, респективно ще губимъ чужди дивизи. Когато единиятъ и другиятъ ставатъ съ наши параходи, печелимъ навлото, респективно печелимъ чужди дивизи. Грамадното значение на чуждитѣ девизи нѣма защо изрично да се формулира—знаемъ го всички.

6. Националнитѣ търговски параходи сж необходими и за военно време. Балканската, както и Свѣтовната войни доказаха, каква роля може да играе националниятъ търговски флотъ, за да не става нужда да говоримъ за бждещето.

7. Най-после, дори погледнато чисто частно комерчески, презъ последнитѣ години всѣки параходъ е печелилъ срѣдно годишно по 2, 4 милиона лева чужди девизи. При днешния девизенъ режимъ тѣзи девизи носятъ премия до 48%—вземаме срѣдно 30%, които правятъ по 700—750 хиляди лева на параходъ за година.

Излишекътъ отъ чужди девизи, получавани отъ транспортната дейность на нашитѣ параходи, се е движилъ както следва:

| | 1931 г. | 1932 г. | 1933 г. |
|---|---|---|---|
| Приходи отъ навло за износъ . . . . | 17,380,146 л. | 16,082,552 л. | 12,295,949 л. |
| Приходи отъ навло за вносъ и транзитъ . . . . . | 11,533,286 л. | 9,082,788 л. | 8,594,554 л. |
| Всичко приходи | 28,913,432 л. | 25,165,340 л. | 20,890,503 л. |
| Всичко разходи за агенц. въ чужбина | 22,606,134 л. | 17,245,472 л. | 13.050,872 л. |
| Чистъ остатъкъ въ дивизи . . . . . | 6,307,298 л. | 7,919,868 л. | 7,839,631 л. |

За илюстрация на чисто комерческитѣ резултати отъ параходитѣ нека да анализираме баланса на Б. Т. П. Д-во за 1933 г. — балансътъ за 1934 г. не е още готовъ.

Всички приходи и разходи на параходното д-во презъ 1933 г. сж разпредѣлени между параходитѣ, споредъ деятелностьта и стойностьта имъ, както следва:

| | |
|---|---|
| а) приходи на параходитѣ, заети съ външната търговия „Бургазъ", „Царь Фердинандъ" и „България . . . . . | 34,627,099 л. |
| отъ тѣхъ държавна субсидия . . . . . | 12,885,162 л. |
| оставатъ приходи отъ функционирането | 21,741,937 л. |
| Разходи на сжщитѣ параходи . . . . | 26.938.426 л. |
| Отъ тѣхъ фондове на съхранение Б.З.К. Банка и д-вото: | |
| Запасенъ фондъ . . . . . | 101.500 лв. |
| Фондъ подновяване . . . . . | 1.000.000 лв. |
| Фондъ застраховки въ Б. З. К. Банка | 2.432.419 лв. |
| Фондъ амортизации . . . . . | 2.104.610 лв. |
| | 5.638.529 лв |
| Оставатъ разходи за самото функциониране . . . . . | 21.299.897 лв. |
| Разликата между приходитѣ и разходитѣ на самото функциониране даватъ чиста печалба отъ . . | 442.040 лв. |
| Прибавяме девизната премия кржгло (700.000 лв. на единъ параходъ) | 2.100.000 лв. |
| | 2.542.040 лв. |
| б. Приходи отъ крайбрѣжното плаване | 5.629.435 лв. |
| Отъ тѣхъ субсидии . . . . . | 3.462.198 лв. |
| Приходи отъ фунционирането . . . | 2.147.237 лв. |
| Разходи . . . . . | 6.145.170 лв. |
| Отъ тѣхъ фондове . . . . . | 2.059.718 лв. |
| Разходи отъ функционирането . . . | 4.085.452 лв. |
| Чиста загуба . . . . . | 1.938.215 лв. |

Следователно, държавнитѣ субсидии отиватъ за покриване загубитѣ отъ крайбрѣжното плаване,което пъкъ интересува държавата и за отдѣляне на фондове, които сж капитали и които могатъ да бждатъ оползотворни въ всѣки моментъ. Параходитѣ, които се занимаватъ съ износа и вноса, донасятъ значителни печалби.

VI.

Досегашнитѣ количествени заслуги на параходството ни сж все още недостатъчни: нашитѣ параходи пренасятъ срѣдно едва около 10% отъ морския ни износъ и около 8—9% отъ морския ни вносъ. Причината за слабото участие на параходитѣ ни въ външната ни търговия се крие въ недостатъчния брой на сжщитѣ. Това обстоятелство добре се използува отъ чуждитѣ компании, които иначе не биха могли да се задържатъ до такава степень, защото въ всѣко отношение могатъ да бждатъ конкурирани отъ нашитѣ параходи. Споредъ статистическитѣ данни за посещенията на параходитѣ въ Варна и Бургазъ, на единъ български параходъ се падатъ 8 чужди презъ 1932 г. (всичко 436 парахода, отъ които 48 български), 13 чужди презъ 1933 г. (всичко 597 параходи, отъ които 42 български) и 8 чужди презъ 1934 г. (всичко 558 параходи, отъ които 64 български).

Независимо отъ това, общата полезна товароспособность на сегашнитѣ ни параходи е кржгло 15.000 тона, а износътъ ни по море презъ последнитѣ 4—5 години достига срѣдно годишно по 345.000 тона. Следователно, дори да допуснемъ, че всичкитѣ ни параходи ще направятъ най-редовни рейси, безъ да оставатъ на ремонтъ и че всѣки единъ ще взема пъленъ товаръ, то за пренасянето поне на 30% отъ споменатия експортъ сж необходими около 90—100 рейски. Понеже всѣки единъ рейсъ изобщо по египетската, срѣдиземноморската и континенталната линии трае срѣдно по 40 дена, или 9 рейси въ годината, сегашнитѣ 5 параходи ще направятъ максимумъ 45 рейси. За останалитѣ 50—55 рейси сж необходими още 6—7 параходи. Едно евентуално изваждане отъ строя на нѣкои отъ сегашнитѣ ни параходи, естествено, налага нуждата отъ увеличение числото на новозакупенитѣ параходи.

Къмъ горното съображение трѣбва да прибавимъ и това, че сезонниятъ характеръ на нашия износъ не е рѣзъкъ. Това се вижда отъ следнитѣ данни за износа по месеци срѣдно за годинитѣ 1929 до 1933:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | януарий, | февруарий, | мартъ, | априлъ, |
| тона: | 32.324 | 28.012 | 39.969 | 47.994 |
| | май, | юний, | юлий, | августъ, |
| тона: | 42.837 | 34.443 | 31.651 | 35.562 |
| | септемврий, | октомврий, | ноемврий, | декемврий, |
| тона: | 56.165 | 64 943 | 53.247 | 46.490 |

Наистина, тѣзи месечни срѣдни се отнасятъ за цѣлия ни износъ, не само за морския, но разликата не може да е сжществена. Въ всѣки случай, товаръ за единъ до два параходи ще има всѣки месецъ. Оставаме на страна товаротъ, който може да се вземе отъ чужди пристанища.

Бждещето развитие на стопанството и на външната ни търговия, поне за време равно на амортизационното такова за всѣки сега купенъ параходъ, не носи сериозни опасения, че морскитѣ ни нужди ще спаднатъ до степень да направятъ новитѣ параходи излишни. Нѣщо повече дори, чрезъ една координирана търговско-политическа и транспортно-политическа дейность на правителството, отъ тукъ нататъкъ резултатитѣ ще бждатъ сравнително подобри. Но нека най-после допуснемъ, че биха настжпили моменти, когато единъ или два отъ параходитѣ останатъ известно време въ бездействие. Това не би трѣбвало да осуетява увеличаването на параходния ни паркъ, тъй като грамадното значение на националното параходство не се състои само въ прѣкото комерческо рентиране, а, преди всичко, въ косвената народо-стопанска полезность. Тази полезность може да бжде проявена даже и тогава, когато параходитѣ сж вързани, защото все пакъ сж готови да се намѣсятъ, щомъ чуждитѣ компании започнатъ да своеволничатъ. Следователно, даже и вързани, тѣ сж стражъ за интереситѣ на външната ни търговия, защото самото имъ присжтствие въ нашитѣ пристанища респектира.

---

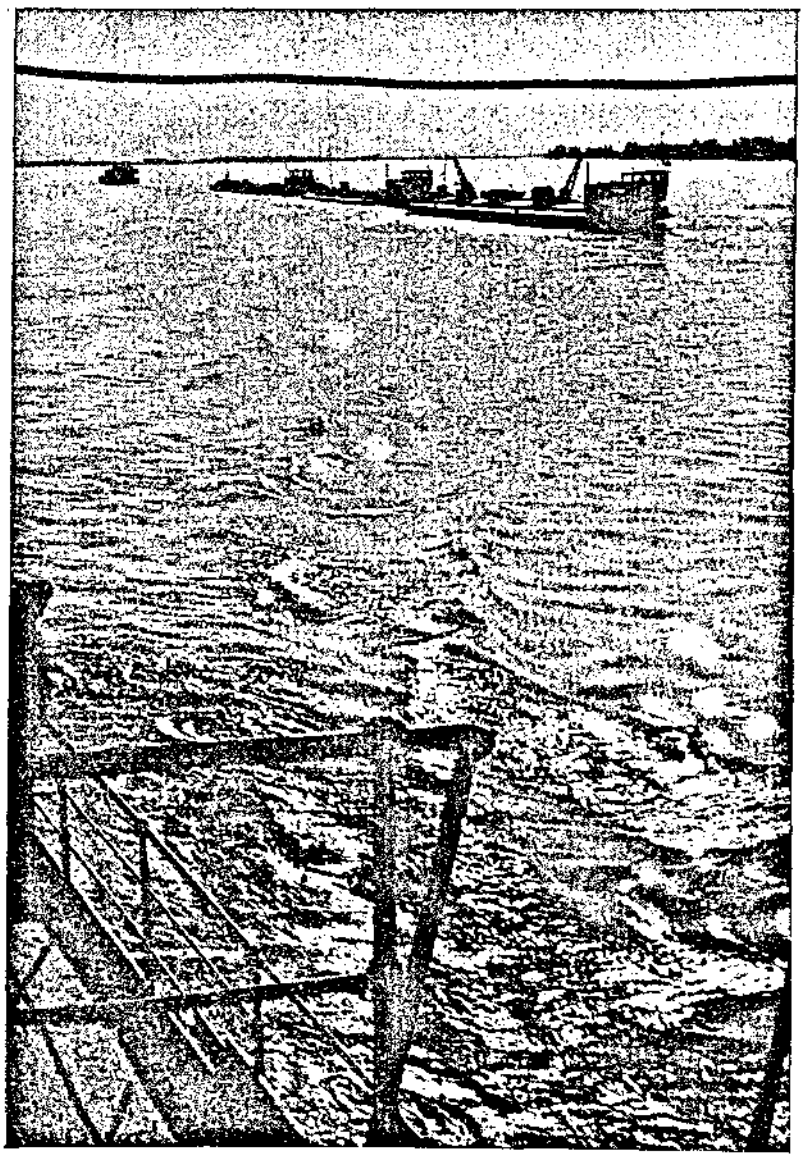
*Проф. Я. АРНАУДОВЪ*

## МОРЕТАТА, ГОЛѢМИТѢ ВОДНИ ПЖТИЩА И ДУХОВНАТА КУЛТУРА НА ЧОВѢЧЕСТВОТО

II.

Отъ всички приведени примѣри се вижда очебийната връзка между воднитѣ пжтища и създадената край тѣхъ култура. Какъвъ е характеръ на това отношение, е ли то на такова на една постоянна каузална зависимость въ смисълъ, че духовна култура се създава само тамъ, гдето има водни пжтища, и обратно, че воднитѣ пжтища създаватъ винаги материална и духовна култура? Единъ бѣгълъ погледъ на картата на частитѣ на свѣта ще ни предпази отъ подобна морска романтика. Явно е, че далечъ не навсѣкжде, гдето има морета и плавателни рѣки, сж създадени културни ценности. Ония пунктове и области по воднитѣ пжтища, гдето сж се появили такива, съставляватъ незначителна часть отъ брѣговетѣ на моретата и рѣкитѣ, даже и като се вематъ предъ видъ само ония морета и части отъ тѣхъ, чиято брѣгова линия се явява съвсемъ благоприятна за създаването на мореплаване. Отъ друга страна, има създадени чисто или почти чисто континентални култури. Тукъ е мѣстото да подчертая, че духовната култура далечъ не се явява като резултатъ на материални условия. Време е вече да се преодолѣе това схващане, което е все още много разпространено всрѣдъ нашата интелигенция. Напротивъ, както духовнитѣ тъй и създаденитѣ отъ човѣка материални ценности сж продукти, преди всичко, на духа, защото той ги твори по силата на известни заложби, вложени въ него. Култура създаватъ народи, които сж надарени да създаватъ такава, както и една мощна търговия и индустрия процъвтява у народи, които сж първично надарени въ това направление. Но азъ не ще изпадна въ другата крайность, да отрека изцѣло значението на материалнитѣ условия. Обаче, тия се явяватъ като условия не за създаване, а за развиване и засиляне на ония ценности, които създава духътъ. Единъ богато одаренъ духъ, едно талантливо племе, поставени при лоши условия на развитие, ще създаватъ ценности, които не ще изиграятъ особена историческа роль. Всичко е продуктъ

на човѣшкия духъ, ала при благоприятни географски, климатически и стопански условия тоя намира почва, гдето той не само ще вегетира, а ще се развие мощно и ще създаде нетленни плодове. Затова и морето, както и въобще воднитѣ пѫтища иматъ значение за създаването на духовна култура, доколкото тѣ представляватъ и създаватъ необходимитѣ материални условия за развоя на духовни ценности. При това, като се има предъ видъ, отъ приведенитѣ примѣри, че моретата и голѣмитѣ рѣки благоприятствуватъ за създаването на духовни ценности посрѣдствомъ материалното благосъстояние, което се явява въ резултатъ на оживената търговия, водена по воднитѣ пѫтища, става явно, че последнитѣ започватъ да играятъ роль за развоя на духовната култура едва тогава, когато у единъ народъ се създаде търговски стокообмѣнъ и свързаният съ него градски животъ. Тоя периодъ се предшествува у повечето народи отъ такъвъ на натуралното стопанство, съ което е свързана обикновено една предимно континентална материална и духовна култура.



НА ЗАЛѢЗЪ ПО ДУНАВА

Снимка Бончо Карастояновъ

Но тукъ се присъединява още едно грамадно значение на воднитѣ пѫтища за духовната култура. Ако хвърлимъ погледъ върху развоя на разнитѣ образованости, създадени въ течение на вѣковетѣ, ще видимъ, че тѣхната история представлява въ повечето случаи заимствуване, преработване, прѣдаване на други народи, често пѫти взаимодействие, а сравнително рѣдко срѣщаме създаване на една напълно самобитна култура безъ външно въздействие, съ изключение на примитивнитѣ култури. Съ други думи духовнитѣ културни ценности странствуватъ отъ народъ въ народъ. Даже една такава съвършенна култура като гръцката се създаде възъ основа на елементи, възприети отъ египтянитѣ. При разглеждане на скулптурни и археологически музеи срѣщаме зали, изложенитѣ предмети въ които зрителятъ се колебае, дали да причисли къмъ късноегипетската или ранногръцката култура. Тия елементи, разбира се, въ последствие бидоха доразвити, преобразени, съединени съ други и въ тѣхъ се вложи богатото духовно съдържание на старитѣ гърци. Гръцката литература, изкуство, наука и философия дадоха голѣмъ тласъкъ на римския духовенъ животъ. Западно-европейскитѣ народи отъ срѣдновѣковието и новото време създадоха свои култури, въ които се преплитатъ главно три съставни части: римска образованость, християнство и черти отъ германския духовенъ духъ. Къмъ тѣхъ у испанцитѣ се прибавятъ и елементи отъ арабската култура, която, както видѣхме, отъ своя страна е заимствувала отъ нѣколко народи, но е и създала много свое. Културата на източно-европейскитѣ народи пъкъ е резултатъ отъ сливането на гръко-византийски, славянски и християнски елементи. Въ частность германскиятъ народъ, следъ като биде обособенъ като етническо и културно цѣло, въ течение на редица столѣтия, се намира подъ културно влияние на французитѣ, испредили го за това, че се развиваха върху старата културна почва на бившата провинция Галия. Сѫщиятъ германски народъ въ 14. и 15. вѣкове заимствува отъ Италия въ 16. до известна степень отъ Испания, въ срѣдата на 17. до срѣдата на 18. пакъ отъ Франция и то въ подавляващи размѣри, следъ това отъ Англия и създава презъ втората половина на 18. вѣкъ висши културни ценности — национални и общочовѣшки — въ които най-ценното отъ нѣмския народенъ духъ е съединено съ формитѣ на гръцкия античенъ миръ. Тая германска култура започва да влияе навънъ; сега отъ своя страна нѣмския народъ въздействува върху френската култура, върху севернитѣ народи, върху славянитѣ, а главно руситѣ, които, както се каза вече, отъ 1880 година насамъ започнаха сѫщо така една голѣма културна експанзивность, която има тепърва да се развива. Безспорно при такова странствуване на културнитѣ блага отъ народъ, въ народъ най-голѣма роль играятъ съоб-

щенията. Най-мощниятъ факторъ за разнасяне на културнитѣ блага се явяваше и още се явява международната търговия, която отъ старо време до днесъ се извършва, ако не изключително, то далече въ по-голѣмата си часть по вода. Изобщо търговцитѣ сж обикновено първатѣ създатели на градската култура и въ началния животъ на градоветѣ, тѣ сж най-будниятъ елементъ. Ала съ особено живъ духъ се отличаватъ ония отъ тѣхъ, които се занимаватъ съ международенъ стокообмѣнъ. Въ постаритѣ епохи тѣ се намираха въ постоянни пжтешествия по странитѣ, съ които търгуваха. По такъвъ начинъ тѣ обикаляха много страни, вследствие на което духа имъ се обогатяваше, погледа се разширяваше, а мирогледътъ се загржгляваше. И, заедно съ материалнитѣ блага, тѣ носѣха отъ чуждитѣ страни въ родината си и културни ценности. Вѣкове наредъ търговското съсловие е ржководниятъ елементъ въ обществения и културния животъ на градоветѣ. Явно става отъ всичко това, колко е неизмѣримо значението на моретата и голѣмитѣ международни рѣки като пжтища за распространение на културнитѣ ценности. Действително, трѣбва да се признае, че съ огромния напредъкъ, който направиха другитѣ видове съобщения, главно желѣзопжтнитѣ отъ 1850 год. насамъ, чрезъ появяването и развоя на пощенското, телеграфното и телефонното дѣло, а най-вече чрезъ блѣскавия разцвѣтъ на книгопечатането и журналистиката се създаде на воднитѣ пжтища извънредно голѣма конкуренция като срѣдство за културна експанзивность. Тая конкуренция идва въ най-ново време да се увеличи и съ развоя на въздухоплаването и радиото, които приближаватъ и най-отдалеченитѣ народи. Ала не трѣбва да се забравя, че паралелно съ новитѣ открития и мореплавателното дѣло прави грамадни прогреси и значително съкращава по време разстоянието. Така, покрай конкуренцията, разнитѣ видове съобщителни срѣдства си сътрудничатъ за създаване на културни връзки между всичкитѣ народи на земята, и на далечния хоризонтъ на бждещето се очертава вече перспективата на една наистина общочовѣшка култура.

Разгледаното дотукъ значение на моретата и рѣкитѣ за духовната култура на народитѣ има повече косвенъ характеръ: воднитѣ съобщения създаватъ, преди всичко, материални ценности, а заедно съ това и благоприятна обстановка за процъвтяването на повисша култура. Но смѣтамъ, че настоящето изследване ще бжде непълно, ако на края не разгледаме и едно друго, по-прѣко въздѣйствие на морето върху човѣшкия духъ. Морето съставлява по размѣри далечъ по-значителната часть отъ природата на нашата земя и като такава, то оказва върху нашата психика сжщо такова голѣмо влияние като природата въобще. Още отъ най-първобитнитѣ времена и до днесъ човѣкъ се развива подъ непосрѣдственото влияние на природата, вследствие на което за създаването и обогатяването на вжтрешния животъ тя има грамадно значение. Всичко това е напълно вѣрно и за морето. Неговиятъ характеръ и физиономия сж такива, че въздействието му върху едно наивно съзнание, върху единъ човѣкъ, който непринудено се отдава на съзерцание, е неизбѣжно, непосрѣдствено и огромно. На всѣкакви видове личности, темпераменти и характери морето може да създаде ценни преживявания и да обогати душевния имъ животъ. Мистикътъ при вида на неговия безкрай и мощь изпада въ религиозенъ екстазъ и се изпълва отъ чувството за всемогжществото и безпредѣлността на Бога. Натуритѣ, способни на поетически преживявания, създаватъ при вида му цѣли приказни царства: всѣкиму, който се е отдавалъ на неговото съзерцание, е известно, какъвъ полетъ на фантазията дава то. Но и човѣкътъ на науката и търсещиятъ новото въ природата и свѣта тукъ обогатява знанията си, получава тласъкъ за дейность, научно вдълбочаване и открития. Колумбъ при неговия видъ бѣ тласнатъ повелително къмъ новия свѣтъ. Изобщо хората на интелектуалния трудъ, затворени цѣлъ день въ оная кутийка на мозъка си, която е въ свръзка съ тѣхната специалность, когато се отдадатъ на неговото съзерцание, загубватъ постепенно тѣснотата и тѣсногръдието на специалността и започватъ да се чувствуватъ като цѣлостни личности. Хората съ практиченъ и търговски духъ при вида на морето и движението върху него, се поощряватъ въ пракическата си дейность. Така всѣки бива разтърсенъ, подбодренъ, обогатенъ, стига да заеме едно непринудено душевно отношение къмъ морето. Творчески одаренитѣ натури пъкъ биватъ подбудени къмъ художествено възсъздаване на морската красота и величие. Така се ражда морската поезия и живопись. На Северно море Хайне създаде безсмъртнитѣ си морски пѣсни. А чрезъ изброенитѣ до тукъ преживявания се образуватъ духовни ценности, които представляватъ елементи на културната личность. А тъй като единъ народъ се състои отъ отдѣлни индивиди, които, взети вкупомъ, създаватъ отъ своя страна свръхиндивидуалната психика на народа, т. е. неговия духъ и култура, явно е, че ония ценности ще преминатъ и въ общата култура на народа и ще я обогатятъ.

Ала покрай тия повече пасивни духовни ценности, морето може да развие и ценни качества на характера и да създаде волеви личности. Мореплаването и морскитѣ занятия сж свързани съ редица голѣми опасности и рискове, моряцитѣ и рибаритѣ, често пжти отъ ранно детство, свикватъ да гледатъ смъртьта право въ очитѣ. Благодарение на това у тѣхъ се развива въ голѣма степень предприемчивость, безстрашие и ловкость на духа и хладнокръвие. Такива качества сж характерни за предимно морскитѣ народи. Извесно е, че такива въ най-голѣма степенъ сж англичанитѣ и гърцитѣ. Не по-малко се знае, че най-ловкитѣ и гъвкави дипломати и политици на свѣта сж англичанитѣ и че идеалътъ на днешния културенъ европеецъ изразенъ съ думата gentleman, е създаденъ въ Англия. А дипломатическата ловкость на нашитѣ южни съседи ние българитѣ многократно сме изпитали върху собствения си гърбъ въ течение на вѣкове и за съжаление все още продължаваме да изпитваме.

И тукъ пакъ морето не създава отъ нищо казанитѣ активни и пасивни душевни качества. То само развива известни заложби, вложени въ душата на отдѣлната личность или на цѣлъ народъ. Най-много въздействува то върху психиката на ония лица и народи, които иматъ най-голѣмо предразположение и влѣчение къмъ него.

А какво е неговото отношение къмъ насъ българитѣ въ културно отношение? Успѣло ли е то да укаже известно влияние върху психиката на нашия народъ и изобщо сжществуватъ ли въ последния заложби, които биха могли да се развиятъ подъ негово влияние и да образуватъ една ценна и значителна часть отъ душата му? Опитътъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ течение на 15 години

е повече отъ насърдчителенъ. Успѣхитѣ на организацията и интересътъ, съ който я посрѣща обществото ни даватъ основание да отговоримъ положително на тоя въпросъ.

Чрезъ устната и печатната пропаганда, чрезъ водния спортъ, а най-вече чрезъ лѣтовищата, на които тепърва предстои блѣскаво развитие, организацията приближи значително водната стихия въ психиката на българския народъ, а главно до душата на подрастващитѣ поколѣния. Постепенно оная обаятелна сила, която водата въобще упражнява върху хората, оня смятенъ стремежъ къмъ нея, който се появява още въ най-крѣхката възрасть, започва нѣкакъ да добива уловими форми и да се осмисля. На морския плажъ, гдето децата и младежитѣ каляватъ тѣлата си и тѣхната душа се сродява съ морето, юношеската фантазия получава мощенъ тласъкъ и започва да лети въ незнайни страни. Тя пжтува съ всѣки корабъ или платноходъ, който се явява или изчезва на хоризонта. Така юношитѣ, ако и още полусъзнателно, започватъ да преживяватъ морската стихия: у тѣхъ се създава вече единъ макаръ и примитивенъ образъ за морето. Съ течение на времето у тѣхъ се наслояватъ редица морски елементи, морето става така въ вече постепенна съставна часть на душевния имъ животъ. У по-зрѣлитѣ безкраятъ на морския ширъ навежда мисъльта къмъ тайнитѣ на битието. По тоя начинъ морето безспорно указва влияние върху духовния имъ растежъ. По-надареницитѣ се опитватъ да предаватъ въ наивни пѣсни впечатлението си отъ него. Въ редакцията на „Морски Сговоръ" нерѣдко пристигатъ юношески работи, които сж всичко освенъ морска поезия, ала тѣ свидетелствуватъ за едно направление, въ което е насоченъ вече творческиятъ нагонъ на една часть отъ нашата младежь. Сжщо така и морскитѣ конкурси, които Г. У. Т. отъ четири години насамъ урежда между осмокласницитѣ въ всички наши срѣдни училища, даватъ въ резултатъ, покрай болшинството отъ работи, въ които има само едно преповторение на чуто отъ учителя или прочетено нѣкжде, и редица такива, гдето се забелязва вече лично отношение къмъ морето.

Отъ друга страна въ главното управително тѣло си пробива пжть и мисъльта, че едно въздействие върху широкитѣ обществени слоеве у насъ може да се упражни въ голѣма степень и чрезъ изкуството, а главно посрѣдствомъ морската поезия. И то се старае да привлѣче вниманието на нашитѣ писатели върху морето. Никой не си прави илюзия, че съ единъ замахъ ще може да се създаде морска поезия у насъ. Една творческа индивидуалность не може и не бива да се пречупва и поезия по заповѣдь не се твори. Особно се отнася това до писателитѣ съ оформенъ творчески натюрелъ, вкусъ и предпочитания. Ала Г. У. Т. смѣта, че особно измежду по-младитѣ наши поети, все ще могатъ да се намѣрятъ нѣкои, чийто духъ е сроденъ или може лесно да се сроди съ морето. И ако въ нашата пропаганда между писателитѣ ние се натъкнемъ на такива таланти, та билъ той и само единъ, който би се посветилъ на морска поезия, смѣтаме, че ще бжде извършено голѣмо дѣло. Излѣзлитѣ презъ последнитѣ две години три-четири сбирки съ морски пѣсни или разкази ни вдъхватъ значителни надежди въ това отношение. Особно голѣма е надеждата, че морската ни поезия ще се засили значително, когато подрастващитѣ днесъ поколѣния, които изпитватъ още отъ детинство въздействието на морската пропаганда и чрезъ воденъ спортъ или лѣтовища се сродяватъ още отсега съ водната стихия, дойдатъ на възрасть, на която ще вематъ по-активно участие въ културния ни животъ.

Нека, прочее, се надѣемъ, че дѣлото на Б. Н. М. С. ще крепне и че то въ недалечно бждеще ще създаде силно обществено движение къмъ роднитѣ морета и ще сроди народа ни съ тѣхъ, които сж за насъ жизнена национална и стопанска необходимость. Тогава наредъ съ стопанскитѣ блага, които морето ни носи и ще ни носи въ още по-голѣмъ размѣръ, то ще допринесе въ голѣма степень и за издигането и усъвършенствуването на нашата духовна култура и за изграждането на една по-висша човѣщина у насъ.

—

*П. А. ШИШКОВЪ.*

## СПОМЕНИТѢ НА СТАРИЯ АДМИРАЛЪ

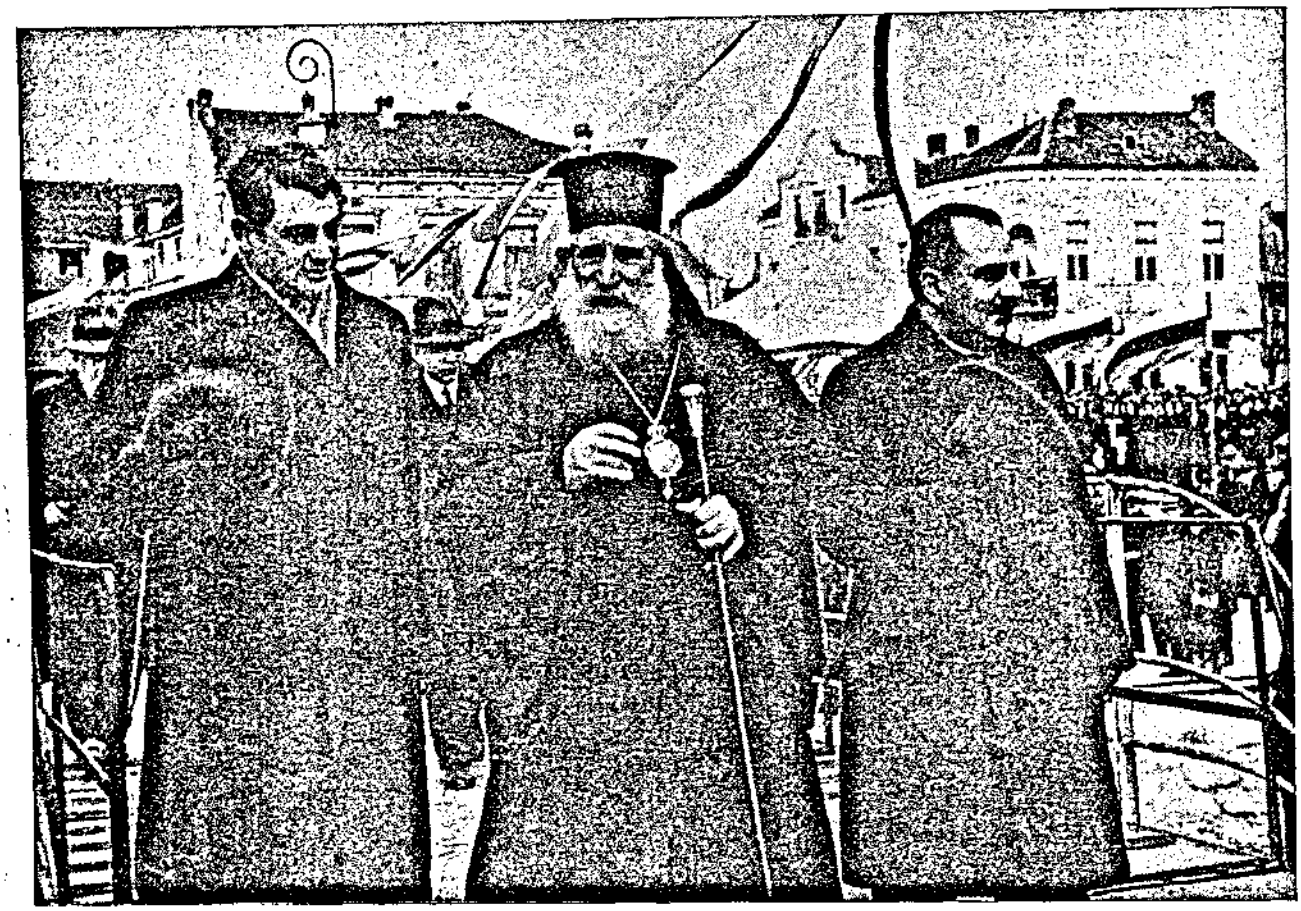
### Зито Трикуписъ, Зито Дангаласъ!

Давидовъ мръдна къмъ кафеджията:

— Не може ли по чашка конякъ въ чаятъ?

Следъ две минути пиеха конячен чай. Давидовъ, проточилъ глава къмъ Тошкова, продължаваше да разказва:

— А това, което ще ти разкажа, стана въ Пирей. Поради авария, бѣхме принудени да се отбиемъ тамъ. Хвърлихме дветѣ си котви до последното звено въ пирейското пристанище, гдето се завързахме съ кърмови вжжета. Аварията се оказа поголѣма, отколкото предполагахме. Едната поправка повлѣче втора, втората поправка повлѣче трета. Застанали въ единъ отъ жглитѣ на пристанището, въ близко съседство съ частния арсеналъ, който бѣ поелъ поправката ни—кръстосвачътъ ни се обърна на работилница, която кънтѣше отъ чуковетѣ на арсеналскитѣ работници. Сутринь единъ катеръ докарваше работницитѣ, които, като плисната вода, се изгубваха изъ машината и по разнитѣ жгли на кораба. И започваше се едно нескончаемо чукане, стържене, избиване и навиване на винтове, смѣна на машинни части, нова изливка на композиция за лагеритѣ на вала. . . Заседѣхме се като въ свое пристанище. Въ кжсо време се запознахме съ улицитѣ, които криеха нѣщо интересно за насъ. И, щомъ слънцето се надвѣсваше надъ западната часть на пристанището, ние събличахме униформитѣ си, обличахме се въ цивилнитѣ си дрехи и, съ бастунче въ ржка, обикаляхме увеселителнитѣ мѣста на Пирея и Атина до късна вечеръ, а често. . . и до сутриньта. Наредбата ни за цивилното облѣкло на офицеритѣ — отлично способствуваше да си бждемъ свободни въ всѣко мѣсто, гдето случаятъ ни заведѣше. Така, ние можехме да попадаме съвсемъ свободно въ всичкитѣ онѣзи мѣста, гдето фантазията ни посочваше: наравно съ всѣки единъ туземенъ човѣкъ. Навсѣкжде и всѣкога въ странство ние се движехме цивилни, освенъ само тогава, когато отивахме на официално мѣсто съ нѣкоя официална мисия. Наредбата за цивилното облѣкло не засѣгаше висшитѣ



**ОСВЕЩАВАНЕ НА БЪЛГАРСКОТО РѢЧНО КОРАБОПЛАВАНЕ**
**Освещаване на парахода „Искъръ“ въ Видинъ. Митрополитъ Неофитъ благославя парахода въ присѫтствието на г. министъръ Диковъ и полковникъ Колчевъ**

Снимка Бончо Карастояновъ

чинове, които всѣкога и навсѣкѫде се движеха въ униформа. Тази привилегия бѣше само за офицеритѣ. Но имаше случаи, когато командирътъ разрешаваше на нѣкои кондуктори, корабници или подофицери— да се движатъ въ цивилно облѣкло. Така, напримѣръ — онѣзи, които се занимаваха съ покупката на продуктата и на продуктитѣ и за пренасянето имъ, всѣкота се явяваха по пазарищата на чуждитѣ пристанища въ цивилно облѣкло. Това бѣше удобно и изгодно въ икономическо отношение за продоволствието ни. Така и тукъ, въ връзка съ корабната поправка, командирътъ разреши на шестима нисши чинове, на корабницитѣ: Сидоренко, Ивановъ, Пѣтухинъ, Прутяновъ и на старшитѣ подофицери: Амосовъ и Сидоровъ да се движатъ цивилно до арсенала, задъ арсенала, па даже и изъ града. Тѣзи шестима бѣха въ непрекѫсната връзка съ арсеналскитѣ работници.

Две седмици ние, офицеритѣ, прекарахме въ дневно бездействие въ кораба и въ нощно шляене изъ Атина и Пирей, докато изведнъжъ чухме новината: „Законодателни избори въ цѣла Гърция!“

Нашиятъ консулъ ни предупреди, че поради остротата на партизанскитѣ ежби — би било желателно да намалимъ нощнитѣ си похождения. Щѣли били сега да се започнатъ събрания, агитации, митинги. . .

Столицата се готвѣше за законодателни избори. . . Атинскитѣ и пирейски улици започнаха да се красятъ съ голѣми възвания, позиви и километрически описания за добродетелитѣ на тази или онази партия, на този или онзи кандидатъ. Улицитѣ, кафенетата и общественитѣ мѣста повишиха своя шумъ, увеличиха своитѣ хора, събраха хората на тълпи и ги поведоха по тази улица, по онази улица. . . И всрѣдъ многостотни тълпи отъ най-разнообразни хора — започнаха да се вдигатъ трибуни, отъ които разпалено се обещаваха рѣки отъ млѣко и планини отъ злато. . . Като че ли по команда — всичкиятъ интересъ се съсрѣдоточи върху онѣзи имена, които се лансираха отъ трибунитѣ и отъ хилядитѣ възвания, напечатани върху бѣло-небесно-синя хартия. . . Офицеритѣ въ униформа по кафенетата критикуваха действията на правителството, войници въ униформа, се противопоставяха на своитѣ офицери и заставаха за свои кандидати. . . Всичко: отъ царя до пждаря настръхна, зашумѣ, забуйствувà съ закани, съ псувни и клевети. . . Цѣлиятъ гръцки народъ бѣ обхванатъ отъ изборната треска, която приличаше по-скоро на лудость, отколкото на всичко друго. Така поне се виждаше намъ — на рускитѣ офицери — които не бѣхме виждали такова нѣщо въ нашата родина. Нѣщо повече: това ни се виждаше извънредно комично, крайно смѣшно. Избирателитѣ се ловѣха въ думитѣ, въ думитѣ на онези, който знаеше повече да обещава. Нашитѣ моряци се смѣеха на гръцкитѣ работници, които работѣха въ кораба ни и ги закачаха по всевъзможни начини. Работницитѣ се ядосваха, хвърляха чуковетѣ си настрана, скачаха на крака, размахваха ржце и, подобно на своитѣ съпартизани отъ града — отваряха трибуни въ кораба, докато тѣхниятъ главенъ-майсторъ или нѣкой нашъ офицеръ не ги смъмряше, че сж напуснали работата си. Мирнитѣ работници до преди обявата за

законодателнитѣ избори — изведнъжъ се бѣха обърнали на жужащи оси, на стръвни псета, на изредни псувачи, които рѣжеха глави, изпращаха на заточение този или онзи, обещаваха пари, благоденствие, обещаваха кораби срещу малки суми, обещаваха пари, кжщи безъ наеми. . .

Тукъ, въ кораба ни, бѣха: Главниятъ майсторъ Кочо съ нѣколцина подъ-майстори, съ мнозина калфи и чираци и съ „капитанъ Яни", лодкарь, който всѣка сутринь заставаше съ лодката си на лѣвата стълба, съ предназначение да бжде въ услуга на работницитѣ до арсенала и назадъ. Работницитѣ работѣха по мѣстата си, а петдесетгодишниятъ „капитанъ Яни", завързалъ лодката си подъ стълбата, се припичаше на слънцето, чакайки да му дадатъ нѣкоя заповѣдь до арсенала. . .

Майсторъ Кочо работѣше, подканяше, зжбѣше се или се усмихваше и искаше бърза работа, та да може да се пипне извънредно възнаграждение, както отъ кораба ни, така и отъ управата на арсенала. . .

— Бързайте, деца! — усмихваше се той на онѣзи работници, които се канѣха да гласуватъ за партийния лидеръ Трикуписа и се зжбѣше на онѣзи, които бѣха противъ Трикуписа.

Кочо обикаляше, надзираваше и отъ време на време се надвесваше на борта и крѣкваше надъ заспалия лодкарь:

— Капитанъ Яни, бѣгай до арсенала да донесешъ... — и той му заржчваше, какво трѣбваше да донесе.

Тръгналъ или нетръгналъ Яни, нѣкой отъ подведомственнитѣ на Кочо бързо подскочеше до борта съ чукъ въ ржка и крѣснѣше:

— ... И вестници! Днешнитѣ вестници, капитанъ Яни!

Налегналъ на греблата, „капитанъ Яни" дѣловито отвръщаше:

— Че какъ мога да забравя вестницитѣ! Найнапредъ вестницитѣ ще взема, че тогава другото!

Нѣмаше човѣкъ отъ работницитѣ, който да се не интересуваше отъ вестницитѣ.

Протекоха цѣли две седмици въ усилена изборна борба, която бѣ обхванала умоветѣ и сърдцата на всичкитѣ пирейски и атински граждани... Насъ ни напушваше смѣхъ отъ тази борба, а тѣ — майсторъ Кочо съ хората си — съ замислени лица, сериозно гледаха за изхода на борбата:

— Дано само Трикуписъ да спечели изборитѣ! — въздишаха едни.

— Дано само Дангаласъ да спечели изборитѣ! — въздишаха други.

Отъ многобройнитѣ възвания, позиви и кандидатни листове, разлепени по всички улици, сочейки най-различни партии, програми и кандидати — две имена най-много се хвърляха въ очи и личеха, като луна всрѣдъ звезди, две имена: Трикуписъ и Дангаласъ Двама водачи на партии, двама противници, които се борѣха за властьта...

Сутринь заедно съ закуската и обѣда си, нашитѣ работници си носѣха и вестници. И, докато закусваха, съ изпъкнали очи въ вестницитѣ, тѣ се осведомяваха за онова, което е било до снощи по партизанскитѣ работи. И на обѣдъ, щомъ сложеха инструментитѣ си, съ немити ржце се нахвърляха върху вестницитѣ, които донасяше „капитанъ Яни" и започваха да се обстрелватъ едни други:



ОТКРИВАНЕ НА БЪЛГ. КОРАБОПЛАВАНЕ ПО ДУНАВ
Населението на с. Борилъ посрещна парахода „Искъръ"

Снимка Бончо Карастояновъ

— Трикуписъ е изедникъ, разбойникъ, простакъ...

— Дангаласъ е обирачъ, лъжецъ, лицемѣръ... руфияно...

Намѣсваше се и „капитанъ Яни", размахвайки дветѣ си ржце, обсипвайки думитѣ си съ отбрани псувни къмъ Трикуписа и Дангаласа:

— И двамата сж разбойници!... А нашиятъ — Петриди — работническиятъ — е който ще донесе всичко! Вземемъ ли властьта — по островитѣ ще ви разпратимъ да трошите камъни. А на арсеналскитѣ господари — ще имъ вземемъ арсенала... — ревѣха отъ едната, отъ втората, отъ третата, отъ четвъртата страна, всѣки защитявайки своята партия и своитѣ кандидати.

Нашитѣ матрози необикаляха разпаленитѣ партизани, смѣеха имъ се и имъ крещѣха на подбивъ:

— Зито Трикуписъ, зито Дангаласъ... зито „капитанъ Яни"! — заливаха се отъ смѣхъ нашитѣ.

Колкото повече наближаваше датата на изборитѣ, толкова повече се ожесточаваха партизанскитѣ страсти и борби. Всичко: кафенета, кръчми, бирарии, ресторанти — бѣ пламнало отъ партизански ежби и словоизлияния. Просто — изкубнаха ни веселото и приятно прекарване на брѣга. Нѣкакъ си брѣгътъ стана отвратителенъ: непрекжснати събрания: кварталии, партийни, клубни, които осезателно прѣчеха на обикновения редъ на живота. Като че ли бѣ пламналъ нѣкакъвъ психически пожаръ, който горѣше и не можеше да даде отдушникъ на веселостьта ни... Кждето и да отидѣше човѣкъ: въ бирария или ресторантъ, въ вариете или шантанъ — все Трикуписъ и Дангаласъ, все Дангаласъ и Трикуписъ... Та и шансонеткитѣ ни питаха за кого сме: за Трикуписа или за Дангаласа...

А денемъ, „капитанъ Яни", следъ като се припечеше на слънцето, щомъ чукнѣше камбаната за ядене, изкачваше се горе, отвързваше мръсната си червена кърпа, въ която имаше хлѣбъ и маслинки, дигваше чашката съ водка, която давахме нему и на останалитѣ работници — и се надвѣсваше надъ рамѣнетѣ на нѣкои отъ грамотнитѣ „пролетарии", които четѣха, какво билъ казалъ работническиятъ — Петриди... Дъвчейки и гълтайки, всички спорѣха, най-отчаянно махаха съ ржце, зжбѣха се единъ на другъ, пращаха се по дяволитѣ, и, щомъ звънецътъ удряше за работа, всички се пръсваха по мѣстата си и продължаваха работата си, която вървѣше вече доста бавно и — изглеждаше — като че ли щѣше да ни задържи до онзи моментъ, за да видимъ триумфа на Трикуписа или Дангаласа...

Оставаше седмица до изборитѣ... А кварталнитѣ и клубнитѣ събрания така бѣха зачестили, че — просто — Пирей и Атина бѣха заприличали *на лудница*...

Бѣше сжботенъ день, предпоследната сжбота срещу изборитѣ... Сутриньта въ време на закуската стана едно спрѣчкване между нашитѣ: Сидоренко, Ивановъ, Пѣтухинъ и Прутяновъ отъ една страна и работницитѣ отъ друга страна, които още се бавѣха да започнагъ работата си, понеже се караха за партизански работи.

Сидоренко имъ викаше:

— Та вие, всичкитѣ сте само капитани, дипломати и началници! Ни единъ не чухъ, ни единъ, който да пожелае за себе си скромна длъжность... Та и „капитанъ Яни" и той е готовъ за министъръ...

— Защо да не съмъ готовъ! — изоблещи очи босиятъ лодкарь и съ достойнство се блъсна по гърдитѣ. — Защо да не съмъ? Министритѣ рога ли иматъ!... Нека да стана министъръ, па ще видите, где ще ги запратя сегашнитѣ!... Камъни да трошатъ, а единъ съ камшикъ ще стои задъ гърба имъ!

— Ха, ха, ха... Гракнали сте като псета на мърша! — викаше Ивановъ. — Гракнали сте и мислите, че вършите нѣщо? Глупаци и овце сте — и това за това! Плъзнали сте, като овце подиръ магаре и мислите, че имате умъ въ главата си?

— Кой... Азъ ли?.. Ние ли... — обадиха се нѣколцина и застрашително размахаха ржце. — Ние ли нѣмаме умъ въ главата си?

Пѣтухинъ се наежи:

— За две пари умъ нѣмате! Кой какъ ви поведе и — „Зито Трикуписъ, зито Петриди, зито „капитанъ Яни!"... Стига да пожелая, стига да поискамъ — утре мога да ви събера въ хилядна тълпа и да ви накарамъ да ревете, като магарета... Едно „зито", като викна на улицата и всички хаймани ще се събератъ около мене, за да крещятъ...

— Обиждашъ, обиждашъ! Не е така! — замахаха работницитѣ съ ржце. — Съвсемъ не е така!

— Съвсемъ е така! Искате ли утре да ви наредя едно събрание? На кой площадъ го искате?... Около гарата?.. Где?.. Къмъ Голѣмата мелница?.. Где го искате?.. Хващате ли се на басъ?..

Показва се старшиятъ-офицеръ и главномайсторътъ и всичкитѣ се пръснаха по мѣстата си...

Цѣлата сжбота протече въ усилено зжбене между нашитѣ шестима подофицери и работницитѣ...

Слънцето залѣзе и ние, нѣколцина офицери, излѣзохме на пристанищната стълба, а оттамъ — закрачихме изъ улицитѣ... Отбихме се въ едно вариете, гдето престояхме до полунощь. Оттамъ нахълтахме въ едно кабаре, гдето осъмнахме... Другаритѣ решиха да поостанатъ още, а азъ излѣзохъ, за да се завърна въ кораба... Слънцето бѣ изгрѣло, когато излѣзохъ изъ кабарето...

Изминалъ не изминалъ стотина крачки и насреща си пресрещнахъ въ цивилно облѣкло нашитѣ: Сидоренско, Ивановъ и Прутяновъ... Сидоренко свали шапка, леко тракна съ петитѣ си и започна да ми докладва:

— Ваше благородие... — и занарежда той за себе си и за останалитѣ си петима другари...

Прекарвайки нощьта изъ кръчмитѣ, изъ цирковетѣ и изъ нѣкакви съмнителни мѣста — шестимата имали били обща задача — да осъмнатъ въ града... Той, Сидоренко, двамата му другари, които бѣха съ него, и тримата, които отсжтствуваха въ този моментъ — били решили снощи да наредятъ две грандиозни събрания на пирейцитѣ за днесъ. Едното събрание щѣли да го поведатъ и насочатъ къмъ площада на гарата, на северъ, а второто — къмъ площада на Голѣмата мелница, която е въ южната часть на града... Така били решили снощи и сега, въ изпълнение на тази задача, отсжтствуващитѣ трима били вече се насочили къмъ гарата, отгдето щѣли да поведатъ пирейцитѣ къмъ северната страна на града. Сидоренко билъ вече далъ заповѣдьта си и тя не можела вече да се отмѣни?

— А какъ ще изпълните тази грандиозна задача?

— А трѣбва да я изпълнимъ, ваше благородие, защото се басирахме съ майсторъ Кочо за сто рубли. Басирахме се, че по наше желание ще имъ устроимъ две събрания...

— А какъ ще изпълните тази грандиозна задача? — наново настояхъ.

— Само съ „зито"? Само съ „зито", ваше благородие . . . Кагъ надуемъ гърлата си, за да се провикнемъ . . .

Положението бѣше деликатно. Помислихъ само единъ моментъ. Спомнихъ си Наполеоновата формула: Ordre contre ordre c'est desordre и откжснахъ:

— Щомъ е въпросътъ да се натрие носа на тия обезогледни партизани, щомъ сте се басирали за такава голѣма сума и щомъ тримата ви другари сж се отправили за своя постъ, т. е. щомъ ржкавицата е вече хвърлена — не мога да ви връщамъ назадъ, братци! Карайте! Карайте . . . и азъ ще ви помогна, защото — тъй или инъкъ — не виждамъ мѣсто за остжпление! — и азъ се повлѣкохъ по онази посока, по която вървѣха тримата нашенци.

Па тримата, като поеха въздухъ, като изпжчиха гърди, ревнаха, като пждари:

— Зито Трикуписъ, зито Трикуписъ . . .

Това провикване подействувà, като чародейна формула, точно, като магическитѣ формули на Али Баба или на Аладина. Отвориха се прозорци, врати, показаха се глави, отъ една пекарница наскочиха нѣколцина хлѣбари въ бѣли престилки, отъ лѣво се дигна кепенка на една бакалница, наскачаха хора отсамъ, оттатъка по тротоара, и, като по команда, отъ всичкитѣ отстрани ревнаха:

— Зито Трикуписъ . . .

А ний, четиримата отъ редицата, пакъ поехме въздухъ и ревнахме съ ново: — Зито-о-о!

Трима отъ хлѣбаритѣ моментално завиха престилкитѣ около кръста си и се подредиха съ насъ, две глави се показаха задъ една отворена врата, грабнаха по една шапка отъ една женска ржка и застанаха въ редицата задъ насъ . . . Други прилнаха отпредъ, други отзадъ, за да се нареждатъ. Па Сидоренко, като видѣ, че групата ни се утрои, та и очетвори, дигна ржка, като капелмейсторъ и изкомандува:

— Зито Трикуписъ . . .

И улицата закънтѣ отъ двадесетина гърла . . .

И, както, когато дърво съ зрѣли круши чака само вѣтъръ да го залюлѣе или здрава ржка да го разтърси, та да посипе земята подъ себе си съ плодове — така сжщо затракаха прозорци, врати, кепенци и започнаха да изхвърлятъ жилцитѣ си, смаяни и очуденн отъ ранната манифестация, но всички — готови да се присъединятъ къмъ ранобуднитѣ манифестанти. Съ френетично „зито" изъ цѣло гърло, тѣ се присъединяваха къмъ групата, приличаща точно на снѣжна топка, която се валя въ прѣсенъ снѣгъ, за да увеличава обема си. . .

На завоя на улицата тълпата ни надминаваше стотина души. По срѣдата на втората улица бѣхме надъ триста души. Това бѣше форменна снѣжна топка, която съ чародейна сила увеличаваше обема си . . . Хлѣбари, слуги, млѣкари съ гюмове, хора съ бомбета и съ меки шапки, хора съ вратовръзки и безъ вратовръзки, бакали, геврекчии, които вървѣха съ таблитѣ на главитѣ си най-отзадъ, хора отъ най-разни положения и възрасти, гаменчета, които вървѣха най-напредъ — се заносиха, като шумещъ, нестихващъ потохъ, който ревѣше като гърмотевица:

— Зиито Трикуписъ . . .

Всѣка улица даваше своята дань на Трикуписа. И за време около двадесеть минути тълпата бѣ порастнала на хилядна. Буквално — хилядна . . .

Ний, четиримата, движейки се въ срѣдата на тълпата, гледахме отпреде си дългата колона, гледахме отзади си още по-дългата колона, която осигуряваше спечелването на баса . . ,

И, по едно време — презъ промежутъка на едно стихване на френетическитѣ ни крѣсъци — до ушитѣ ни долетѣ гороломното търкаляне по въздуха на друго френетично провикване:

— Зито Дангаласъ . . . Зито Дангаласъ . . .

Усмихнахме се: значи — оттатъка нашитѣ трима другари и тѣ отлично бѣха повели своята работа. Значи — нашата работа бѣ вече свършена, а басътъ бѣ спечеленъ . . .

Сидоренко смигна на мене и на другаритѣ си и кратко рече:

— А сега — незабелязано да се издърпаме и да офейкаме по посока къмъ кораба!

. . . Следъ четвърть часъ шестимата подофицери и азъ се събрахме на пристанищната стълба отгдето въ най-весело настроение се понесохме къмъ кораба си.

А градътъ ечеше отъ бурнитѣ крѣсъци, които се носѣха — еднитѣ къмъ северната часть на града, а другитѣ — къмъ южната . . .

На другия день, когато Сидоренко поиска сумата отъ спечеления басъ — затова, че бѣ събралъ хилядни тълпи — майсторъ Кочо му посочи единъ вестникъ, отъ който дословно му преведе следното:

„Вчера, рано сутриньта, по тайно разпореждане отъ хората на Трикуписа, както и по такова разпореждане на Дангаласа — съмишленицитѣ на първитѣ се насочиха къмъ площада на гарата, а вторитѣ — къмъ Голѣмата мелница, гдето еднитѣ и другитѣ направиха импозантни събрания и издигнаха предизборни трибуни" . . .

Срещу такова явно засвидетелствуване отъ страна на пресата, че Трикуписъ и Дангаласъ бѣха заповѣдали и бѣха инсценирали митингитѣ — не оставаше нищо друго на Сидоренко и другаритѣ му, освенъ да се признаятъ за победени и да загубятъ стотѣ рубли, които имъ се падаха по право.

Загубихме баса, но за себе си доказахме, че тукъ всѣки пройдоха безнаказано можеше да прави събрания и митинги.

Така сжщо не можахме да видимъ кой спечели изборитѣ, защото сжщата седмица успѣхме да свършимъ поправкитѣ и точно срещу изборния день дигнахме котвитѣ и се отправихме въ открито море...

*КРУМЪ КЪНЧЕВЪ*

# ПО МОРЕ

Автомобилътъ спира. Тукъ е мѣстото на стария египетски градъ Ракотисъ, разбитъ отъ Александъръ Македонски. Тукъ той съградилъ въ честь на бога Сераписъ — Серапеумъ — най-известния храмъ тогава.

Посрѣща ме арабинъ, пазачъ на старинитѣ. Арабски гробища. Приближавамъ колоната на Помпея, съградена въ паметь на неговата победа надъ последния отъ Птоломеитѣ. Не далечъ сж и катакомбитѣ отъ стариненъ произходъ и нѣколко запазени неголѣми свинксове.

Разглеждамъ градския стадионъ — една осжществена спортна мечта, която би правила честь и на най-културния народъ. Мѣста за 35,000 души. Единъ отъ най-образцовитѣ, най-съвършенитѣ въ свѣта стадиони — за всички спортове. Построенъ отъ градския съветъ. Струва 250,000 египетски фунта.

Спирамъ се предъ триумфалната арка — съ входове за широката публика, а по после предъ другата — за краля и висшитѣ сановници, надъ която личатъ думитѣ: citius, altius, fortius.

Да, по-сржчни, по-величествени, по-силни — ще крепнатъ чадата на Египетъ — и съ своята духовна и тѣлесна мощь веднъжъ за винаги ще разрушатъ убеждението, че сж полудиваци, обречени отъ сждбата да бждатъ роби — и вмѣсто нѣкогашнитѣ каменни пирамиди за фараонитѣ, да градятъ златни пирамиди за европейскитѣ завоеватели...

Нѣщо наистина забележително и чудновато: недалечъ една отъ друга, се извишаватъ грамаднитѣ постройки на три болници — едната гръцка, построена отъ гръцкия голѣмъ търговецъ Коцика, краля на Уискито, както го наричатъ — другата — италианска, дѣло на фашистското правителство, и третата — на александрийската община. Всѣка отъ тия болници бележи желание за съперничество — и тѣ сж паметници на разни интереси, тѣсно свързани съ този кжтъ на черния континентъ — и ще бждатъ дълго време като паметници, защото събиратъ толкова болни, колкото цѣлия Египетъ не може да остави...

Бавно, лениво протичатъ мжтнитѣ води между брѣгове, обрасли съ буйна растителность, гигантска за нашитѣ представи. Съ по-голѣма бавность, вѣрни на принципа „явашъ, явашъ", се движатъ оригиналнитѣ фелуки — мауни, които взиматъ разстоянието около 180 километра до Кайро понѣкога за цѣла седмица, щомъ нѣма попжтенъ вѣтъръ и сж принудени да се движатъ съ тласкане на вѫрлини, като по Волга.

— Съ този каналъ, нареченъ Махмудие, създаденъ по изкуственъ пжть отъ Мохамедъ Али, се е постигнала двояка цель: установило се е съобщително срѣдство между Александрия и Кайро и се е влѣла живителна струя въ една просторна область. Дължгъ е 75 километра и свързва делтата на Нилъ. Работили сж около 300,000 работници етиопи, абисинци, суданци — и следъ една десетмесечна фараонска работа, при която сж намѣрили своята смъртъ надъ 50,000 души, се е завършилъ. Сега той е източникъ на вода за цѣла Александрия. Ботаническата градина Нуза, която ще посетимъ следъ малко, не би била възможна безъ водитѣ на този каналъ...

Нуза—ботаническата градина, чийто създатель е пакъ гръцкиятъ богатъ търговецъ Антониадесъ, притежатель на двадесеть милиона фунта; за него е било мислимо да си позволи приказния разкошъ: да обърне въ рай едно пѣсъчно пространство отъ сто хектара. Латании, свещенното дърво Сикомора, индийски палми, палми отъ островъ Цейлонъ, фикуси, голѣми като нашенски орѣхови дървета, каучуково дърво и пр.

Запричвамъ на човѣкъ, достигналъ крайната граница на преяждането и застрашенъ отъ смъртьта, викащъ умолително: стига, стига! . . Не казахъ това на моя шофьоръ, но го предупредихъ да съкрати „процедурата".

Посещавамъ зоологическата градина, на която нашата въ София не отстжпва по нищо, а даже я превъзхожда, а по-после — некропола на царица Клеопатра, отказала да бжде пленица на Октавианъ Августъ. Навлизаме въ Рамле — лѣтната, най-новата часть на Александрия, кждето сградитѣ наподобяватъ дворци, а тѣхнитѣ жители сж облагодетелствувани отъ освежителния вѣтъръ на Срѣдиземно море, който много слабо се чувствува въ вжтрешностьта на града.

Автомобилътъ се плъзга по „променадъ Викторъ Емануилъ", бившата „Корнишъ", кръстена така, въ честь на италианския владѣтель по време на идването му въ Александрия при откриване на фашистското училище тукъ. Дълга около 20 километра. Работена отъ желѣзобетонъ. Опасва цѣлия брѣгъ. Струва 500,000 фунта. . . Движението по тази улица е феерично пжтешествие, което те кара да забравишъ злото въ живота и наслаждавайки се на очароватслното море, въ което се оглеждатъ съкровищнитѣ лѣтни дворци въ модернизиранъ мавритански стилъ — готовъ си да се преклонишъ предъ сътрудничеството на божествения и човѣшки гений и да повѣрвашъ въ най-невѣроятното.

*

Нижатъ се часоветѣ на една безсънна, неспокойна нощь, нижатъ се картинитѣ на Тартюшъ—квартала съ стотицитѣ жени, които се предлагатъ срещу пари. Видѣхъ докжде може да достигне човѣшкото падение — на мжжа и на жената — видѣхъ гладния походъ на сладкия порокъ, който опива, който разяжда, който убива.

И тѣзи безсрамни жени сега играятъ своитѣ съблазнителни танци — полуголи, съ свѣтещи очи, съ ржце готови за пригрѫдки, съ уста готови да изрекатъ всѣка неизречена, всѣка забранена дума.

Тѣ се мѣркатъ като безплътни видѣния, но съ силата на незаличимия споменъ, който съпжтствува неотлжчно своята жертва.

Нижатъ се часоветѣ на нощьта. Безсъненъ, азъ тъня въ лабиринтъ отъ мисли — все по-тежки, все по-заплетени. И моята страсть къмъ новото кипи, раздрусвана отъ името Кайро — милионния градъ на пирамидитѣ и на Нилъ, къмъ който ще потегля следъ нѣколко часа.

*

Влакътъ ме носи къмъ Каиро. Всрѣдъ арабитѣ, които пълнятъ третокласния вагонъ, съ моитѣ английски тропични дрехи, правя впечатление на английски колонистъ — за приятность или за ненависть на околнитѣ?

Свиквамъ съ високото говорене и съ страннитѣ викове на продавачитѣ и погледътъ ми спокойно

се плъзга по обширнитѣ плантации, въ които вирѣятъ непознати за менъ растения, напоявани отъ водитѣ на Нилъ.

Очудвамъ се. Никога не съмъ очаквалъ да има тукъ — въ страната на пустиннитѣ пѣсъци такива голѣми пространства обработена площь. Но — напусто се мжча да открия ниви съ жито. Нищо подобно.

Тукъ тамъ се виждатъ малки египетски селца, чиито кжщурки, измазани отъ вънъ съ пръсть, правятъ впечатление на нашенски селски домашни фурни или пъкъ тухларници.

Александрия се губи въ далечината, забулена отъ синя мъгла, красива въ своето величие и сила.

Работниятъ народъ е на полето. Макаръ и подъ друго небе, той работи така, както хората отъ моята родина, вслушанъ въ зова на живота, който напомня за нуждата отъ насжщния хлѣбъ. Между кжщитѣ, между помѣщенията имъ — се вижда обиленъ торъ: следи отъ животнитѣ — биволи, катъри, камили. Недалечъ на единъ хълмъ — гробища съ параклисъ, нѣколко палми. Най-обикновенниятъ пейзажъ по тия мѣста. Мѣржатъ се пжтуващи по междуселския пжть: единично или групово съ камили, жени носятъ на главитѣ си голѣми кърчази и вързопи. Въ страни на пжтя, — камили, пуснати на свобода.

При менъ е седналъ младъ египтянинъ, който ми говори на английски езикъ. Единъ ходжа полугласно мълви своитѣ молитви. Тукъ наистина, всички се молятъ, навсѣкжде се молятъ — и вѣрватъ повече отъ насъ — бѣлитѣ.

И живѣятъ повече отъ насъ — бѣлитѣ!

*

Кайро! Правя кжсъ пробѣгъ по великолепния площадъ, павиранъ съ дървени блокчета. Забелязвамъ трамвай № 14.—Пирамидъ. Забързвамъ къмъ най-близката спирка . . .

Изпитвамъ неописуемо чувство. Пирамидитѣ! Една дума, която отрязява тайната на живота и смъртьта — дѣло на човѣшката ржка, приравнило се съ чудесата на нержкотворната природа!

Успоредно съ трамвая — рѣка Нилъ. Китонирано шосе. Потънали въ зеленина, очъртаватъ се кжщи, не кжщи, а настоящи дворци.

Стоя въ трамвая, захласнатъ въ това, което виждамъ, съ трепетна мисъль по онова, което ми предстои.

Шеснадесеть километри пжть — ето и послед-



„ИСКЪРЪ“ ВЪ АКЧАРЪ Снимка Бончо Карастояновъ

ната спирка, ето и първиятъ срещнатъ човѣкъ — водачътъ. Той ми се представя най-почтително: Саидъ Муса!

Слушалъ съмъ — „въ Кайро отидешъ ли, не се пази отъ крадци, пази се отъ водачи!“ Но нѣма що...

Часътъ е точно дванадесеть. Слънцето е огнено кълбо, отъ което се струятъ пламъци. Пѣсъци, пѣсъци — до безкрай. Тѣ пламтятъ подобно на опожарена презрѣла нива. Моитѣ крака очертаватъ дълбоки следи — първитѣ стжпки на дете, което се учи да върви. Едно бучене, сякашъ подземенъ шумъ, се носи въ нажежения въздухъ: зловещъ викъ на пустинния владѣтель, който призовава своитѣ деца — беднитѣ камилари . . .

Изкачвамъ се по възвишение, водещо къмъ подножието на пирамидитѣ.

— Това е групата на Гизе — обяснява моя водачъ — три пирамиди, отъ които първата, на Хеопсъ е висока 137 метри, съ основа 200 метри. Строена е 30 години отъ 100,000 души, Запомнете: Хеопсъ, IV династия. Била е покрита изцѣло съ албастъръ, но султанъ Хасанъ — отъ династията на Мамелуцитѣ — го отнесълъ въ Кайро и построилъ джамия. Останалитѣ две пирамиди сж на фараонитѣ Кяфранику и Манкара. Постройкитѣ сж отъ около 3500 години пр. Хр.

Хиляди, хиляди грамадни каменни блокове, награмадени по необяснимъ начинъ, споени съ вълшебна вещина. Съвременната техника е длъжна да се поклони смирено. Дълбока древность. Първобитни технически възможности. Ужасни климатически условия. И смѣлъ замахъ, който не престава да очудва следъ петь хиляди години! Пирамидитѣ сж многолико олицетворение: насилственъ трудъ, безумно славолюбие, желѣзна упоритость, грандиозенъ замисълъ — всичкосе слива въ тия недостигнати до днесъ паметници.

— Недалечъ — великанското тѣло на Сфинкса — слънчевия Богъ, въ когото се очертаватъ елементи отъ мжжъ, жена и лъвъ. Символъ, криещъ дълбокъ замисълъ.

— Ето подземна църква, градена отъ алабастъръ и гранитъ, а това сж малки пирамиди — гробници на фараоновитѣ деца.

Саидъ Муса не говори много. Той само посочва. Дали скжпи своитѣ знания или оставя величественитѣ каменни изваяни да говорятъ?

— Погледнете: три отъ пустинитѣ на Африка: Арабската, Либийската и Сахара!

Хълмисти пѣсъчни простори, които съ своя жълточервенъ пѣсъкъ наподобяватъ разпалена жарь — това е пустинята — нажежената сцена, на която се разиграва голѣмата трагедия на камилата и човѣка.

Дишамъ въздуха на пустинята, дишамъ праха на пустинята, — и мислено се приобщавамъ къмъ всички живи и мъртви херои на слънчевитѣ приказки, въ които се преплита романтиката на Ориента — нѣжна и тайнствена — съ ужаса на пустинята.

Видѣхъ Кайро, видѣхъ Нилъ, видѣхъ Пирамидитѣ, видѣхъ пустинята! Но достатъчно ли е да се изброятъ само имената на нѣща, за които може да се пишатъ томове?

*

Кайро — двойно по-голѣмъ отъ Александрия — милионъ и половина население. Грамадни постройки, безкрайни улици, многохилядно движение, неспирно бучене. Движа се изъ града като въ лабиринтната пѣтека на вѣковна, тъмна гора. Наблюденията си правя всѣка секунда. Животътъ презъ единъ день се равнява — на месецъ Защото е животъ, а не живуване.

Зоологическата градина, съ мирова известность, буди очудване: ненадминати съ нейнитѣ размѣри, уредбата и многобройната сбирка, особено отъ тропически животни. Обстановката е чудесна: рѣдки тропически растения, изобилна вода, великолепни алеи за посетителитѣ. Наблюдавайки намиращитѣ се тукъ животни, човѣкъ се чуди, че не е подозиралъ никога за тѣхното сжществуване.

Египетскиятъ музей е съперникъ на коя да е сбирка въ свѣта, по стойность и художественость на старинитѣ. Странни изваяния, сждове, мумии, фараонски одежди, пергаменти. Мумиитѣ поразяватъ съ доброто състояние, въ което сж запазени отъ петь хиляди години насамъ. Ето открититѣ въ последно време златенъ саркофагъ, златна маска, огърлица, гривни, жезли, алабастрови предмети, които правятъ неотразимо впечатление, и сведочатъ за една завидна култура и фантастични богатства...

Толкова голѣмъ е списъкътъ на забележителноститѣ въ Кайро! — Какво представятъ отъ себе си две денонощия? . . .

*

Космополитиченъ градъ: като че представителитѣ на много народи сж си дали среща, за да творятъ.

Страненъ животъ: кога спятъ, кога почиватъ, кога работятъ хората тукъ? Непрестанно движение. Глъчъ, викове, пѣсни. Нѣма нощь, нѣма день — всичко се слива въ едно панаирско тържество, въ което всички сж дошли да празднуватъ.

И азъ скитамъ, и азъ празднувамъ . . . Ако чужденецътъ денемъ е обезпокояванъ и отекчаванъ, ако той при посещаване на забележителноститѣ или когато прави справка за нѣщо, има неприятностьа да дава вѣчния „бакшишъ" — то нощемъ има мѣста, по които е невъзможно, по които е страшно да се движи самъ. Такова мѣсто представя голѣма часть отъ квартала Есбекия — по подобие на Кемеръ-алтж и Абаносъ — въ Истанбулъ, по подобие на Тартюшъ въ Александрия и Портъ-Саидъ.

Лабиринтъ отъ тѣсни, полуосвѣтени улици — това е Есбекия! Проститутки гъмжатъ: тѣ канятъ, викатъ, виятъ. Тѣхнитѣ комисионери сж на поста си съ своето класическо нахалство.

Нощь въ Кайро. Нощь въ квартала Есбекия. . . Ако човѣкъ може да запази тѣлото си, то сжществува опастность да бждатъ раздрани дрехитѣ му.

Не съмъ виждалъ сърдца, подобни на кървави отломки, да пламтятъ отъ любовь, не — отъ дива, сатанинска страсть. Но виждамъ въ тази паметна нощь, въ неподражаемия кварталъ Есбекия — виждамъ тѣла на десетки жени, облѣчени въ кожитѣ на всички раси — и тѣзи тѣла горятъ отъ бѣсъ, и тѣзи тѣла се превиватъ отъ гладъ — само за пари, само за хлѣбъ ли?..

Посещавайки Есбекия, задоволявамъ се само съ парфюма. Избѣгвамъ отровата. Така споменътъ ще бжде силенъ и незабравимъ. Есбекия, Есбекия — звучи въ нощьта това име, написано отъ жрицата на безсрамието по челата на жени безъ възрасть, безъ име, безъ нация . . .

А по тротоаритѣ на страничнитѣ улици, необезпокоявани отъ никого, спятъ съ своитѣ дрипи стотици „безпризорни" — сжщински окапали гроздове отъ лозето на живота.

А по разкошнитѣ увеселителни заведения, всрѣдъ море отъ свѣтлина, необезпокоявани отъ никого, хората пръскатъ пари и сили въ разгулни забавления.

# ДАННИ ЗА СВѢТОВНИЯ ТЪРГОВСКИ КОРАБЕНЪ ТОНАЖЪ КЪМЪ 1. ЮНИЙ 1934 ГОДИНА.

Споредъ най-новитѣ статистически данни отъ „Lloyd's Register", търговскиятъ флотъ на цѣлия свѣтъ къмъ 1. юний 1934 год. се е състоялъ отъ 28,964 кораба съ 65,576,612 бруто регистъръ тона, отъ които 64,357,792 тона кораби съ парни двигатели, а останалитѣ вѣтроходи, когато по-миналата година къмъ сѫщата дата е билъ съответно 67,920,185 и 66,627,524 тона, т. е. за една година свѣтовния корабенъ тонажъ е намалѣлъ съ 2,343,574 тона парни кораби и 73,841 тона вѣтроходи. Като се има предъ видъ, обаче, че тонажътъ на моторнитѣ кораби презъ годината е увеличенъ съ 404,137 тона, действителното намаление е само 1,814,125 тона.

Презъ 1933 година, по-значително увеличение на търговския си флотъ отбелязватъ Русия (99,047 тона), Гърция (90,189), Финландия (48,644), въ сѫщото време България го е увеличила съ (9758 т.)*). Презъ сѫщия този периодъ значително намаление на корабния си тонажъ показватъ: Англия (965,827); Америка (312,762); Италия (221,411); Франция (214,166); Германия (210,284); Япония (185,452).

Въ следващата таблица е даденъ брутниятъ търговски корабенъ тонажъ на по-голѣмитѣ държави въ хиляди тона на корабитѣ съ механически двигатели къмъ 30 юний за годинитѣ 1914, 1924 и 1934 г. Отъ тия данни се вижда, че презъ десетгодишнината 1914—1924 г. е имало едно общо увеличение на корабния тонажъ отъ 35·5%, когато за следващата десетгодишнина: юний 1924 — юний 1934 г. — това увеличение е била само 4·6%.

| Държави | Наличе къмъ | | |
|---|---|---|---|
| | 30. 6. 1914 | 30. 6. 1924 | 30. 6. 1934 |
| | Бруто регистъръ тона | | |
| Англия | 18,892 | 18,954 | 17,630 |
| Англ. кол. | 1,632 | 2,592 | 2,978 |
| Дания | 770 | 990 | 1,101 |
| Франция | 1,922 | 3,290 | 3,260 |
| Германия | 5,135 | 2,872 | 3,680 |
| Гърция | 821 | 757 | 1,507 |
| Италия | 1,430 | 2,719 | 2,875 |
| Япония | 1,708 | 3,843 | 4,075 |
| Холандия | 1,472 | 2,542 | 2,612 |
| Норвегия | 1,957 | 2,392 | 3,980 |
| Испания | 884 | 1,188 | 1,164 |
| Швеция | 1,015 | 1,191 | 1,597 |
| Америка | 2,027<br>2,260 | 12,431<br>2,276 | 9,795<br>2,508 |
| Други страни | 3,479 | 3 477 | 5,598 |
| Всичко | 45,404 | 61,514 | 64,358 |

*) Това е тонажа на купенитѣ въ течение на миналата година три търговски кораба „Балканъ", „Мария Луиза" и „Рила".

Следващата таблица дава, какъвъ процентъ отъ всичкитѣ кораби съ механически двигатели се пада на отдѣлнитѣ държави съ развито корабоплаване за горнитѣ 1901, 1914 и 1934.

| Държави | Процентъ на корабитѣ съ механически двигатель отъ общия свѣтовенъ тонажъ за годинитѣ: | | |
|---|---|---|---|
| | 1901 | 1914 | 1934 |
| Англия | 50·2 | 41·6 | 27·4 |
| Америка | 4·2 | 4·5 | 15·2 |
| Япония | 7·2 | 3·8 | 6·3 |
| Норвегия | 3·4 | 4·3 | 6·2 |
| Германия | 10·1 | 11·3 | 5·7 |
| Франция | 4·4 | 4·2 | 5·1 |
| Италия | 2·7 | 3·1 | 4·5 |
| Холандия | 2·1 | 3·2 | 4·1 |

Както се вижда отъ таблицата, този процентъ за Англия отъ 50.2% за 1901 год. е намалѣлъ за 1934 г. на 27·4%, когато за всички други държави той се е увеличавалъ, освенъ за Германия, която показва едно намаление, предизвикано отъ предаването на герман. търг. флотъ на Съглашението следъ голѣмата война.

Повече отъ половината на свѣтовния корабенъ тонажъ се състои отъ кораби, по-малки отъ 1,000 бруто регист. тона. Увеличили сѫ се, обаче, въ сравнение съ 1914 г. корабитѣ, употрѣбявани за океанско плаване съ 4,000 тона и нагоре, които отъ 3,608 броя сѫ станали 6,104 (отъ тѣхъ 40% съ тонажъ повече отъ 10,000 тона и 70 кораба съ 20,000 и повече тона).

Най-голѣма е групата на корабитѣ отъ 4,000—6,000 тона съ едно общо водоизмѣстване отъ 17,738,768 тона, което съставлява 27·6% отъ общия свѣтовенъ тонажъ на корабитѣ съ механически двигатели.

Голѣмитѣ презатлантици съ тонажъ надъ 15,000 тона съставляватъ само 5·6% отъ общия тонажъ.

Що се отнася до възрастьта: 2,425 кораба отъ всички налични сѫ по-млади отъ 5 години, тонажътъ на които съставлява 10·4% отъ общия свѣтовенъ тонажъ кораби съ механически двигатели.

Корабитѣ на възрасть повече отъ 25 години сѫ общо 8,926 броя.

По настоящемъ има 1,500 кораба съ турбинни двигатели съ общъ тонажъ 10,893,000 тона, когато презъ 1914 година корабитѣ съ такъвъ двигатель сѫ били само 730,000 тона; 4,941 моторни кораби съ общъ тонажъ 10,605,000 тона срещу 220,000 тона презъ 1914 г. Най-голѣмото увеличение на моторни кораби имаме следъ 1925 г., отъ която година до 30. юний м. г. тѣхния тонажъ се е увеличилъ съ 7,890,000 тона. Моторнитѣ кораби съставляватъ 16·2% отъ общия свѣтовенъ корабенъ тонажъ. Трѣбва да се отбележи сѫщо, че днесъ имаме вече и кораби съ електрически двигатели. Това сѫ 91 кораба съ общъ тонажъ 563,000 т., повечето отъ които подъ американско знаме.

Отъ общо сжществуващитѣ въ цѣлия свѣтъ 28,964 кораба, 3,693 сж съ по два винта, 126 съ по три и 369 съ колела; останалитѣ сж едновинтови.

Отъ всичкитѣ налични кораби 3,865 съ тонажъ 19,858,000 тона употрѣбяватъ течно гориво за движение. Днесъ само 52% отъ общия корабенъ тонажъ зависи отъ вжглищата, когато въ 1914 година този процентъ е билъ 89%, което ясно показва, колко голѣмъ е стремежътъ за измѣстването на вжглищата за гориво съ земното масло.

Отъ общия свѣтовенъ тонажъ 11,143,000 тона кораби не се употрѣбяватъ за превозъ на пжтници и стоки, това сж специални кораби: драги, кранове, поставачи на кабели и др. за най-разнообразни пристанищни и др. нужди.

Въ периода отъ 1924—1934 год. отъ наличнитѣ кораби съ механически двигатели сж били разрушени поради износеность (старость) — 10,334,000 това кораби, а отъ морски нещастия — 4,015,000, което дава една срѣдна годишна загуба отъ около 2%.

Горнитѣ данни навеждатъ на два много и извънредно интересни извода, а имено: 1) Поради общото и голѣмото намаление на навлата и стокообмѣна, държавитѣ съ развито корабоплаване търсятъ начини бързо да се освободятъ отъ старитѣ си неекономични кораби, като ги продаватъ или разрушаватъ за материалъ, защото, при голѣмия разходъ на гориво и нуждата отъ значителна обслуга, тѣ носятъ само загуби. 2) За търговскитѣ си цели държавитѣ строятъ и използуватъ нови икономични кораби, защото днесъ при намалѣлитѣ навла и стокообмѣнъ печалбитѣ сж възможни само при намаление на общитѣ разходи: гориво, заплати на обслуги и пр.

Тѣзи изводи сж особено поучителни за насъ българитѣ. Тѣ много красноречиво сочатъ колко по-неподходящи пжтища и начини ние търсимъ да развиемъ нашето корабоплаване и колко грѣшна е политиката да се увеличава корабниятъ тонажъ, чрезъ закупване на стари кораби, които стопанитѣ имъ отъ години сж държали неизползувани и вързани като неекономични вече, въпрѣки годностьта имъ да плаватъ.

*България е твърде бедна за да прави опити, които струватъ много срѣдства и които само спѣватъ развитието на и безъ това твърде много изостаналото ни корабоплаване.* Затова, когато ще се наложи купуването на нови кораби за търговското ни корабоплаване, за каквото вече се говори, трѣбва да се направятъ много—сериозни и внимателни проучвания, а не само да се гледа цената. Днесъ напълно годни кораби могатъ да се купятъ на безценица, защото сж нерентабилни, тъй като издръжката имъ е свързана съ голѣми разходи, които навлата и при пъленъ товаръ едва ще покриватъ.

*С. В.*

---

*Г. К.*

## ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Гръцката трагедия свърши доста благоприятно. Експанзивностьта на гърцитѣ изглежда не имъ прѣчи да си останатъ благоразумни и уравновесени въ своитѣ политически опити. Оформилитѣ се два враждебни лагери въ армията, готови да се нахвърлятъ за взаимно изтрѣбление, които навсѣкжде другаде биха поставили държавата на жестоки изпитания, у гърцитѣ минаха съ една лекота, която показва, че разногласията не сж толкова дълбоки. За бързото успокояване заслуга има не само правителството, а и възстаналата опозиция, която се задоволи съ една пробна мобилизация на своитѣ сили, което бѣ напълно достатъчно, за да внесе корекциитѣ въ политиката на правителството. Старият Венизелосъ още единъ пжть подчерта своята политическа прозорливость и искренъ патриотизъмъ.

Поведението на гръцкитѣ съседи показва, че балканскитѣ държави преценяватъ по-реално сжщностьта на събитията и се плашатъ отъ авантюри.

Старанието на Турция да демонстрира своитѣ нарастнали сили и да направи опитъ за отхвърляне на задълженията на Лозанския миръ, трѣбва да се смѣтнатъ като несполучливи, защото въпросътъ за Дарданелитѣ и Босфора въ дадения моментъ има по-голѣма тежесть отъ всички други постановления на мирнитѣ договори, които зачекватъ интереситѣ на Англия.

Много по-интересни сж събитията, които се разиграватъ въ централна Европа и които, на пръвъ погледъ, изглеждатъ като изненадващи съ своята решителность. Германия отхвърля ограниченията на въоржжението си споредъ Версайлскитѣ договори и съ единъ законъ, обнародванъ и оповестенъ на цѣлъ свѣтъ, съобщава за решението си, че въвежда наборната система въ армията, размѣра на която ще доведе до необходимата за една действително отговаряща на нуждитѣ ѝ отбрана.

Германскиятъ актъ бѣ приетъ сравнително спокойно въ срѣдитѣ на бившата Антанта. Сериозно недоволство проявяватъ въ Парижъ, обаче, то е изолирано и оформяването на държането на Франция се поставя въ зависимость отъ поведението на другитѣ сили.

Италия явно дава своето недвусмислено одобрение на станалото. Остава Англия, която формално заема становище, съ което не удобрява станалото, обаче, това не я заставя да се обяви като непримирима противница на германскитѣ прояви. Трѣбва да се смѣта, че подготовката на германската акция е намѣрила одобрението на английскитѣ мѣродавни фактори, преди още да бжде прокарана. Това сж ловкитѣ противоудари, които английската политика систематично нанася на французскитѣ тежнения да образуватъ единъ европейски блокъ съ участието на Русия. Голѣмитѣ успѣхи, които французската политика бѣ достигнала въ края на миналата година, и твърде шумното сближение съ Съветитѣ не можаха да бждатъ гледани спокойно отъ Англия, която виждаше въ това твърде сериозно застрашени своитѣ най-жизнени интереси вънъ отъ Европа. Една Европа ржководена отъ французи и руси никога не би могла да даде тия развързани ржце и свобода, които сж тъй необходими за Англия при разрешение на проблемата за Тихия океанъ. Възстановена Германия, при сегашното си състояние по морето, не може да бжде опасна за Англия, но нейното стабилизиране като сухопжтна сила ще сдържа активнитѣ прояви както на Русия, тъй и на Франция.

Вече по-ясно ставатъ очертанията на новитѣ групировки, които ще бждатъ противовесъ на франко-

руското сближение. Германия, Полша, Унгария, Австрия, Италия на една страна, Франция, Малкото съглашение, Русия на другата страна.

Въ основитѣ на Балканското споразумение вече се поставятъ мини, които не ще допустнатъ едно посъгласувано действие.

Итало-югославското сближение иде да внесе единъ смутъ въ положението, отъ което ромънитѣ не могатъ да бѫдатъ много доволни и навѣрно г. Титулеско ще потърси нови пѫтища за осигуровка на своята държава.

– Въ това време, докато Европа се наредя, отъ другия край на Азия се чувствува напъна за подготовка на новото положение. Руситѣ отстѫпватъ Сахалинъ на японцитѣ и постоянно намиратъ пѫтищата за едно разбирателство по всички въпроси съ Япония. Турция влиза въ договорни отношения съ Япония, която ще ѝ отпустне заемъ и ще я подкрепи въ въоръженията, като срещу това за сега ще се задоволи само съ икономически компенсации.

На Тихия океанъ конфликтътъ зрѣе и неговитѣ отражения се чувствуватъ въ насокитѣ на английската политика, която иска да си обезпечи, ако не съдействието на Европа, то поне нейното обезвредяване за решителния моментъ.

—

# ВОДЕНЪ СПОРТЪ

## Голѣми плувни състезания между ученицитѣ на столичнитѣ мѫжки гимназии.

Въ недѣля 7. априлъ, въ покрития спортенъ басейнъ на софийската минерална баня се състояха състезанията на ученицитѣ отъ столичнитѣ гимназии. Въ тия състезания, произвевени при много добъръ редъ, се подобриха нови 5 *български рекорди.* Добрата и системна работа, при която работятъ плувцитѣ, вещото ръководство на треньора г. Петъръ Константиновъ, дава вече своитѣ резултати. Състезанията се ръководѣха отъ следнитѣ членове на Морски Сговоръ: главенъ сѫдия: г. Ив. Селвелиевъ, редакторъ на в. Спортъ и членове: г. Кирилъ Друмевъ, Д-ръ Георгиевъ и Йорданъ Гандевъ, стартеръ г. Ст. Пандурски, времеизмѣрвачи: г. Берберовъ и г. Динко Мицевъ. Състезанията се откриха отъ подпреседателя на клона г. Кирилъ Друмевъ съ подходящи напѫтствени думи. Не може да не отбележимъ и благодаримъ отъ името на настоятелството на софийския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ на управителя на банята г. Бесарабовъ, за ценното му действие по изнасяне на състезанията.

Като резултатъ отъ състезанията имаме следнитѣ постижения:

*50 м. Гръдно*: 1) Л. Шумковъ 36·9 с. 2) Левчо Петровъ, търг. гимн. 40·2 с. 3) Ст. Даскаловъ II м. г. 41 с. 4) Ан. Николовъ I м. г. 42·1 с.

*50 м. Свободенъ стилъ.* 1) Мих. Маргаритовъ II. м. г. 30 8 с., новъ реркордъ. 2) Бас. Ивановъ I м. г. 32·3 с. 3) Ц. Вакъвчиевъ II м. г. 33 с. 4) Андонъ Михайловъ II м. г. 33·6 с. 5) Н. Богдановъ II м. г. 35 с.

*100 м. Гръдно.* 1) Люб. Шумковъ I м. г. 1 м. 27·2 с. 2) Ст. Даскаловъ II м. г. 1 м. 34·6 с. 3) Анд. Николовъ I м. г. 1 м. 36 с.

*100 м. Свободенъ стилъ.* 1) Ем. Атанасовъ I м. г. 1 м. 5·1 с., новъ рекордъ, 2) Мих. Маргаритовъ II м. г. 1 м. 11 с. 3) Ц. Радиновъ II м. г. 1 м. 22·1 с. 4) Ц. Вакъвчиевъ, II м. г. 1 м. 22·2 с.

*200 м. Гръдно.* 1) Люб. Шумковъ I м. г. 3 м. 21·3 с., новъ рекордъ, 2) Ст. Даскаловъ II м. г. 3 м. 38·8 с., 3) Ан. Николовъ I м. г. 3 м. 41 с.

*100 м. Гръбно.* 1) Ем. Атанасовъ I м. г. 1 м. 29·8 с. 2) Ас. Мариновъ I м. г. 1 м. 32·2 с. И двете постижения сѫ подъ рекорда. 3) Ем. Хеския I м. г. 1 м. 46·4 с. 4) Ил. Шутъ I м. г. 1 м. 54 с.

*4 по 50 м.* I м. г. въ съставъ: Вас. Ивановъ, Л. Шумковъ, М. Станишевъ и Ем. Атанасовъ, време 2 м. 8·8 с.

II гимназия бѣ дисквалифицирана поради непра вилно смѣняване на третата щафета.

*Водна топка*: I мѫжка гимназия победи II мѫжка гимназия съ 3:1.

Накрай състезанията се закриха отъ подпредседателя на клона г. Кирилъ Друмевъ, който сѫщевременно поздрави и треньора г. Петъръ Константиновъ за добритѣ резултати отъ труда му.

На 21 т. м. ще се състоятъ голѣми състезания между ученичкитѣ отъ столичнитѣ гимназии. На първитѣ класирани ще бѫдатъ дадени дипломи.

—

Свѣтовниятъ рекордъ на дамско срѣдно плуване на 100 метра, държанъ отъ Денисъ (Австралия) съ 1:24,6 минути е билъ подобренъ на 20. януарий въ Копенхагенъ отъ Хълциеръ (Германия) на 1:24,5 мин. На едни плувни състезания, състояли се сѫщия день въ Амстердамъ, холандката Риа Мастенбрукъ е подобрила свѣтовния рекордъ на 200 м. гръбъ, държанъ до тогава отъ англичанката П. Хардингъ съ 2:50,4 като е постигнала времето 2:49,6 минути. Джонъ Хигинсъ отъ Съединенитѣ Щати е поставилъ новъ рекордъ на 100 метра брустъ за 1:11,8. Досегашниятъ рекордъ се държеше отъ французина Картоне съ 1:12,4 мин.

—

Гребане.

Отъ 3 до 5 августъ м. г. сѫ се състояли въ Швейцария на „Ротзее", близо до Люцернъ, състезанията за европейското майсторство на гребане. Въ общото класиране първо мѣсто е заела Германия и съ това е спечелила „Купата Гландацъ". Отдѣлнитѣ постижения сѫ били, както следва:

*Единични*: 1. Шеферъ—Германия съ 7:38,2; 2. Верей—Полша съ 7:41,6; 3. Зоринъ—Франция съ 7:49,4.

—

*Двойки безъ кърмчия*: 1. Братя Копецки—Австрия съ 7:42,6; 2. Германия съ 7:48,6 и 3. Швейцария.

*Двойки съ кърмчия*: 1. Унгария съ 7:48,2; 2. Франция съ 7:51; 3. Холандия.

*Дубълдвойки*: 1. Швейцария 7:06; 2, Франция 7:07; 3. Дания.

*Четворки безъ кърмчия*:1. Германия 6:40,4; 2.Швейцария 6:46,8; 3. Франция

*Четворки съ кърмчия*: Италия съ 6:54,6; 2. Франция съ 6:58,4; 3. Югославия.

*Осморки*: 1. Унгария съ 6:17,4; 2. Дания съ 6:20; 3. Италия съ 6:26,2; 4. Швейцария.

*Гандевъ*

Изъ „Кисинг'с Архивъ" отъ 27. януарий 1935 г.

# МОРСКИ КНИГОПИСЪ

**Петъръ Дървинговъ.** *Влиянието на морската мощь върху историята на България*, Издание на Български морски сговоръ. София 1935 г.

Господинъ Дървинговъ е много добре известенъ на нашето общество съ редицата си сериозни изследвания върху миналото на българския народъ, особно съ онния изъ нашата военна история. Въ трудоветѣ си той съчетава добросъвѣстността на научния изследователь съ едно благородно национално чувство, което е главниятъ двигатель на научната и публицистичната му дейность. Навсѣкждe въ своитѣ трудове той се движи, преди всичко, отъ желанието, като установи ценнитѣ черти на нашия народъ, проявили се въ миналото, да повиши националното самочувсво на днешнитѣ поколѣния, да ги накара да се проникнатъ отъ уважение къмъ народа си, отъ вѣра въ неговитѣ ценности и отъ упование въ бждещето му. Но сжщевременно той издига високо на показъ и сждбоноснитѣ пропуски, както и сжществснитѣ недостатъци на нашето племе, за да предизвика стремежъ къмъ тѣхното преодоляване и да предотврати чрезъ примѣра на миналото бждещи грѣшки.

При вдълбочението и въ родното минало г. Дървинговъ неминуемо трѣбваще да се натъкне на значението на морето за нашето издигане. И ние го виждаме отъ 4—5 години насамъ като вдъхновенъ пропагандаторъ на нашата морска идея. Въ редица сказки въ София и провинцията той се стреми да вдъхне интересъ и любовь къмъ роднитѣ морета и Дунава. Резултатъ на неговитѣ проучвания на нашето морско минало се явява най-новиятъ му трудъ, излѣзълъ въ началото на тая година, гореозначената книга, спретнато и красиво издание на Б. Н. М. С. Плодъ на дълги изследвания въ стари и нови източници, тая книга дава въ системна форма богатъматериалъ, повечето отъ който досега не бѣше известенъ на широката общественость и хвърля обилна свѣтлина върху неизследваната ни досега морска история.

Трудътъ се състои отъ четири глави. Първата, която е уводна, е посветена на значението на морето и корабоплаването въ живота и историята на народитѣ. Втората глава разглежда въпроса за неизмѣнннтѣ условия за морската мощь на една държава. Като такива той изтъква географското положение, физическата структура, дължинатана морския брѣгъ, броя и характера на населението, както и вида на управлението. Тукъ той се противопоставя енергично на широко разпространеното убеждение, че българитѣ сж по-малко годни за моряци отъ другитѣ народи и застжпва гледището, което се придобива въ течение на време.

Глава III разглежда на кратко историята на мореплаването у разнитѣ народи въ древностьта, срѣднитѣ вѣкове и новото време. И тукъ той доказва, че морскитѣ народи сж станали такива въ течение на вѣковетѣ, като привежда като най-типиченъ примѣръ англичанитѣ, най-морската нация на днешно време, които до срѣдата на 9. вѣкъ не сж проявили никакъвъ интересъ къмъ корабоплаването и сж започнали да развиватъ такова едва, когато сж съзнали нуждата отъ него за сжществуването и поминъка си.

Най-дълга и най-важна за насъ е четвъртата глава, която обхваща почти две трети отъ разглеждания трудъ. Тя е посветена именно на нашата морска история. Тя е най-ценната, защото представлява първия опитъ, да се събератъ разхвърленитѣ откжслечни данни въ днешна и по-стара литература на латински, гръцки, английски, нѣмски, френски, руски, сръбски и български езици и да се обединятъ въ едно системно изложение, което дава значително ясна представа за отношението на българското племе къмъ морето. Тукъ той говори за презморскитѣ нашествия на българскитѣ славяни още презъ времето отъ VI и VII вѣкове, особно онния на драговити, согудати, войонити и пр., които, съ безбройни много лодки еднодрѣвки, обикалятъ крайбрѣжията на Егейско море и неговитѣ острови и правили нѣколко опити да превзематъ Солунъ чрезъ обсада по море. Сжщо така споменава за морска обсада на Цариградъ, за кръстосване по Мраморно море и Дарданелитѣ и за славянски морски походи до югоизточнитѣ брѣгове на Италия. По-нататъкъ той разправя за похода на Ханъ Тервеля за Цариградъ въ полза на експмператора Анастасий II, при което е имало комбинирани действия на сухопжтни войски и флотилия отъ еднодрѣвки. Изнася и много интересния фактъ, че Омортагъ въ 827 и 829 г. е изпратилъ български войски нагоре по Дунава и по Драва за борба срещу франкитѣ въ Панония и изказва предположението, че още тогава Дунавъ е билъ широко използуванъ за управлението на българската държава и като търговска съобщителна артерия. Като минава на второто българско царство, той говори за военния флотъ на Иванъ Асенъ II презъ 1235 г., състоещъ се отъ 25 галери—първиятъ воененъ флотъ на българитѣ изобщо, като съпоставя съ това обстоятелството, че военнитѣ морски сили на Англия започватъ да се развиватъ въ 1205 г., а на Франция едва къмъ 1249 г. По-нататъкъ авторътъ говори и за военнитѣ морски сили на Добротича, съ които той се е явявалъ предъ Трапезундъ, Кримъ и Цариградъ, както и за редица негови мѣроприятия, отъ които може да се заключи за напълно съзнателно, положително отношение на тоя български деспотъ къмъ морето и изобщо за системна морска стопанска и военна политика. Като прескача дългия безплоденъ и пустъ периодъ на турското робство, г. Дървинговъ преминава къмъ надвечерието на освобождението и споменава за основаното въ 1864 г. въ Цариградъ българско търговско параходно д-во „Провидение", което имало 500-тоненъ корабъ „Азисъ".

Последната часть на тая глава и на цѣлата книга е посветена на най-новата ни военно-морска история, т. е. за дейностьта на нашия младъ и скроменъ, ала хероиченъ флотъ и изтъква голѣмитѣ му заслуги презъ войнитѣ, водени отъ освобождението насамъ за запазване на независимостьта на нашето племе или за неговото обединение. Така още въ сръбско-българската война въ 1885 г. малката ни Дунавска флотилия съ нейнитѣ черупчици е принесла неоценими заслуги като транспорти за северния ни отредъ (около Видинъ). После авторътъ дава подробно описание на хероичния подвигъ на славнитѣ ни торпедоносци презъ балканската война — атаката на „Хамидие" — и говори за дейностьта на морскитѣ ни сили презъ голѣмата война, която дейность той намира като решаваща за запазване на морския ни брѣгъ.

И така авторътъ не ни дава едно сухо историческо изложение на факти, а се старае навсѣкжде да подчертае грамадното значение на морето и Дунава за нашия националенъ възходъ и да втълпи въ съзнанието на читателя тая голѣма истина. Навсѣкжде се чувствува топлотата и ентусиазъма на вдъхновения отъ една велика идея културенъ деецъ. Въпрѣки многобройнитѣ си цитати на чуждъ езикъ, повечето отъ които впрочемъ сж дадени и въ преводъ, книгата се чете леко и увлѣкателно. Изложението е илюстровано и подкрепено съ 33 красиво изработени географски схеми. Изданието външно е напълно издържано. Ние горещо препоржчваме книгата, която би трѣбвало да краси библиотеката на всѣки образованъ българинъ.

*Я. Арнаудовъ*

# Посрѣднически агенция „ЛЕГЕ“

**гр. София** **ул. Леге 5, I ет.**

Управлявана отъ дългогодишния журналистъ **Бор. Андреевъ**

## ПРИЕМА ОБЯВЛЕНИЯ И РЕКЛАМИ

## за сп. „МОРСКИ СГОВОРЪ“

И ЗА ВСИЧКИ ДРУГИ ВЕСТНИЦИ И СПИСАНИЯ

Дава съвети по разни въпроси и прави справки.
Съчинява и корегира разни писменни и печатни работи.
Урежда издаването на разни печатни произведения.
Урежда журналистически анкети.
Превежда отъ и на чужди езици.
Записва и дава сведения за безлихвени заеми за строежъ и пр. при „Подслонъ“
Посрѣдничествува за женидби — има солидни кандидати.
Извършва разузнавания и издирвания за женидб. кандидати.
Продажба и покупка на имоти.
Урежда осигуровки.
Представителство на фирми.
На писма непридружени съ 20 лв. пощ. или гербови марки агенцията не отговаря.

# Книгоиздателство „ХЕМУСЪ“ А. Д. — София

**ул. Солунъ, 55. Пощ. чекова смѣтка 607. Телеф. 2294**

## РОДНА ХУДОЖЕСТВЕНА ЛИТЕРАТУРА

**Пенчо Славейковъ:**
Епически пѣсни . . . . . 60 лв.
Сънь за щастие . . . . . 30 лв.
На острова на блаженитѣ . . . 80 лв.
Кървава пѣсень . . . . . 100 лв.
Нѣмски поети . . . . . 50 лв.
Писма отъ Пенчо славейковъ до Мара Бѣлчева . . . . . 50 лв.

**П. К. Яворовъ** — Събрани съчинения — 5 тома, подъ редакцията на Вл. Василевъ:
Томъ I. Подъ сѣнкитѣ на облацитѣ — стихотворения . . . 80 лв.
Томъ II. Хайдушки копнения. Гоце Дѣлчевъ . . . . . 80 лв.
Томъ III. Въ политѣ на Витоша Когато гръмъ улари . . . . 80 лв.
Томъ IV. Неиздадени досега произведения . . . . . 80 лв.
Томъ V. Статии, фейлетони, писма 80 лв.
Петтѣ тома за . . . . . 300 лв.

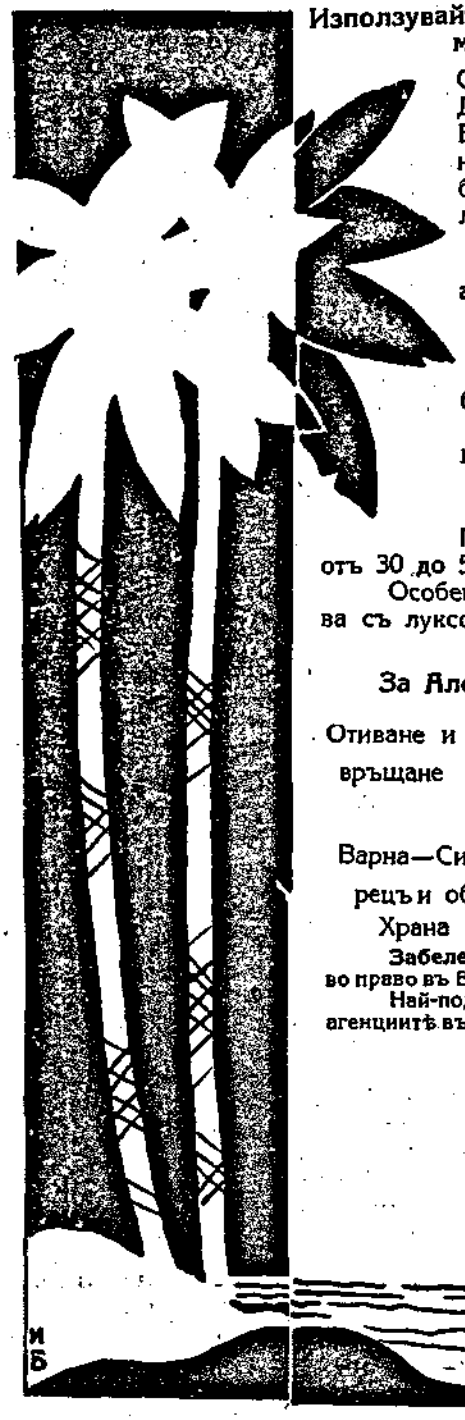
**Антонъ Страшимировъ:**
Томъ I — Повести . . . . 60 лв.
Томъ II — Новели . . . . . 60 лв.
Томъ III — Висещъ мостъ — романъ . . . . . 60 лв.

**Елинъ-Пелинъ:**
Томъ I — Разкази . . . . . 60 лв
Томъ II — Разкази . . . . . 50 лв
Томъ I и II подвързани заедно . . 150 лв
Томъ III — Земя — повесть . . . 30 лв.
Томъ IV — Подъ манастирската лоза — разкази, подъ печатъ .

**Йордань Йовковъ:**
Томъ I — Земляци и др. разкази 60 лв.
Томъ II — Край Мѣста и др. разкази . . . . . 60 лв.
Томъ III — Бѣлитѣ рози и др. разкази . . . . . 60 лв.
Томъ IV — Старопланински легенди . . . . . 60 лв.
Томъ V — Пѣсеньта на колелетата 60 лв.
Томъ VI — Вечери въ Антимовския ханъ . . . . . 60 лв.
Томъ VII — Жетварьтъ—повесть 60 лв.
Томъ VIII — Албена — драма . 50 лв.
Томъ IX — Боряна — драма . 50 лв.
Томъ X — Милионеритъ — комедия . . . . . 50 лв.
Томъ XI — Чифликътъ край границата — романъ . . . . 70 лв.

БЪЛГАРИ. ПЪТУВЙТЕ 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 неизличими спомени. Вие ще опознаете крайбрѣжието и ще вкусите отъ прелеститѣ на близкия изтокъ, чароветѣ на който привличатъ хиляди и хиляди туристи отъ всички краища на свѣта.

**Дружеството поддържа три редовни линии:**

а. **Крайбрѣжна:** Варна—Бѣла—Несебъръ—Поморие—Созополъ—Бургасъ—Приморско—Царево—Синьоморецъ и обратно;—два пѫти седмично.—Отъ 15. юний до 15. септемврий директни съобщения Бургасъ—Варна и обратно, специално за курорта.

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

в. **Александрийска:** Варна — Бургасъ — Цариградъ — Радосъ — Палестина — Александрия — Портъ-Сайдъ — Островъ 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".

**ОБИКНОВЕНИ 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:**

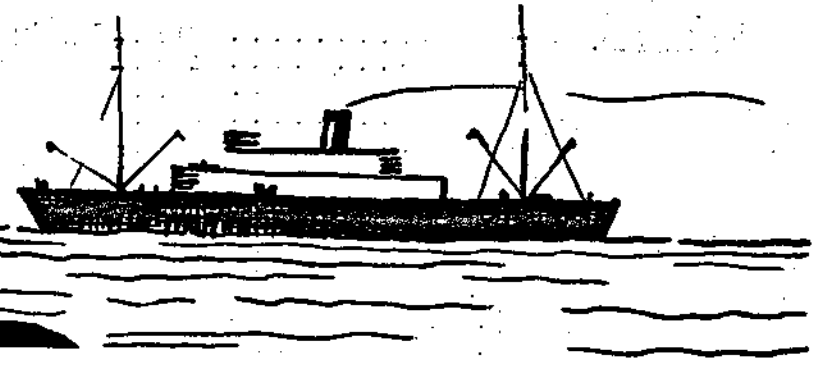
| | | |
|---|---|---|
| Варна—Синьоморецъ и обратно | I класа | лв. 680 |
| | II класа | лв. 540 |
| | III класа | лв 360 |
| Варна—Бургасъ и обратно | I класа | лв. 400 |
| | II класа | лв. 300 |
| | III класа | лв. 200 |

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:


1. **Серафимъ** — Георги Карайвановъ. 2. **Дунавъ и българското корабоплаване** — Г. Куповъ. 3. **Параходниятъ паркъ на Българското търговско параходно д-во** — Станчо Чолаковъ. 4. **Моретата, голѣмитѣ водни пѫтища и духовната култура на човѣчеството** — Проф. Я. Арнаудовъ. 5. **Споменитѣ на стария адмиралъ** — П. А. Шишковъ. 6. **По поре** — Крумъ Кънчевъ. 7. **Данни за свѣтовния търговски корабенъ тонажъ къмъ 1. юний 1934 година** — С. В. 8. **Политически прегледъ** — Г. К. 9. **Воденъ спортъ** — Гандевъ



АРМЕЙСКИ ВОЕННО-ИЗДАТЕЛСКИ ФОНДЪ — СОФИЯ, 362—1935.