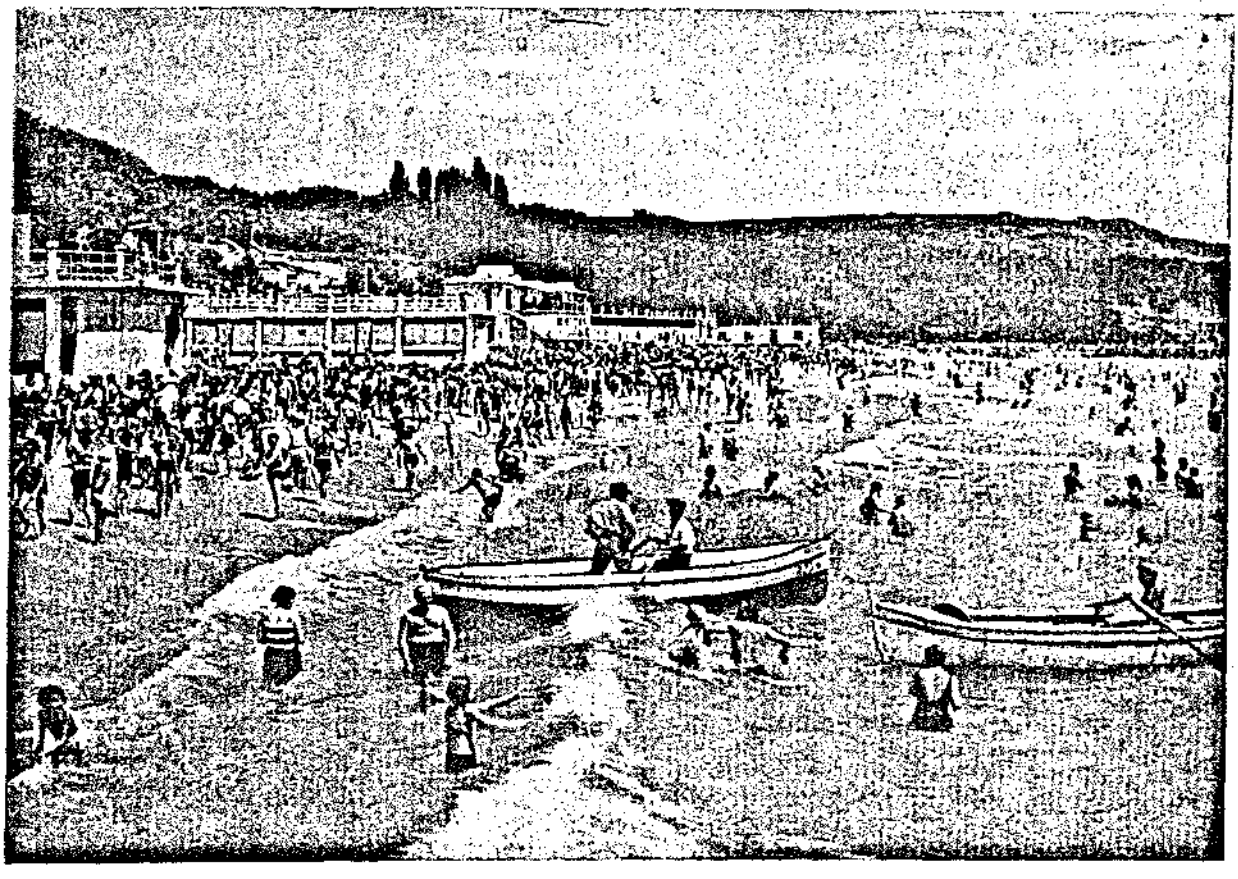
МОРСКИ СГОВОРЪ

ЖИВОТЪТ НА ВАРНЕНСКИЯ ПЛАЖЪ ВЪ РАЗГАРА СИ



Снимка Бончо Карастояновъ

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

Най-модерни бански съоржжения за судени 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.

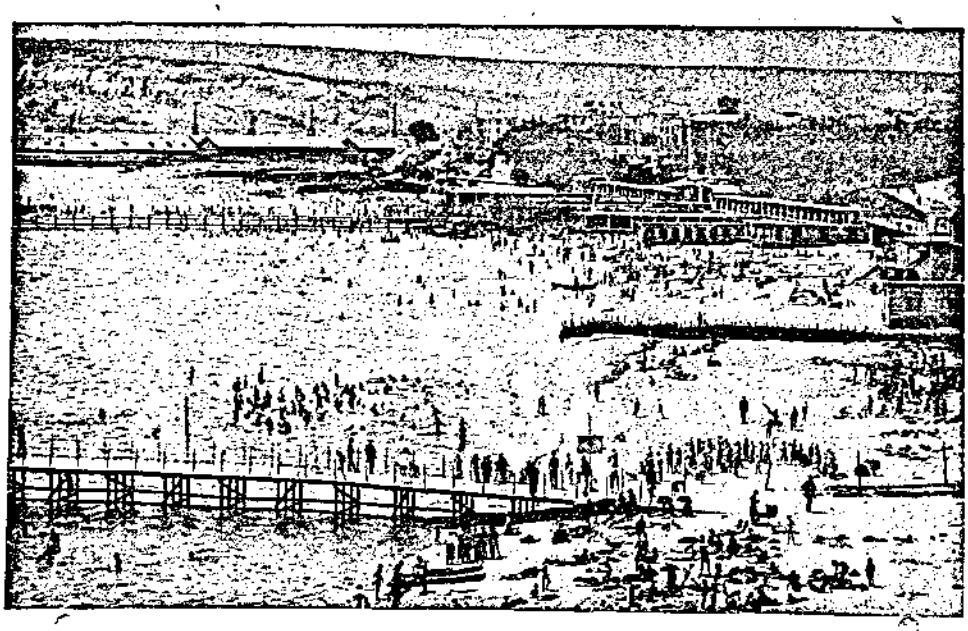
Въ второстепенни ресторанти се получава здрава и изобилна храна на по-низка цена.

Табълъ д'отъ отъ 100—120 лева.

Лѣтовна такса и карта за цѣлия сезонъ 20 лева.

ТАКСА ЗА БАНИТѢ:

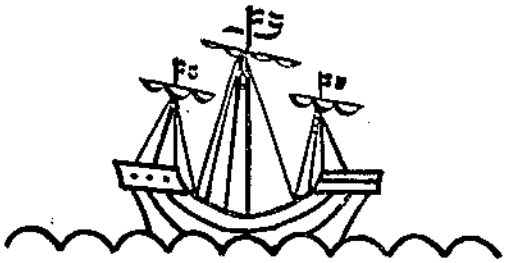
1. Студени бани	I класа кабина	10 лв.
	II „ „	5 лв.
2. Топли бани	I класа кабина	30 лв.
	II „ „	20 лв.
Басеинъ		15 лв.



Отъ 15. юний до 15. септемврий 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 СТОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СТОВОРЪ

Година 12 Брой 6

Варна, юний 1935 година Глав. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ

ВОЕНЕН МУЗЕЙ

СТЕФАНЪ СТАНЧЕВЪ

ЧЕРНОМОРСКА ПРОЛЕТЬ

Бурнитѣ вълни се укротиха.
Слънчо надъ морето пакъ изгрѣ.
Платноходитѣ крила извиха
и рибарь всрѣдъ залива запѣ.

Той ще тръгне изъ морето родно,
съ проста лодка, съ жилави гребла.
А надъ него волята Господня
ще изгрѣй въ нощьта като звезда.

Ще му сочи пжтя изъ морето,
най-добрия ловъ изъ дълбини,
а на изтокъ, свѣтне ли небето,
ще смири игривитѣ вълни.

Съ ловъ богатъ обратенъ пжть ще вземе,
и когато стигне роденъ брѣгъ,
ще му се усмихне топло време,
пролѣтьта, стопила бѣлий снѣгъ . . .

ПАУЛИНА СТАНЧЕВА

РОДИНА

Напраздно ме посрѣщашъ днесъ яростно и диво
и погледа зелени забиващъ въвъ очитѣ.
Вълнувай се, море, разбивай си водитѣ
на камънитѣ влажни съсъ тътени звънливи.

Ти нѣма да смутишъ сърдцето ми пленено
отъ блѣноветѣ скжпи на минали години:
въ душата ми звучатъ безбройни раковини,
замислена и нѣма къмъ тебъ съмъ устремена.

Азъ въ мойто детство нѣмамъ нито едничъкъ споменъ
за сини метличини, ухайни теменуги,
ни за горитѣ, гдето, припѣватъ стари буки
и планинитѣ чудни, и изворния ромонъ.

Родена въ пѣсеньта ти, въ металнитѣ ти взори,
въ златистия отблѣсъкъ на пролѣтното слънце,
кълни дълбоко въ мене като незримо зрънце
възторгътъ ми безуменъ предъ твоитѣ простори.

Къмъ тебъ влѣкатъ ме мощни, необозрими сили,
единъ далеченъ споменъ забуленъ въвъ мъглата,
която нощемъ пада и тегне надъ водата
дъха си въ полумрака негласно притаила.

Вълнувай се, разпръсквай солени, хладни капки,
за мигъ показвай само съкровища неземни,
въвъ пѣната разчупвай джги хилядоцвѣтни
мокри лицето жадно за обичь и за ласки.

Че ти си мойта вѣрна и истинска родина,
че въ дъното ти дрѣмятъ все споменн далечни
и буритѣ ти хищни, и приказкитѣ вѣчни
въ сърдцето ми шумятъ като въвъ раковини.

Сега съмъ само твоя и ти си само мое —
загадъчно и близко, бездънно, непрогледно;
подмятай ме съ вълнитѣ като черупка дребна
и нека не намѣря ни брѣгъ, нито покои.

Инженеръ М. ОСТРЕВЪ

НАШЕТО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ

Дунавската проблема

На тази тема е писано и говорено не веднъжъ и не е нѣщо ново за насъ. Цельта на настоящитѣ редове е да разгледаме по-отблизо важнитѣ за насъ въпроси относно нашето корабоплаване, като належаща стопанска нужда на Дунава, да вникнемъ по-отблизо въ тази проблема, да посочимъ единъ приблизително истински пѫть за нейното осѫществяване, което е мечта на всѣки добъръ българинъ.

Отъ насокитѣ, които въ последнитѣ две години се даватъ на Българското търговско параходно д-во, се вижда, че се работи единствено за развоя и разрастването на морското ни корабоплаване.

Не трѣбва да се съмняваме, че ржководителитѣ и организаторитѣ на дружеството го насочватъ тамъ, кждето неговитѣ интереси и тия на българското народно стопанство изискватъ. Покупката на двата по-голѣми параходи „Кн. Мария Луиза" и „Балканъ", откриването на нова, по-далечна линия, чрезъ която българската външна търговия се свързва съ голѣмитѣ западноевропейски пазарни центрове, както и разучването на търговскитѣ условия и откриването на агенции въ по-важнитѣ пристанища — прицелни пунктове на външната ни търговия, сж дѣла отрадни, които всѣки българинъ съ доволство посрѣща. Прѣди известно време единъ нашъ ежедневникъ съобщи, че за пръвъ пѫть единъ български параходъ, подъ български флагъ и натоваренъ съ български стоки, премина Гибралтаръ. Това действително е събитие за отбелязване въ историята на нашето младо търговско корабоплаване. Напоследъкъ се заговорва за покупка и на други кораби.

Ще си позволимъ да обърнемъ вниманието върху единъ не малко важенъ въпросъ, за който интереситѣ на народното ни стопанство налагатъ неотложно всестранно да бѫде проученъ и му се даде правилно и полезно разрешение. Този въпросъ е *създаване на българско търговско корабоплаване и на Дунава.*

Дунавътъ е международенъ континенталенъ воденъ пѫть отъ грамадно стопанско значение за държавитѣ, презъ които и покрай които протича. Не по-малко значение има той и за нашето народно стопанство и външната ни търговия. Чрезъ тоя свободенъ и осигуренъ чрезъ редица международни конвенции воденъ пѫть, българското народно стопанство може непрепятствувано отъ евентуалнитѣ трудности и прѣчки, които нашитѣ съседи биха устроили, да се свърже направо, по сравнително кжсъ и най-евтинъ пѫть съ всички страни отъ срѣдна и западна Европа. Че е така, ще се увѣримъ отъ статистиката за внесенитѣ и изнесенитѣ презъ дунавскитѣ ни пристанища въ 1933 год. стоки, която гласи:

Вносъ — главно минерални масла, течни горива, соль, дървени материали и др. — общо тона 97,300

Износъ — главно зърнени храни, яйца, маслени семена, тютюнъ и др. — общо тона 132,350

Крайбрѣжна вжтрешна служба — общо тона 32,000

Всичко тона 261,650

Пѫтници — слѣзли на дунавскитѣ ни пристанища 44,546

заминали отъ сжщитѣ 37,885

Всичко 82,431

По знамена и тонажъ посетилитѣ презъ сжщата година дунавскитѣ ни пристанища кораби се разпредѣлятъ както следва:

Българско знаме	68,300
Австрийско „	781,400
Унгарско „	310,300
Германско „	143,800
Ромънско „	197,700
Югославско „	50,200
Холандско „	71,400
Чехословашко „	80,000
Други знамена	131,800

При това, въ тонажа подъ Българско знаме влизатъ и всички влѣзли и излѣзли кораби и шлепове на нашата пристанищна служба.

При това положение на вносъ-износа ни по Дунава, чиито цифри сж доста постоянни, нека чрезъ кратка калкулация да видимъ, има ли на Дунава благоприятни условия за основаването на едно българско корабоплаване:

За база да вземемъ, че вносъ-износътъ ни по Дунава, извършванъ отъ чужди кораби, възлиза срѣдно на 250,000 тона годишно. Следователно, за транспортъ на тѣзи стоки, българското народно стопанство ежегодно изнася подъ каквато и да е форма една значителна сума: — ако се смѣтне срѣдно по 400 лева на тонъ, навлото за 250,000 тона ще възлезе на около 100 милиона лева — изнесенъ български капиталъ само за една година за навло на внесени и изнесени стоки презъ дунавскитѣ ни пристанища.

Да видимъ, дали не би могла България да си извоюва на първо време поне нѣколко процента отъ транспорта на тоя вносъ-износъ, да запази за своитѣ поданици една часть отъ изнасяния капиталъ, като се постави въ действие на Дунава единъ малъкъ транспортенъ флотъ.

1. Ако бихме имали на Дунава два моторни кораби съ товароспособность по 30 вагони и ако тѣзи кораби правѣха по два рейса месечно съ срѣдно $^3/_4$ товаръ нагоре и надолу, то съ тѣхъ, за единъ плавателенъ сезонъ, биха се превозили около 11,000 тона стока, което се равнява на 4·4% отъ общия ни годишенъ трафикъ на Дунава.

2. Ако къмъ тия два кораби се прибави и единъ по-голѣмъ влѣкачъ, заедно съ 3—4 шлепа, които общо, при 8 пълни рейси годишно, биха превозили около 24,000 тона, което е равно на 9·6% отъ годишния трафикъ, или общо, при единъ паркъ отъ 3 кораби и 4 шлепа, би могло да се осигури транспорта на около 35,000 тона годишно, или 14% отъ отъ цѣлиятъ ни годишенъ трафикъ на Дунава.

Естестено, този процентъ постепенно ще расте съ времето, особено, ако на предприятието се дадатъ прави насоки, но да си въобразяваме, че нѣкога ще успѣемъ да завладѣемъ цѣлия ни вносъ-износъ, това ще бѫде, разбира се, пресилено.

Значи, статистиката ни дава едно увѣрение на възможностьта да сжществува поне едно такова малко корабоплаване на първо време.

Второ увѣрение да потърсимъ въ една по-реална калкулация на срѣдствата за създаването и поддържането на очертания по-горе малъкъ флотъ.

А. Създаване

1) Покупка на два 30 вагонни кораби съ по два мотора по 250—300 конски сили, общо 500 к. с., модерно обзаведени, конкурентоспособни, по около 12,000,000 лева.

Общо за лева . . . . . 24,000,000.

2) Покупка на единъ модеренъ влѣкачъ, който да може спокойно да влачи срещу течение 4—5 шлепа, лева 12,000,000.

3) Покупка на 6 шлепа по 60 вагони товароспособность за превозъ на зърнени храни и 2 танка по 40 вагона за превозъ на течни материали — горива и масла, за общо лева 5,000,000.

Всичко за покупка на плавателни сѫдове лева 41,000,000.

Б. Обзавеждане, екипиране и поддържане за една година

1) Заплати и други възнаграждения на екипажа, главенъ агентъ и 10 агентури . . . . . лева 2.000.000
2) Горивни и смазочни материали лева 1.000.000
3) Ремонти, боядисване и поддържане лева 1.000.000
Всичко лева 4.000.000

Следователно, за набавяне на плавателни сѫдове и за едногодишното имъ екипиране и поддържане ще е нуженъ капиталъ отъ около 45 милиона лева.

За попълване на картината нека разгледаме и единъ по-изчерпателенъ балансъ за едногодишното функциониране на така създадения малъкъ дунавски флотъ, при предположение, че той би успѣлъ да си осигури поменатитѣ вече 14—15% отъ годишния трафикъ на дунавскитѣ ни пристанища.

№	Разходъ	Лева	№	Приходъ	Лева
1	Лихви на капитала 6%	2.700.000	1	Отъ превозъ на 35.000 тона стоки по 400 лева тона	14.000.000
2	Амортизация за 20 г.	2.250.000			
3	Застраховки по 1.5%	625.000	2	Отъ превозъ на пѫтн. и влач. на чужди шлепове	100.000
4	Такси, данъци, наеми и други	1.300.000			
5	Заплати	2.000.000			
6	Гориво, мас. и др. за поддържане	2.000.000			
7	Непредвидени	1.125.000			
	Всичко разходъ лв.	12.000.000		Всичко приходъ лв.	14.100.000
					12.000.000
				Остава печалба лв.	2.100.000

Горниятъ балансъ дава второто увѣрение и пълно основание да се очаква съ голѣма вѣроятность, за да не кажа сигурность, че фиксираниятъ плавателенъ паркъ ще може да се самоиздържа.

Съ две думи—условия за едно успѣшно начало на българско търговско корабоплаване на Дунава имаме на лице.

Изгодитѣ, които то ще донесе на България и българското народно стопанство, сѫ следнитѣ:

1. Създаване авторитетъ на държавата и нацията, като се поставятъ наредъ съ другитѣ крайдунавски държави. Ще престанатъ упрѣцитѣ, че България не заслужава излазъ на Бѣло море, защото не умѣела да използува рационално воднитѣ граници, които сега владѣе.

2. Ще се регулиратъ и намалятъ до възможния предѣлъ транспортнитѣ тарифи на цѣлия ни вносъ-износъ, а съ това що се повиши конкурентоспособностьта на българскитѣ стоки въ респективнитѣ външни пазари.

3. До голѣма степень ще се намали зависимостьта на нашия износъ отъ разположението и изгодитѣ на нашитѣ северни и западни съседи. Българското народно стопанство ще може по единъ прѣкъ и свободенъ, евтинъ пѫть да изнася произведенията си безпрепятствено въ консумативнитѣ центрове на срѣдна и западна Европа.

4. Ще се намали износа на българския капиталъ и ще се увеличи вноса на чужда валута, макаръ и въ не особено голѣмъ мащабъ.

5. Въ случай на война, която никой не желае, но за която всѣки народъ, който жали независимостьта си, трѣбва да се готви, ще имаме на Дунава единъ транспортенъ флотъ. Сръбско-българската война (обсадата на Видинъ) и последната такава, доказаха наложителната нужда отъ такъвъ транспортенъ флотъ.

6. Най-после, ще се създаде работа на значително число енергични български моряци.

II.

Остава да се проучи основно и всестранно този важенъ за народното ни стопанство въпросъ, следъ което да се пристѫпи къмъ разумното му и планомѣрно прилагане. Погрѣшно е да се мисли, че той е лесенъ, че съ покупката на намѣрени на пазара по-ефтини кораби и поставянето имъ въ действие ще се разреши цѣлата проблема. Такова леко поглеждане имаме вече въ близкото минало и разбира се съ отрицателнитѣ резултати на лице; напримѣръ съ парахода „Генералъ Руски" — купенъ „на смѣтка", газещъ дълбоко морски корабъ, поставенъ да работи на Дунава, презъ по-голѣмата часть на плавателния сезонъ не можеше да бѫде използуванъ, поради низкото ниво на Дунава, чиято дълбочина на нѣкои мѣста въ такива случай достига едва до $1.\frac{1}{2}$—2 метри. Резултатъ—следъ нѣколко годишно бездействие и стоене на котва при Орѣхово, параходътъ „Генералъ Руский" бѣ разрушенъ и продаденъ като старо желѣзо.

Такива случаи добре да се помнятъ, за да не се повтарятъ въ бѫдеще.

Казахме, че създаването на подходящо корабоплаване на Дунава е проблема, свързана съ предварителното проучване и изследване на редица

въпроси: намиране на капиталъ, организация, участие на държавата, изборъ на типа на корабитѣ, — товарни или товаро-пжтнишки (товароспособность), скорость, двигатели, газене, екипажъ и пр. Всички тия въпроси трѣбва да се разрешатъ по възможность най-правилно, за да се избави държавата отъ голѣми субсидии за всѣка бждеща година. Днесъ живѣемъ въ епоха на особени вжтрешни и международни стопански отношения. За успѣха на едно предприятие не може да се разчита на случайности, както въ миналото столѣтие, когато гемиитѣ съ седмици и месеци чакаха благоприятенъ вѣтъръ и пакъ се рентираха и даваха печалби.

Днесъ такива предприятия ангажирватъ голѣми капитали и ако не бждатъ предварително добре прокалкулирани, ако се пропусне единъ отъ многото фактори, рискува се съ течение на времето да се стопи капитала, да рухне предприятието.

За нашия въпросъ два сж главнитѣ фактори, които изискватъ особено внимание: финансово организационниятъ и техническиятъ. Отъ тѣхъ ще зависи успѣха на дѣлото.

Да се занимаемъ по отблизо съ тѣхъ. Какъ да се създаде търговско дунавско корабоплаване, какъвъ характеръ и какви бждещи насоки да му се дадатъ?

Следъ голѣмата война имаме нѣколко опити за турене начало на дунавско корабоплаване. Съ много малки изключения, резултатитѣ сж бивали винаги отрицателни, защото тѣзи опити сж почивали на случайность, а не на едно съзнателно, планомѣрно и основно проучване; изворитѣ на тия начинания сж бивали слабо запознати съ дѣлото и считали, че капиталътъ самъ е достатъченъ факторъ за успѣхътъ.

Отъ друга страна, колкото и да се работи, въ последнитѣ десетина години за събуждане на морската мисъль и промисълъ у българина, той, когато се касае да предприеме нѣщо на морето или Дунава, мълкомъ въ себе си като че ли си спомня за „дървото безъ корени" и за „голѣмата вода", и тая мисъль свива кесията му. Следователно, да се очаква и разчита само на частната инициатива, това значи, още дълго време да се подлагаме на случайности и да гледаме, какъ чужденцитѣ намиратъ поминъкъ и събиратъ злато по нашитѣ дувски брѣгове.

Не остава друго, освенъ най-важниятъ факторъ въ ржководенето на народното ни стопанство — държавата да направи първата най-голѣма и добре отмѣрена крачка, да тури основитѣ, о които да се опре частната инициатива.

Днесъ новото време налага, щото държавата да бди и да е напълно ангажирана въ стопанския животъ на страната. Стопанскитѣ проблеми не сж вече въпросъ само на частната инициатива. Това виждаме навсѣкжде въ голѣми и малки държави.

Сигурно мнозина ще кажатъ: пакъ ли държавата? Та кжде по-напредъ да даде държавата? Тя не може да отдѣли срѣдства за това начинание, и пр. Но държавата намира срѣдства за постройка на скжпи ж. п. линии, една часть отъ които никога нѣма да се рентиратъ, но се строятъ, за да обслужватъ населението и съвсемъ слабо народното стопанство. Единъ километъръ отъ ж. п. линия струва срѣдно 3.000.000 лева, а къмъ това, като се прибавятъ останалитѣ неподвижни съоржжения, подвиженъ материалъ — локомотиви, вагони, персоналъ, подържане, лесно е да добиемъ приблизителна представа за голѣмитѣ срѣдства, които държавата ежегодно влага въ строежа и поддържането на желѣзопжтния транспортъ.

Другъ единъ отраденъ за възобновена България фактъ е създаденията и узакненъ вече планъ за строежъ на шосетата, който предвижда да се павиратъ или бетонирать почти всички по-главни шосета въ страната.

Но и съ това доста едностранчиво, ще си позволя да кажа дори щедро, се услужва само въ една тѣсна насока на народното стопанство. Чрезъ въвеждане на нови такси, очаква се да се събератъ и поставятъ на разположение за осжществяването на този новъ планъ около 300 милиона лева годишно, или около 1,5 милиарда общо за създаване на шосета, независимо отъ разходитѣ за тѣхното поддържане. А за използуването на единъ Божи даръ, на единъ безплатенъ международенъ пжть отъ 2,000 клм. биха били достатъчни 30—45 милиона. Човѣкъ се запитва: щомъ българското народно стопанство може да намѣри 1.500.000.000 лева за подобрение на вжтрешната си шосейна мрежа, толкова ли е трудно да се намѣрятъ още 40 мил., или да ги отдѣли отъ горната голѣма сума, предвидена за шосетата, за да се гарантира една по-голѣма свобода и независимость на външната ни търговия?

Горнитѣ данни и факти се подчертаватъ, не за да бжде обвиненъ авторътъ, че е противникъ на желѣзнитѣ пжтища и шосета, а само да се изтъкне едностранчивостьта при разрешаването на голѣмитѣ стопански въпроси въ страната.

На Дунава основата — пжтьтъ е безъ пари. Остава да се набави инвентаръть. При това по-голѣма е тукъ вѣроятностьта за рентиране, отколкото въ нѣкои отъ поменатитѣ ж. п. линии и шосета.

И едното е за народното стопанство и населението и другото. И ако голѣма часть отъ нашитѣ желѣзници и шосета задоволяватъ локални нужди, то корабоплаването на Дунава ще задоволява и ще укаже благотворно влияние върху единъ твърде важенъ ресоръ отъ цѣлокупното народно стопанство — външната ни търговия. То ще постави въ услуга на това стопанство единъ много важенъ международенъ свободенъ воденъ пжть, който се врѣзва дълбоко къмъ срѣдна и западна Европа.

При това положение държавата заслужено може и трѣбва да се лиши една две години отъ други не належащи строежи и съ предвиденитѣ за тѣхъ срѣдства да навакса пропуснатото и загубеното до сега на Дунава. Около значителното ядро, лъвската часть, която държавата ще отдѣли, 15-20 милиона лева, частниятъ капиталъ, подтикнатъ отъ предприемчивия духъ на добри българи, бързо и лесно ще се сгрупира и така най-лесно ще се постави основниятъ камъкъ на едно велико дѣло.

Относно организацията: — Два сж изходитѣ. Ново дружество или разширение на Б. Т. П. д-во: Създаването на ново предприятие на Дунава е свързано съ значителни нерационално използувани разходи. Безъ много примѣри и доводи, изпъква единъ по-правиленъ, цѣлесъобразенъ и най-икономиченъ изходъ, именно да се постави начало, чрезъ разширението на сега сжществуващото на Черно море Българско Търговско Параходно д-во и на Дунава, като за цельта му се даде мощната подкрепа отъ държавата и се заинтересуватъ частнитѣ кооперативни капитали въ страната.

Този начинъ за разрешение е на-изгоденъ, защото чрезъ него се улесняватъ до известна степень най-труднитѣ въпроси: намирането на капиталъ и организацията; освенъ това, чрезъ него ще се постигнатъ значителни икономии отъ издръжката на отдѣлна централа — дирекция съ нейнитѣ помѣщения, бюра, чиновници и пр.. Б. Т. П. дружество има вече урегулирани отношения съ държавата — задължения, права, субсидии и др., следователно, ще се икономисатъ и дългитѣ комисии, преговори, спорове и др.

Така съ набавянето на първитѣ кораби отъ плавателния паркъ ще се откриятъ само агенции въ по-важнитѣ наши и чужди пристанища, числото на които ще се регулира отъ нуждитѣ и бѫдещето разрастване на предприятието. Изобщо, по-трудно е да се създаде нѣщо ново, отколкото да се разшири наличното.

Вториятъ важенъ въпросъ е техническо-стопанскиятъ

Принципно да разгледаме техническата страна, която на пръвъ погледъ изглежда по-второстепенна, а въ действителность, отъ нея най-много зависи рентабилностьта и конкурентоспособностьта на това предприятие.

Мнозина у насъ, за съжаление и такива, които сѫ известни познавачи на морскитѣ стопански въпроси и корабоплаването, мислятъ, че не е важно, дали корабитѣ, които ще се поставятъ въ услуга на водния ни транспортъ, сѫ рентабилни и конкурентоспособни; достатъчно е да имаме кораби, чрезъ които да можемъ да диктуваме транспортнитѣ навла — казватъ тѣ. На тѣхъ ще възразимъ: при възможностьта да се поставятъ въ действие кораби, подходящи и икономични, които по-малко ще обременятъ държавата и народното стопанство, които дори биха донесли известни печалби, трѣбва ли да се набавятъ кораби, които не покриватъ разходитѣ си и чийто животъ изисква постоянно подхранване въ видъ на субсидии и др.? — Разбира се, че не.

У насъ почти винаги въ миналото, пъкъ и сега, е било правило да се купуватъ готови употрѣбявани, за да не кажа, стари кораби, главно „на стѣтка", т. е. да сѫ евтини, което насъ българитѣ винаги ни съблазнява. Въ подробности тукъ не можемъ да разгледаме тази наша действителность; да си спомнимъ само покупката на нѣкои стари кораби и последствията отъ тѣхъ.

Не е изключена възможностьта да се попадне и на твърде подходящи употрѣбявани кораби, но при подобна покупка трѣбва особено да се внимава. Извършената миналата година покупка на двата параходи „Кн. Мария Луиза" и „Балканъ" се третира като сполучлива и на смѣтка извършена покупка;— за 7—8 милиона лева единъ 6000-тоненъ параходъ, съ запазенъ корпусъ, изправна машина и останалитѣ механизми въ задоволително състояние — е действително сполучлива сдѣлка. Но това не стига: трѣбва да се провѣрятъ стопанскитѣ способности на този корабъ. Не се съмняваме, че това е направено отъ водачитѣ на параходното ни дружество.

Въ държави съ по-голѣмъ опитъ въ това отношение, не купуватъ стари кораби, колкото евтини и да сѫ тѣ. Опитътъ е доказалъ, че корабъ, който е работилъ 15—20 години, макаръ и евтино купенъ следъ това, не се рентира, защото:

1. Често се нуждае отъ ремонти, по които се разходватъ значителни суми.

2. За тѣзи ремонти се отдѣля много мъртво време, често въ най-оживения сезонъ; капиталътъ стои неизползуванъ, а презъ това време тежатъ и ежедневнитѣ разходи, като заплати и др.

3. Стариятъ корабъ не е икономиченъ, има по-малъкъ коефициентъ на използуването на машинитѣ, малка скорость, по-тежко и по-скѫпо обслужване, неудобни палубни съоръжения, кратко казано, остарѣлъ е въ техническо отношение.

За да се убедимъ въ горното, ще направимъ следното сравнение:

Да вземемъ единъ употрѣбяванъ параходъ съ водоизмѣщение 400 тона, мощность на двигателя 600 к. сили, добре запазенъ, купенъ твърде на смѣтка — да кажемъ за петь милиона лева. Срещу него да поставимъ единъ новъ съвременен моторенъ корабъ съ сѫщитѣ тонажъ и мощность на двигателя, строенъ по съвременнитѣ технически и търговски изисквания, който да струва 12 милиона лева. Да оставимъ двата кораба да работятъ при еднакви условия и разгледаме баланса имъ за една година, при хиляда работни часа:

Наименование на разхода	Разходъ лева за:	
	старъ корабъ	новъ корабъ
Амортизация (за 5 и 15 години)	1,000,000	800,000
Лихви на вложения капиталъ (6%)	300,000	720,000
Заплати на техническия персоналъ	292,000	158,000
Гориво за 1000 работни часа . . .	300,000x	120,000
За товарене на горивото	15,000	2,000
Поддържане, боядисване и др. . .	50,000	20,000
Всичко лв. . . .	1,957,000	1,810,000

Разлика лв. . . . . 137,000.

т. е. новиятъ корабъ ще има годишно бруто разходи съ около 137 хиляди лева по-малко отъ стариятъ.

Независимо отъ това стариятъ корабъ ще товари около 50 тона гориво (вѫглища), съ което ще изминава около 1000 клм., а новиятъ само 15 тона газолъ съ което ще изминава 2000 клм., т. е. новиятъ корабъ ще има 35 тона по-вече полезенъ товаръ и ще разходва много по-малко време и срѣдства за товарене на гориво.

Горното сравнение напълно подкрепя твърдението ни, че за всѣки случай отдѣлно, основно трѣбва да се проучи въпроса и набави корабъ отговарящъ за цельта. А това днесъ може да се постигне като предварително се опредѣлятъ всички негови качества съобразно съ неговото назначение.

Така напр., парната машина или турбина, въпрѣки нейнитѣ недостатъци, може да се предпочете въ едни случаи, въ други да се отхвърли и замѣни съ дизелъ-моторъ. Въ последнитѣ години дизелъ-мотора бързо измѣства парната машина като корабенъ двигатель, но това пъкъ още не значи, че парната машина навсѣкѫде е осѫдена на смъртъ.

Единъ принципаленъ въпросъ, който у насъ не е окончателно разрешенъ и по който може твърде много да се говори, това е въпросътъ за родното гориво.

По принципъ трѣбва да се предпочита родното гориво, защото:

1. Държавата и народното стопанство осигуряватъ независимостьта си въ това отношение, както

въ мирно, а особено въ военно време. (На това може да се направи следното възражение: въ време на война, България разчита главно на мини Перникъ; но ако бждещитѣ ни неприятели успѣятъ да ги завзематъ, ще бждемъ лишени отъ тѣхъ).

2. Освобождава се фискътъ отъ износъ на валута за вносъ на чужди горива, което при днешната икономическа криза не е безъ значение.

3. Създава се поминъкъ на значителна часть отъ населението и се използуватъ природнитѣ богатства въ страната.

Частно за нашето корабоплаване на Дунава, въпросътъ за родното гориво не трѣбва да ни свързва; и родното гориво въ никой случай не бива да препятствува най-правилния изборъ на гориво и корабни двигатели, защото: главното назначение на корабоплаването ще бжде вносъ и износъ; нашитѣ кораби трѣбва да се движатъ по водитѣ на цѣлиятъ плавателенъ Дунавъ, а наши вжглища имаме само на нашитѣ брѣгове. Следователно, при най-добриятъ случай, съ наше родно гориво корабитѣ ни биха отишли на не повече отъ 400—500 клм. надъ или подъ нашата граница; отъ тамъ нататъкъ, т. е. въ три четвърти отъ своитѣ рейсове, тѣ ще трѣбва да горятъ чужди вжглища. Има ли тогава смисълъ да се обременяватъ тѣ съ вредния товаръ въ повече отъ вжглища, съ разходитѣ за по-многочисления персоналъ, съ честата хамалия и пр.? Когато съ моторния корабъ съ 15—20 тона гориво ще осигури надъ 2000 клм. районъ на действие.

Следватъ редица други технически сжщо важни въпроси, подлежащи на разглеждане съ съответното внимание, за което мѣстото не позволява. Остава да се надѣваме, че тѣ нѣма да бждатъ пренебрегнати и пропустнати въ важния моментъ при поставянето на основния камъкъ на тъй належащето за народното ни стопанство дунавско корабоплаване.

Въ името на икономическия и стопански възходъ на България ще завършимъ съ следния апелъ:

1. Къмъ обновителитѣ на България — новитѣ водачи на българския народъ, часъ по-скоро да поставятъ на основно и всестранно проучване въпроса за създаване на българско търговско корабоплаване на Дунава, като разрешението му поставятъ въ ржцетѣ на добри познавачи на тази материя. Да направятъ всичко възможно, доколкото финанситѣ на държавата позволяватъ, за по-скорошното осжществяване на това важно за народното ни стопанство корабоплаване, та въ най скоро време българскитѣ стоки да се превозватъ съ български кораби, подъ български флагъ по цѣлия Дунавъ.

2. Къмъ представителитѣ на частния и кооперативния български капитали и къмъ всички предприемчиви българи — мощно да подкрепятъ държавата съ енергичното си материално и духовно участие въ изграждането на това велико дѣло.

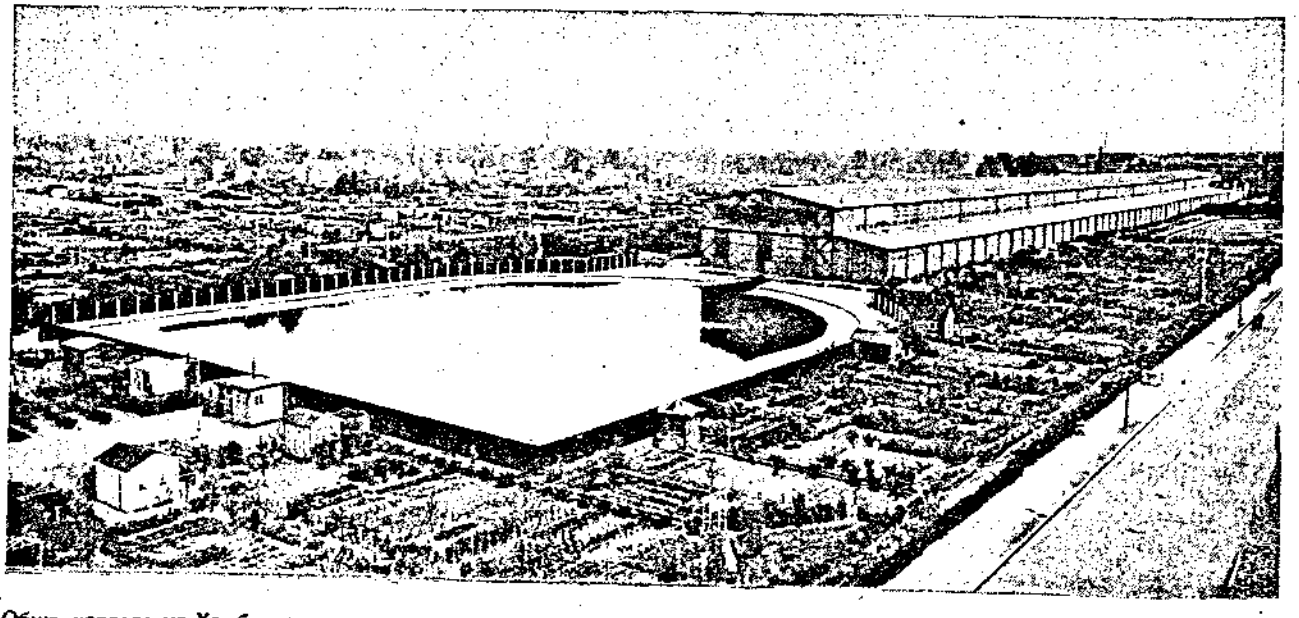
Нека всички пожелаемъ, за гордость на България и за икономическото и стопанско преуспѣване на цѣлокупния български народъ, въ най-скоро време българскиятъ трикольоръ да се развѣва надъ водитѣ на цѣлия Дунавъ, разнасяйки произведенията на нашата земя по всички пазари на Европа. Нека, най-после, Дунавътъ да почне да носи и за България. Стига упрѣци за пасивностьта ни на Дунава.

АЛИСА МЮЛЛЕРЪ-НОЙДОРФЪ

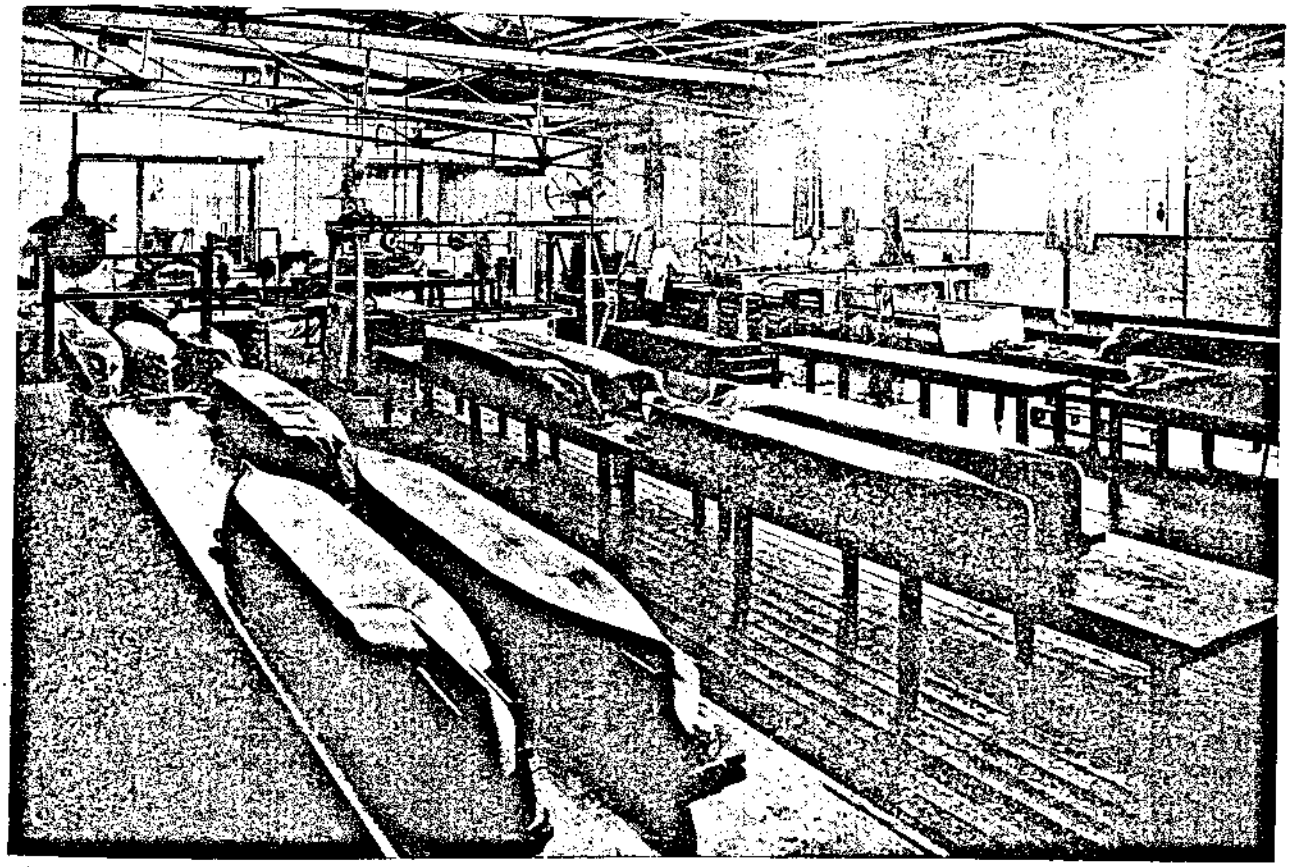
НАЙ-ГОЛѢМАТА ОПИТНА КОРАБОСТРОИТЕЛНА СТАНЦИЯ

Едно отъ най интереснитѣ постижения на модерната техника е опитната станция за корабостроене въ Хамбургъ. Този институтъ е довършенъ въ 1914 година, непосрѣдствено преди войната и служи за чисто научни опити, целещи техническото и стопанското подобрение на корабоплаването и на постройката на параходи.

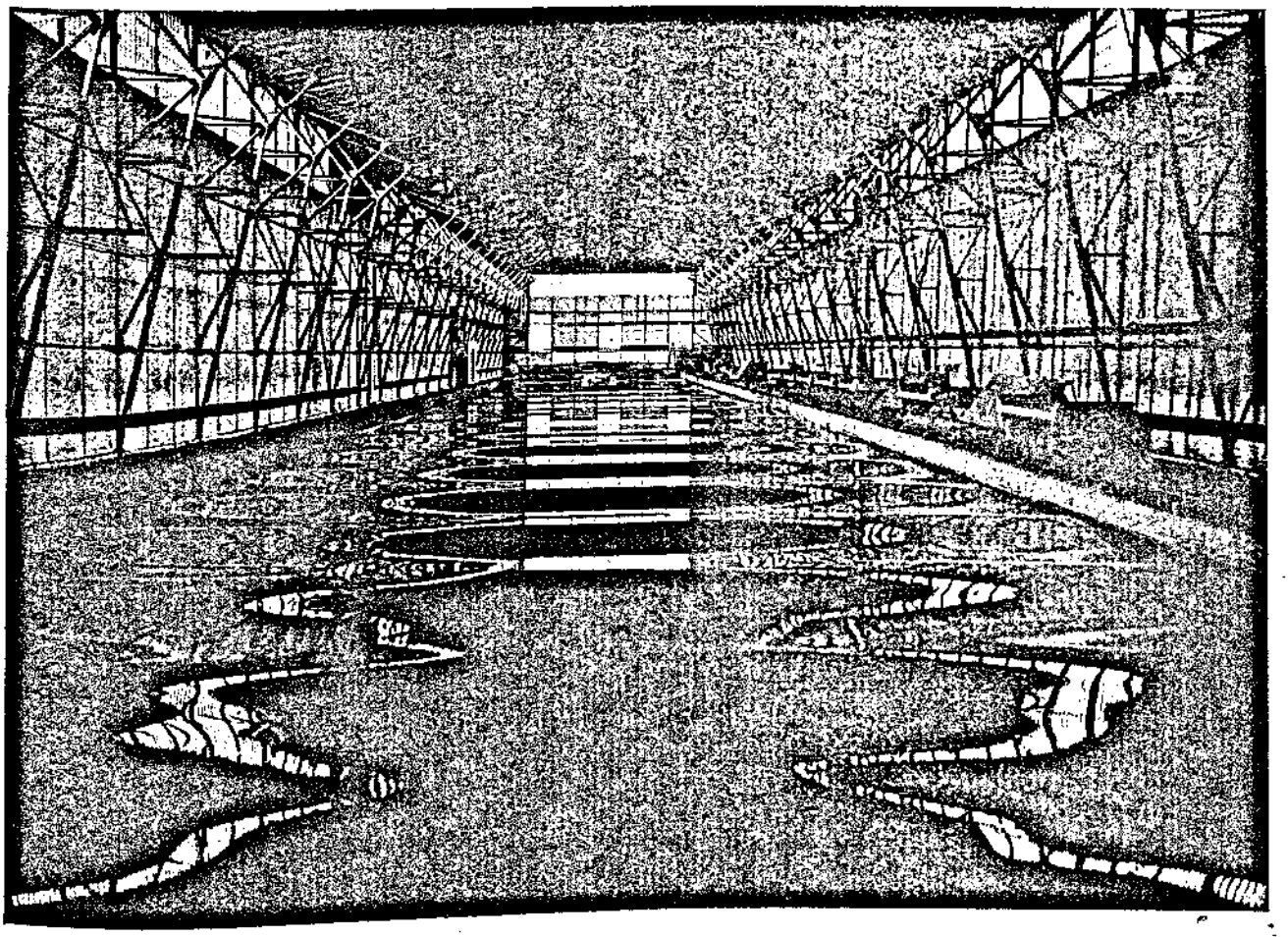
Образцитѣ на проектиранитѣ нови параходи се леятъ отъ парафинъ на една дължина отъ 5 до 10 метри, натоварватъ се съ тежести и се спускатъ въ единъ басейнъ. Въ този басейнъ механически се произвеждатъ вълни отъ всѣкаква величина, дори океански такива и за да могатъ да се изпитатъ малкитѣ параходи и при най-тежкитѣ условия на



Общъ изгледъ на Хамбургската опитна станция за корабоплаване. Вижда се езерото за маневриране на параходитѣ.



Салонъ за изработване на модели



Изкуствени вълни за опредѣляне на загубата въ бързината и движението на корабитѣ

морето. Резултатитѣ после се изчисляватъ за истинския размѣръ на парахода.

Една отъ най-важнитѣ проблеми на днешно време е тази за перкитѣ и образуващото се отъ тѣхното въртене праздно мѣсто въ водата задъ парахода, отъ което произлизатъ най-многото повреди и загуба въ бързината. Затова перкитѣ и въртението имъ се подлагатъ на най-щателно изпитване. Въ института се правятъ изпитвания и съ огледъ на това, че параходътъ ще трѣбва да минава презъ шлюзи. Това става, чрезъ изкуствено произвеждане на рѣчно течение. Освенъ това, институтътъ притежава едно голѣмо езеро, въ което се изпитватъ най-напредъ готовитѣ параходи. И, най-после, има едно пжтуващо отдѣление, членоветѣ на което правятъ съ нужднитѣ машини и апарати опититѣ си на самитѣ параходи.

П. САВОВЪ.

НА СЛЪНЧЕВИЯ ГРАДЪ

Стоя предъ тебъ въ захласъ, о морска хубавице,
опиянѣнъ отъ чаръ, забравенъ и плѣненъ
и виждамъ те ефирна пролѣтна царица,
потънала въ брилянти, бисери и блѣнъ.

Смарагдово море те галено милува,
надъ тебе слънце грѣй съ огнени лжчи,
сребристо езеро те нѣжно тъй цѣлува,
а тамъ гората таинствено мълчи.

Безбрѣжна дивна ширъ чертай се надалеко,
навсѣкжде просторъ, сапфирни красоти;
безгрижни чайкитѣ прелитатъ леко-леко,
небето замечтано сладостно блести.

Привечерь катъ вълшебникъ тихъ зефиръ долита,
брѣгътъ въвъ разноцвѣтни свѣтлини гори,
сирени вихрени тѣла си бѣли вплитатъ
и страстни, луди танци виятъ до зори.

Поклонъ предъ тебъ, красавице сребриста,
поклонъ, о плодоносенъ и чаровенъ рай
съсъ сочни праскови и гроздове златисти,
бжди благословенъ, о вѣчно дивенъ край!

МОРЯЦИ

Въ дни бисерни и нощи звездочели,
по студъ и зной всрѣдъ бури ний летимъ
и тамъ, въ безкрайнитѣ простори бѣли
на нашитѣ кораби, вѣчно бдимъ.

Надъ насъ небето изумруди лѣе,
владѣе приказенъ, божественъ часъ,
подъ насъ морето сладко ни люлѣе
и шепне ни приспивно съ нѣженъ гласъ.

Ноще сиренитѣ ни тихо пѣятъ,
дене ни милватъ слънчеви лжчи,
въ сърдца ни блѣнове далечни грѣятъ,
нощьта сребриста таинствено мълчи.

Задъ нази чезнатъ брѣговетѣ родни,
кжде тжгуватъ майки и сестри,
но ний летимъ въ стихитѣ безбродни
и срѣщаме тамъ румени зори.

Па щастието вечъ какво предскаже
и предуречената ни сждба:
ще победимъ ли, или ще ни смаже,
но ние всички ще умремъ въ борба.

П. А. ШИШКОВЪ.

СПОМЕНИТѢ НА СТАРИЯ АДМИРАЛЪ

Пресичане на 180-ия меридианъ

— Това което ще разкажа сега, е изключителенъ случай въ историята на морячеството. То е отъ онѣзи изключения, които иматъ вѣроятность едно на сто хиляди. И това — едно на сто хиляди — взе та намъ се падна, за да стане епизодъ, който се понесе отъ уста на уста изъ Камчатка и изъ цѣлия Източенъ Сибиръ.

Връщайки се отъ второто кржгосвѣтско плаване, което извършвахме въ западна посока — на 15. ноември презъ 1896 година напуснахме Санъ Франциско съ мѣстоназначение Петропавловскъ, въ Камчатка...

Общо, при срѣденъ, пъленъ попжтенъ вѣтъръ, корабътъ ни вземаше по двадесеть мили въ часъ. Само съ винта вземахме по десеть мили... Като се позовавахме на онова, което до сега ни бѣ посочила практиката и подвижностьта на кораба ни — решихме, че при срѣдно-благоприятно време, разстоянието до Камчатка ще успѣемъ да изминемъ за около петнадесеть дни. Ако къмъ това се прибавѣха и четири-петь неблагоприятни дни, то разстоянието щѣше да се вземе за двадесеть дни. А това значеше — ни по-малко, ни повече — че тъкмо два дни преди Никулденъ, преди шести декември — ще можемъ да хвърлимъ котва предъ Петропавловскъ... Вжглищнитѣ ями бѣха пълни съ вжглища, а това значеше, че и вѣтъръ да нѣмахме — непрекжснато щѣхме да можемъ да въртимъ винта и да насочваме корабния си носъ къмъ презокеанската наша земя, гдето върху наша територия щѣхме блѣскаво да отпразднуваме великия моряшки праздникъ и тезоименния день на нашия императоръ Николай Втори. Съ такава сигурность се бѣхме откжснали отъ западнитѣ брѣгове на Америка, сочещи съ носъ на северо-западъ.

Излѣзли съ помощьта на винта изъ широкия заливъ на Санъ-Франциско, насъ ни лъхна благодатниятъ юго-западенъ вѣтъръ, преобладаващъ въ тази часть на Тихия океанъ. Застопорихме винта, вдигнахме го въ кладенеца му, разгънахме платната и се насочихме къмъ далечната наша Камчатка, която отстоеше на около 3.400 мили.

Повече отъ две години бѣха изминали, откакъ напустнахме Кронщадъ. Минали най-напредъ изъ пристанищата на норвежкитѣ фиорди, а оттамъ презъ Атлантика къмъ Канада, посещавайки канадскитѣ пристанища, следвайки по-нататъкъ въ пристанищата на Съединенитѣ Щати, спирайки се за дълго време изъ пристанищата на Антилитѣ, Бразилия и Аржентина, щурмувайки и криейки се около Хорна и дълго лутайки се изъ чилийскитѣ

води иззадъ многобройнитѣ имъ скалисти острови и, най-после, престояли дълго въ Калифорния и Санъ-Франциско — ние вече бѣхме заскучали за родината, която бѣхме оставили съ другъ императоръ, а сега отивахме, за да я намѣримъ съ новъ императоръ — Николая Втори, чийто имененъ день за пръвъ пѫть щѣхме да отпразднуваме върху наша територия. Камчатка не бѣше наша родина, защото тя отстои на хиляди километри отъ нашето мѣсторождение, но отъ друга страна тя носѣше облъха и духа на родината ни: отдалече, съ влизането ни въ широкия Авачински заливъ на Петропавловск, ние щѣхме да видимъ нашия флагъ върху крепоститѣ, щѣхме да видимъ руски фуражки върху главитѣ на нашитѣ сънародници, щѣхме да надзърнемъ руситѣ, бѣлитѣ личица на нашитѣ руски жени, астраганенитѣ калпачета върху копринените имъ коси, червенитѣ забрадки върху главитѣ на женитѣ отъ простолюдието, щѣхме да чуемъ сладката, руска речь, като пълноводна рѣка изъ всѣка улица, щѣхме въ свой кржгъ, при пъленъ праздниченъ видъ да посрещнемъ Никулдена... А следъ това щѣхме да престоимъ съвършенно спокойно въ сигуренъ заливъ, за да си отпочинемъ, щѣхме да се приготвимъ да посрещнемъ Коледа, Нова година, хвърлянето на кръста въ морето на Богоявление, все въ свой кржгъ, при наша обстановка...

Временно щѣхме да се доближимъ до източната часть на грададното ни отечество, извършвайки половината отъ задачата на кржгосвѣтското ни плаване, а следъ това — отдъхнали си въ своя срѣда и своя обстановка — ние отново щѣхме да се впуснемъ по морската ширъ, за да довършимъ и останалата половина отъ плавателната ни кампания... На това временно докосване до границитѣ на родината ние се радвахме като деца и затова мечтитѣ ни бѣгаха къмъ Камчатка... Грададното болшинство отъ нисшитѣ чинове бѣха за пръвъ пѫть въ кржгосвѣтско плаване, затова, когато имъ казахме, че носътъ на кораба е насоченъ къмъ руската земя — тѣ едва ли не изхвръкнаха отъ радость...

Първиятъ день до къмъ обѣдъ пѫтуването ни мина отлично. Красиво се носѣхме върху срѣдно-пѣнести вълни, сѣчейки ги съ водорѣза си... Следъ обѣдъ — понеже се усили вѣтърътъ — стана нужда да съберемъ горнитѣ вѣтрила... Барометрътъ падаше, а вѣтърътъ и вълнението се усилваха...

На сутриньта на другия день намалихме, скжсихме вѣтрилото.

Вѣтърътъ държеше все още сжщото направление, а корабътъ ни скачаше като бѣсенъ конь и като грададна тупалка, тупаше върху пѣнеститѣ валове...

Отъ пъленъ бейдевиндъ, вѣтърътъ завиваше къмъ носа, за да се обърне въ остръ преденъ вѣтъръ... Явно бѣ, че вѣтърътъ измѣняше посоката си къмъ носа, а това значеше — че той искаше да ни откжсне отъ пѫтя ни и да ни застави да лавирame. А лавирането бѣ губене на време. Четири часа по-късно — наложи ни се да изоставимъ пѫтя си, защото вѣтърътъ ни наложи лавировка. А насложената лавировка намъ ни налагаше да извършимъ безполезни мили извънъ правия си курсъ. Кошаме безполезни мили извънъ правия си курсъ. Командирътъ като реши, че закъснение не бива да имаме още въ самото начало на пѫтуването ни — веднага даде заповѣдь да започне да се вдига пара... По срѣднощь на 16. срещу 17. сгънахме платната и пуснахме винта да се върти. Дошли право на курса си, оказа се, че вѣтърътъ бие право въ носа. Следъ свиване на платната, корабътъ загуби отъ своята скокливость, но вълнитѣ заблъскаха върху стърчилото и започнаха да се преливатъ презъ бака... Вълнорѣзътъ и винтътъ работѣха мжжки срещу вълнитѣ... Първиятъ часъ борзомѣрътъ посочи, че бѣхме изминали петь мили, вториятъ часъ посочи — четири мили, а третиятъ и четвъртиятъ часове заедно посочиха само седемь мили. Явно бѣ, че вѣтърътъ и вълнението бѣха прекалено усилени: бѣха стигнали до силата на обикновената буря, т. е. до 8 бала по Бофортовата скала. Презъ деня тази буря се обърна на силна буря, която ни даде срѣдно по две мили на часъ. На 18. и 19. бурята не ни даваше повече отъ миля на часъ, а на 20. и 21. ние бѣхме формена трескà въ пригрѫдкитѣ на бурята отъ 11 бала, която всѣки мигъ можеше да ни погълне...

Едвамъ на 22. по обѣдъ бурята започна да намалява... Винтътъ ни посочи две мили, надвечерь ги увеличи на три, по срѣднощь станаха на петь... Залази коръбътъ напредъ. Цѣлъ побѣлѣлъ отъ соль като да бѣ врѣлъ въ саламура...

На 23. осъмнахме съ слънце, съ леко вълнение отъ дѣсно и съ вѣтъръ отъ северо-западъ, който нищо не вземаше отъ десеттѣ мили на кораба... Навигационниятъ офицеръ Павелъ Никаноричъ, направилъ астрономическитѣ си наблюдения къмъ четири часа следъ обѣдъ, докладва на командира, че бѣхме само на 400 мили отъ Санъ-Франциско и на цѣли 3000 отъ Петропавловскъ.

Командирътъ сви устни, дигна рамене и съ тжжна нота отсѣче:

— Жалко! Много жалко!... Значи — Никулдена ще го посрещнемъ въ морето... Вѣроломно е морето! — дига пакъ той рамене. — Ето, открадна ни Никулдена; който тъкмѣхме за въ родна земя...

Каквото и да направѣхме вече, въ никой случай не можехме на 6. декември да бѫдемъ въ Камчатка.

Примирихме се съ волята на Тихия океанъ.

— Изгубихме Никулдена въ Петропавловскъ! — заобмѣнѣхме си съжаления офицери и матрози...

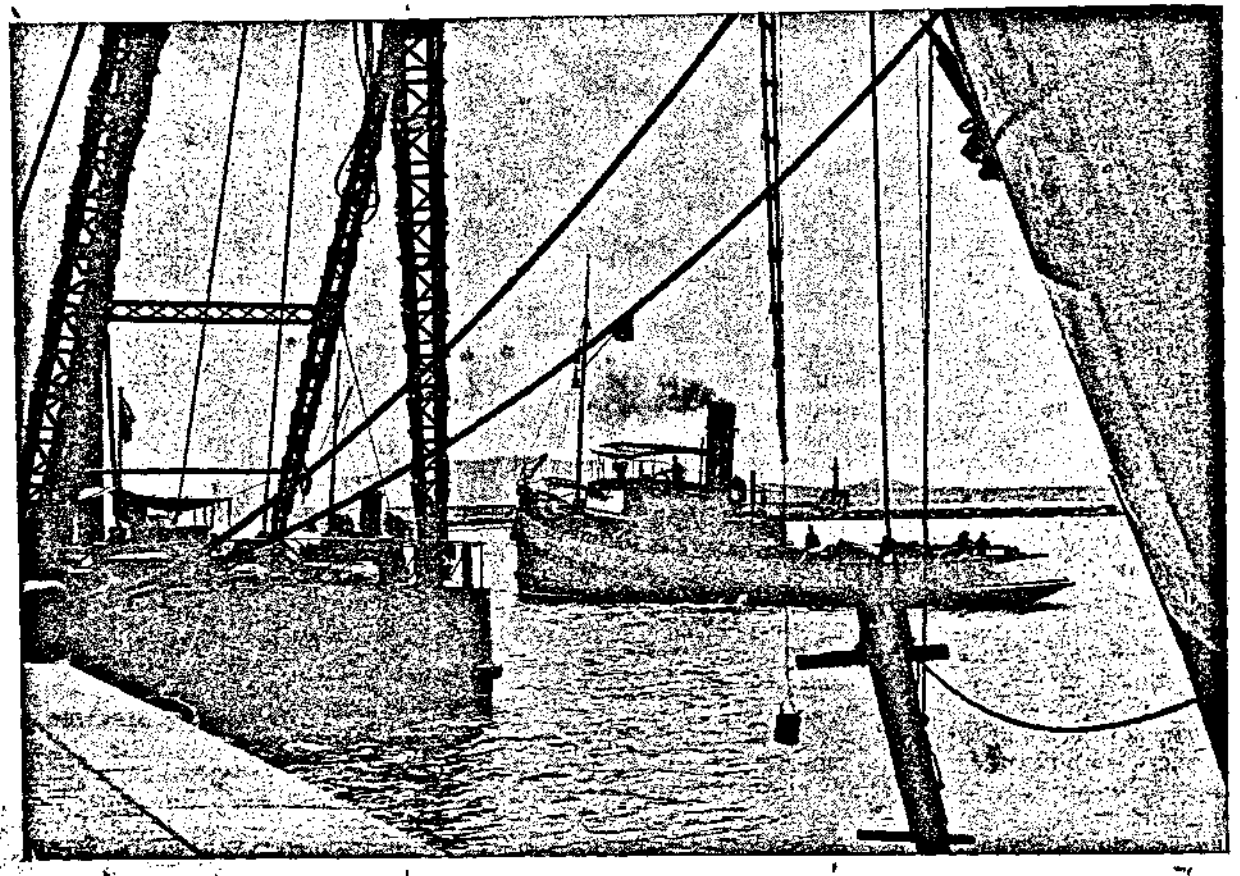
Командирътъ не виждаше вече нужда да бърза, затова заповѣда да се прекрати пàрата и отново разгънахме платната. Понесохме се въ дѣсенъ бейдевиндъ, който ни заплъзга съ по осемь мили върху бѣло-зеленоватата гръдь на океана...

Заточи се срѣдно, мразовито време съ снѣжинки и постояненъ вѣтъръ отъ северо-западъ. Ходътъ на кораба ни бѣ различенъ. Между седемь, десеть и дванадесеть мили: споредъ силата на вѣтъра...

Цѣла седмица протече така, обхващайки и тридесетиятъ день на ноември...

Сутриньта на първи декември Павелъ Никаноричъ изчисли, че бѣхме на 1500 мили отъ Санъ-Франциско и на 1900 отъ Петропавловскъ. Петь дена, само петь дена оставаха до Никулдена. Първий декември падна въ вторникъ. Шести декември — Никулденъ — падаше въ недѣля.

Времето се стопли, небето се изясни. Вѣтърътъ попрестана и изведнѣжъ... той се обърна съ сжщата по-прежна сила откъмъ юго-западъ. Поехме го въ лѣвата стена и се наведохме на дѣсната... Съ постоянна бързина отъ шесть, десеть, дванадесеть мили — летѣха денонощията, които ни приближаваха къмъ Никулдена...



БУРГАСКОТО ПРИСТАНИЩЕ

Снимка Бончо Карастояновъ

Офицери и матрози се разшетаха... Понеже времето се бѣ застояло съ срѣденъ вѣтъръ и съ доста чисто небе, то матрозитѣ отъ разнитѣ команди започнаха да се приготовляватъ за праздника: едни съ хумористически, други съ пѣсни, трети съ свирене на хармоника, а готвачитѣ и кашеваритѣ — съ праздничната разкладка... Нѣкои отъ офицеритѣ старателно помагаха на матрозитѣ въ разнитѣ нумера, за да може Никулдена да вземе по-тържественъ видъ...

Сжботата мина при отлично, хубаво време, съ красивъ, бавенъ ходъ надъ леко-гривести вълни, а матрозитѣ не преставаха усилено да се приготовяватъ за утрешния день... Корабницитѣ развиваха разни знамена, провѣряваха бързомѣрнитѣ върви, надничаха изъ разнитѣ помѣщения съ поржка да бждатъ добре почистени, даваха празднично облѣкло на подведомственитѣ си хора. Лъскаха се обуща и ботуши, перѣха се дрехи, миеха се и се бръснѣха насапунисани лица... И стражата и подстражата предаваха дежурството си, заставаха на постоветѣ си, а други се оттегляха въ леглата си съ блаженна усмивка...

Изтичаше сжботата... Наближаваше срѣднощь... Навигационниятъ офицеръ взе секстана си, изкачи се на моста, намѣри полярната звезда въ небосвода и я хвана въ стъклата на своя жгломѣренъ инструментъ. Свали я до хоризонта въ отражателнитѣ си стъкла, отчете височината ѝ и слѣзе въ навигационната кабинка между картитѣ. Разтворилъ таблици и задраскалъ числа — той започна да изчислява, за да намѣри онази точка, гдето се намираше кораба въ този моментъ... Следъ малко, взелъ момента по хронометъра, той пакъ се изкачи на моста, дигна секстана къмъ друга, блестеща звезда, отмѣри височината ѝ и пакъ слѣзе въ навигационната кабинка... Следъ половинъ часъ, съ пъстро-изписани листове съ числа, той отмѣтна съ червенъ моливъ следнитѣ резултати:

„Северна широчина 47° 50' и източна дължина отъ Гринвичъ 179° 55'".

Срѣднощь минаваше. Наближаваше единъ часа. Никаноричъ се качи на моста. Тамъ той завари командира. Командирътъ се насочи къмъ навигационния офицеръ:

— Е, Павелъ Никаноричъ, — обърна се командирътъ весело къмъ своя навигационенъ офицеръ, — срѣднощь премина и можемъ вече да се поздравимъ съ Никулдена...

— Съ Никулдена? ... За жалостъ, г. капитанъ, това вече не можемъ да сторимъ. Никулденьтъ пропадна между градуситѣ на меридианитѣ...

— Ка-акъ? — намръщи вежди командирътъ отъ нежеланна изненада. — Ка-акъ...

— Пропадна Никулденьтъ, като вода между отворени шепи! — и Никаноричъ поднесе изпъстренията си листъ книга. — Никулденьтъ остана отъ татъкъ 180-ия меридианъ на западното полукълбо...

— А сега пжтуваме...?

— Пжтуваме въ източното полукълбо! Преди половина часъ пресѣкохме 180-ия меридианъ...

— Хмъ! — изхъмка командирътъ отъ превелико неудоволствие. — Жалко, много жалко! Хмъ... Демаркационната линия! Та-ка! Значи—загубихме Никулдена въ Петропавловскъ, загубихме го и въ морето... забъбли той. — Загубихме го тамъ и тука... А какъ така не се сѣтихме отъ вчера или отъ завчера, та да намалѣхме платната, за да се движимъ по-бавно? Та да останехме и днесъ въ зад-

падното полукълбо? Гледай ти — интересна никулденска сѫдба! Така! Та-ка ... А до преди часъ имахме последния часъ на сѫботата? ...

— А сега сме въ първия часъ на понедѣлника! — допълни навигационният офицеръ.

— Съвършенно вѣрно: Никулденьтъ се процеди, като вода между отворени шепи! — не весело заключи командиръть, наведе глава и бавно започна да се разхожда напредъ—назадъ ...

Следъ малко той даде нареждане на стражевия началникъ веднага да се приготви заповѣдь по кораба въ смисълъ: че днесъ не е 6. декемврий, а 7. че днесъ не е недѣля, а е понедѣлникъ, че днесъ не е Никулденъ, защото той е билъ вчера ...

На сутриньта тази заповѣдь падна като бомба между матрозитѣ, които изпулиха очи като жаби и викнаха като ударени съ дърво по главата:

— Нищо не разбираме! Какъ така може да се прескочи отъ сѫботата право на понедѣлника ...

Всичкитѣ бѣха като раздразненъ пчелинъ, форменъ кошеръ, на който бѣха отнели меда. . . Приказваха, спорѣха, умуваха, ржкомахаха и не вѣрваха, че може да се издаде такава заповѣдь:

— Та какъ може срещу великия праздникъ Никулденъ да се издаде такава страшна заповѣдь?

Даже и двамата корабници и други трима стари моряци, които и други пѫть бѣха пресичали 180-ия меридианъ казаха, че не помнятъ другъ пѫть да била издавана такава заповѣдь, — да се прескачатъ праздници. Праздницитѣ всѣкога сѫ си били праздници. Това тѣ добре помнѣли. . . Тѣ се кълнѣха, че праздницитѣ не сѫ били прескачани.

И, въпрѣки всички обяснения, които имъ се дадоха, а именно: че пѫтувайки на западъ, ние сме изгубили единъ день — невѣрницитѣ си останаха невѣрници. Грамадното болшинство отъ нашитѣ матрози, неграмотни и полуграмотни, по никакъвъ начинъ не можаха да обхванатъ обясненията за демаркационната линия на датата и настояваха на своето:

— Следъ сѫботата — идва недѣлята! следъ 5-то число иде 6-то. Вчера бѣ Св. Сава, днесъ е Св. Никола! — и момчетата сочеха своитѣ православни календарчета, които имъ бѣха пратени отъ Русия.

— Варвара, Сава и Никола! — допълваше и другъ, който съ пръстъ сочеше имената на светиитѣ въ календарчето си.

— Азъ това не мога да разбера — какъ може най-великиятъ моряшки праздникъ да бѫде заличенъ? Та нашиятъ императоръ нали е Николай? Какъ може това? — подкрепяше го другъ.

— Трѣбва да настояваме никой да не бута нашиятъ моряшки светия! — продължаваха да умуватъ тѣ, събрани на купчини.

Нашитѣ матрози, не минали никога по-далече отъ буквара и четиритѣ аритметически действия — дър-



НОЩЬ ВЪ БУРГАСКИЯ ЗАЛИВЪ

Снимка Бончо Карастояновъ

жаха логиката на аритметиката и премждростьта на буквара, изразенъ сега въ календарчетата имъ:

— Следъ 5-то идва 6-то; следъ Сава иде Никола! — държеха се тѣ фанатически о своята логика. — Не бива да даваме да се премахва нашиятъ моряшки светия, инакъ — лошо ни чака! Гибель ни чака! — афектираха се матрозитѣ.

— Не бива — Никулденьтъ си е Никулдень! Светията е по-голѣмъ и отъ най-голѣмиятъ адмиралъ! — допълваше нѣкой съ рѣзъкъ фанатически тонъ и съ изпулени очи.

Единъ отъ офицеритѣ съ глобусъ въ ржка се приближи до една отъ купчинкитѣ на моряцитѣ и рече засмѣно:

— Момчета, сега ще ви обясня защо Никулденьтъ бѣ вчера.

— Какъ така е билъ вчера, г. мичманъ, когато вчера вие сами казвахте, че е днесъ? . . . А защо командирътъ даде разпореждане за деветата разкладка за днесъ, ако Никулдень бѣ вчера?

— Деветата разкладка пакъ може да си бжде за днесъ, но Никулдень не може да бжде вече, защото той си отмина! — мичманътъ се смѣеше и не знаеше отгде да започне да ги убеждава. Той държеше глобуса на земното кълбо и не знаеше отъ коя точка да започне тежката си задача, въ която имаше плоска и сферическа тригонометрия, имаше астрономия и география, имаше еклиптика и две движения — едното на слънцето и другото на земята, имаше надъ това и датната демаркационна линия, която отрѣзваше като съ ножъ и рѣзко казваше: „тука прескачаме единъ день!“

Мичманътъ се изкашля и рече:

— Слушайте внимателно, за да ме разберете! Ако бѣхме на изтокъ на сто мили оттука — щѣхме да имаме 6. декемврий, а следователно — щѣхме да имаме день недѣля и Никулдень. . .

— Та сжщото слънце не грѣе ли тамъ и тука? — обади се единъ. — Та тукъ и тамъ не е ли сжщиятъ день. . .

— Господинъ мичманъ, — обади се другъ, — насъ най-много ни интересува праздникътъ! Ние си искаме празднника. . .

— На него държимъ! — обадиха се мнозина.

Всичкиятъ споръ ставаше за празднника. Командирътъ сжвана желанието на матрозитѣ и обяви, че праздникътъ си остава, т. е. разреши деньтъ да остане като праздниченъ, безъ занятия. Така сжщо се даде гощавката, разрешиха се хумореските и пѣснитѣ и деньтъ си мина въ празднично настроение.

— Значи — днесъ си е Никулдень, днесъ си е 6-о число! — знаеха си вече матрозитѣ и останаха съ убеждението, че деньтъ бѣ 6-о число и недѣля.

— Тамъ, на брѣга ще провѣримъ кой е правъ и кой е кривъ! — заеха тѣ позиция и старателно започнаха да отбелязватъ день по день въ календарчетата си. . .

Следъ седмица, т. е. на 14 декемврий рано сутриньта пристигнахме въ Петропавловскъ. По официалното корабно време ние имахме 14-о число и день понедѣлникъ, а матрозитѣ имаха 13-о число и день недѣля.

Една отъ смѣнитѣ следъ обѣдъ бѣ пустната въ отпуска.

Пръстнали се матрозитѣ изъ града, всичкитѣ литнаха да запитватъ:

— Братушка — какъвъ день имате днесъ?

— Днесъ имаме понедѣлникъ! — отвръщаха петропавловци.

Нашитѣ матрози свиваха устни, мърдаха глава отрицателно и литваха по-нататъкъ, другъ срещнатъ да запитатъ. . . Влизаха въ кафенета, въ питейни лавки, въ гостилници и настояваха на своето:

— Братци, право ще ни кажете: днесъ нали е недѣля?

— Не! Вчера бѣ недѣля, а днесъ е понедѣлникъ. . .

— А миналата недѣля — нали пакъ бѣше недѣля? — продължаваха нашитѣ матрози.

— Бѣше недѣля... — отвръщаха очуденитѣ петропавловци.

— Бѣше и Никулдень?

— Бѣше и Никулдень! — отвръщаха още по-очуденитѣ петропавловци, които изъ цѣлия градъ се разправяха съ нашитѣ матрози за днитѣ.

И въпрѣки че нито единъ петропавловецъ не се съгласи съ нашитѣ матрози, тѣ продължаваха да настояватъ на своето, пресмѣтаха на пръсти, изваждаха и прибавяха дни, съпоставяха, умуваха, гледаха се идиотски и не можеха да разбератъ въ какъвъ омагьосанъ кржгъ бѣха хлътнали.

И когато дойде Коледата — тѣ я започнаха съ единъ день по-късно, така и Новата-година я признаха съ единъ день по-късно... А когато на Богоявление ги изправиха на парадъ съ църковнитѣ хоругви пакъ съ единъ день по-рано — тѣ се кръстѣха и се чудѣха съ объркването на днитѣ:

— Ние ли сме луди или цѣлата Камчатка е полудѣла?

А още по-късно, когато следъ два месеци се отзовахме въ Владивостокъ, нашитѣ матрози решиха още веднъжъ да провѣрятъ и тука за деня . . . Оказа се, че и тукашнитѣ жители бѣха въ съгласие съ Петропавловци.

Нашитѣ матрози виждаха, че трѣбваше да капитулиратъ. И, събрали се цѣла група въ една пивница, единъ корабникъ рече:

— Братци . . . За Никулдена искамъ да кажа нѣщо. Преди десетина години, като пжтувахме отъ Япония за Америка, началството ни накара едно следъ друго два деня да празднуваме недѣлята . . .

— Та-ка!? — повдигнаха се глави съ изпъкнали отъ любопитство очи къмъ разказвача . . .

— Помня! — обади се и другъ старъ морякъ. — Днесъ бѣ недѣля и на другия день — пакъ бѣ недѣля: два пжти недѣля . . .

— И не обѣлихте ли зжбъ срещу това?

— Нито дума! Зарадвахме се и си премълчахме . . . А вторника го кръстихме понедѣлникъ . . .

— А-ха, така! Значи — тогава сте ни били откраднали Никулдена! Тогава сте ни били откраднали Никулдена! — обадиха се много гласове и весело затракаха чашитѣ си едни о други.

— Братци! — стана другъ корабникъ съ чаша въ ржка, — Братци, баста! Разбрано и решено! Значи — когато пжтуваме за Америка — праздникътъ става два праздника, а, когато пжтуваме отъ Америка — губимъ празднника и толкова! — реши той, решиха и всички въпроса практически и се зарекоха да не го повдигатъ повече . . .

КРУМЪ КЪНЧЕВЪ

ПО МОРЕ

Синьо море, усѣяно съ много острови, които се кжпятъ въ блѣсъци и тишина. Стоя самъ на палубата, приличенъ на морска птица, кацнала за отмора на нѣкоя скала . . .

А любовьта, а връзкитѣ съ земята, всичкитѣ радости и скърби — всичко това се мѣрка смѫтно като далеченъ споменъ, като възможность, която ще се осѫществи въ бѫдещето — неизвестно кога. Нѣколко дни ме дѣлятъ отъ пристигането, но притиснатъ въ обятията на морето, азъ се чувствувамъ негово притежание, неговъ пленникъ безъ право да разпростра желанията си по-далече отъ пѣнливитѣ гребени на пѣещитѣ вълни. И моитѣ мечти се разбиватъ въ желѣзнитѣ закони на мореплаването, които сѫ тъй неумолими! Скръбенъ ли съмъ, радостенъ ли съмъ — моитѣ състояния не се диктуватъ отъ силитѣ на моя духъ, а се налагатъ по повелята на морето, съ което съмъ установилъ тѣсна, неразривна връзка.

Обичамъ морето, както обичамъ себе си!

Обичамъ морето повече отъ себе си! — Ето моята любовь, която стои надъ всѣка мечта. Затова съ трепетъ бдя надъ тая стихия и искамъ да отгадая какво е нейното настроение. Чувствувамъ, че се установява съюзъ между едно всевластно божество и единъ послушенъ служитель — не такъвъ, разбира се, като сѫществуващия между истинския мореплаватель и морето, въ който обичьта често отстѫпва на борбата и съперничеството — борба за смъртъ и животъ, въ която се забравя всичко земно, въ която земнитѣ жители се преобразяватъ на морски синове . . .

И азъ, подобно на уморена морска птица, притискана въ обятията на морето, мисля за моряшкия сѫдбовенъ дѣлъ — святъ, великъ, невъзпѣтъ!

*

Бурята е вече само споменъ. Слънцето грѣе съ усмихнатъ погледъ, сияещо отъ любовь. То цѣлува водитѣ — вече успокоени — и ги посребрява. Започва новъ праздникъ — низа отъ свѣтли мигове, въ които природата си отдъхва. На комендантския мостикъ е младиятъ кипитанъ. Съ радостно лице, при мисъльта за преминалата буря, той е гордъ. Младъ моракъ. Влюбенъ въ живота, готовъ за смъртьта. Говоримъ за участьта на моряка. Той ми сочи побѣлѣлитѣ отъ соль прозорци на мостика и голѣма часть отъ корабния коминъ.

— Братче, така отъ буритѣ ще побѣлѣятъ и нашитѣ коси. Ще се калимъ, ще станемъ мѫдри — и съ твърдость и спокойствие ще посрѣщаме всичко по нашия пѫть. За насъ изненади нѣма да има. Всичко ще е въ реда на нѣщата: и доброто, и злото. Тъй както прави нашия корабъ. Какво ще кажешъ за неговата душа? — Та нали и ние сме часть отъ него? Та нали и нашитѣ сърдца трептятъ ведно съ неговото сърдце?

Въ далечината се очертава, потънала въ синя мъгла, снагата на островъ Митилинъ — древниятъ Лесбосъ. Отъ сребростру́йнитѣ води на неговитѣ извори пи́ Сафо, подъ свѣтлосинитѣ му небеса тя пѣ дивнитѣ, неповторимитѣ откровения на женското сърдце — загледана въ безкрая на бурливото море, която сѫщата вѣчкаточе гледаща въ вѣчностьта. Къмъ сѫщата вѣчность се запѫти тя, политна отъ островнитѣ брѣжни скали, въ мигъ на любовна мѫка, за да живѣе чрезъ пѣснитѣ си. Животътъ ѝ е царствена легенда. Пѣснитѣ ѝ — ангелско пѣние, отъ което до проститѣ смъртни сѫ достигнали отдѣлни звуци — като предвкусване на цѣлостното, пълното величие на тѣхната съкровищность.

Не е ли цѣлиятъ древенъ животъ една легенда, споменътъ за която ни кара да се унасяме въ мечти, устремени далечъ назадъ презъ вѣковетѣ, жадни и копнѣещи да възкресимъ пролѣтьта на човѣчеството: когато страстьта и грѣхътъ, когато нѣжната красота и грубата сила сѫ се сливали въ едно, наистина, ангелско пѣснопѣние въ честь на бога на живота, който повелява да се живѣе?

Оглеждамъ прехубавия Митилинъ, възхищавамъ се отъ неговата природа. Но — невидими сѫ даже следитѣ отъ стѫпкитѣ на древнитѣ щастливи човѣци, които сѫ приели жизнени сокове направо отъ слънцето. Азъ въздъхвамъ. Съ натежало отъ скръбь сърдце шептя: нѣма го островъ Лесбосъ, а Сафо е една отъ многото легенди за утѣха на човѣшкия родъ!

*

Палубата не е всичко, за което може да се говори, отъ което може да се наблюдава, да се разсѫждава. Има едно „долу", въ което се извършва мистерията на черния трудъ, при участието не на избрани жреци, а на скромни, почернѣли отъ сажди, масло и димъ работници. . .

Влизамъ въ машинното отдѣление, гдето обслужващитѣ механици, огняри и вѫглищари работятъ при висока температура, при задуха и при неспирния грохотъ на машинитѣ и пращенето на нажеженитѣ пещи.

Тукъ животътъ е по-другъ. Чувствува се, какъ тежкиятъ трудъ издига стена между човѣка и свѣта, между моряка и морето. Тукъ цари мисъльта, че голѣмото сърдце на кораба не трѣбва да спре, че ти си призванъ да вливашъ нови струи кръвь въ неговитѣ великански жили.

Въ широкитѣ морета, въ чернитѣ търбуси на пѫтуващитѣ желѣзни чудовища, наречени кораби, — има единъ безименъ легионъ черни, преуморени работници, които по рѣдко виждатъ свѣтлината на деня и по-рѣдко отправятъ погледъ къмъ трепкащитѣ небесни звезди. Задъхани, съ напукани ржце, съ изопнати мускули, тѣ вършатъ своето дѣло — и напомнятъ благородни къртици, които се ровятъ съ устрема на херои.

Помислете за хероитѣ на черния трудъ и свалете шапкитѣ си! Тѣ сѫ нѣщо повече отъ насъ — обикновенитѣ хора. Въ своята грозота, въ своята умора, тѣ сѫ по-красиви, отразявайки напрежението на борещия се човѣкъ, комуто принадлежи живота и правото да живѣе!

*

Лунни нощи? — Да. Има романтика въ живота. Не само въ книгитѣ. . . Тогава, когато нощьта приютява въ своята майчина топла пазва кораба, този моренъ скитникъ, устременъ къмъ своето пристанище. Тихо и свѣтло е. Сякашъ всичко се е смълчало въ очакване да долови откриването на Бога! А корабното витло бележи бѣла пѫтека. И тогава, тогава излизатъ отъ тъмнитѣ морски бездни сѣнкитѣ на загиналитѣ моряци. Идватъ при своитѣ живи другари: които сѫ на стража, събудени, работещи, а така сѫщо и при спещитѣ. . .

Луната изгрѣ въ златожълти пламъци. Така е тиха, топла нощьта! Но когато на кораба гостуватъ

сѣнкитѣ на загиналитѣ моряци, има ли мѣсто за романтични въздишки и за любовни трепети?

Своеобразна, странна моряшка романтика.

*

А на сушата, въ Истанбулъ е друго. Има въ живота романтика. Не лъже Пиеръ Лоти въ своитѣ романи! — Не вѣрвате ли?

Азъ съмъ пакъ въ страната на Мустафа Кемалъ. Истанбулъ на турцитѣ, Истанбулъ на поетитѣ — е и мой Истанбулъ.

Единъ день имамъ на разположение. Ще прѣбродя този любимъ кжтъ. Ще се поклоня на вѣковното строителство, ще проникна пакъ въ единъ така многоликъ свѣтъ, израстналъ подъ тласъка на промѣнливата сждба — ще изкажа своето възхищение и предъ новия животъ, който цъвти като дѣло на знаменития Кемалъ. . .

И следъ всичко, моето сърдце остана да трепти подъ тия сини небеса, пленено отъ едно друго сърдце. Защото въ живота има романтика, тъй както я описва незабравимиятъ Пиеръ Лоти. . .

И тази улица при Св. София, водеща къмъ Иере батанъ Сарай, и тази триетажна кжща съ многото прозорци, съ бѣлитѣ спуснати завеси.

И тази възкръснала антична душа, въплътена въ образа на жена: синеоката девойка, която отмахва завесата, която прави знакъ съ ржката си, която мълви на непознатъ езикъ думитѣ на любовьта.

Не луната, а слънцето на августовия день е свидетель на моето опиянение, когато всичкия смисълъ и всичкитѣ цели на сжществуването ми бледнѣятъ при вида на тая непозната, далечна и тъй близка жена!

*

Не — никога прощалната пѣсень на Чайлдъ Харолдъ нѣма да бжде моя пѣсень. Никога не бихъ желалъ да се простя съ моя роденъ край, пожелавайки да се не върна въ него. Никога не бихъ поискалъ корабътъ да ме отнесе другаде, освенъ въ моята родина — земята на моитѣ дѣди!

Какъ радостно звучи корабната свирка, известяваща приближаването до роднитѣ брѣгове! . . Българио, земя мила, земя пълна съ добрини — въ тебъ съмъ роденъ и въ тебъ искамъ да умра!

Така говори не моето временно увлѣчение, така говори не случая, който трае само мигъ, а кръвьта, буйно бликаща въ моето сжщество; така говори вродената привързаность къмъ всичко родно; така говори вдъхновената гордость, че нося великото име Българинъ!

А къмъ васъ, морски труженци, моя братски приветъ! Подавамъ ви моитѣ слаби ржце, за да ги стиснете съ искреностьта на калени въ буритѣ груби човѣци. И когато ви носи коръбътъ по синята пустиня, спомняйте си за менъ, както си спомняте за скромнитѣ цвѣтя въ роднитѣ планини, както си спомняте за сълзитѣ на нашитѣ майки, които сж посвѣтли отъ звездитѣ въ нощьта на нашитѣ странствувания! А за менъ — за менъ вие сте незабравими и неувѣхващи, като пѣснитѣ, които пѣя за васъ!

(Край)

Т. БРЪНЕКОВЪ

КРАЙ БРѢГОВЕТѢ НА НОРВЕГИЯ

Вчерашниятъ день мина подъ знака на една приятна възбуда, породена отъ преживелицитѣ въ Клампенборгъ, бисера на датска Ривиера. Ние все още бѣхме подъ впечатлението на синьото небе, бѣлото море, жълтия пѣсъкъ и интереснитѣ запознанства, когато—изпращани отъ елегантната бѣлокрила яхта, отъ която нѣколко бронзови ржце ни махаха дружелюбно — трѣбваше, качени върху голѣмия океански параходъ, да се „промъкнемъ" презъ тѣсния протокъ между Дания и Швеция. Предстоеше ни едно нѣколкодневно плуване презъ протоци, морета и океани, както главатаря на групата ни помпозно се изрази и ние, тръпнейки предъ силнитѣ и невсѣкидневни усѣщания, гледаме съ по-голѣмо отъ колкото е нуждно усърдие двата града Хелзингьоръ и Хелзингборгъ, които като стражи, единъ срещу другъ, пазятъ отвора къмъ Категатъ. Морето е бѣло, почти ненабръчкано, а залѣзващето слънце художествено цапа сребристи петна наоколо, докато нощьта наддѣлява и поема режисурата на ефектитѣ.

Азъ съмъ на носа, загледанъ въ далечината, която мами съ своя просторъ. Параходътъ пори водитѣ, които постепенно се развълнуватъ, а вѣтърътъ произвежда звуци, които макаръ и еднообразни, сж приятни и унасящи. Луната, съ своята почти правилна окржжность, прави картината вълшебна и, когато поглеждамъ часовника, той показва вече 1 часа следъ полунощь. Жалко, че трѣбва да се спи — едва откжсвамъ погледъ отъ многобройнитѣ вѣтлини на параходи, кораби и лодки, които така жсто плуватъ по Категатъ, че ми се струва, че тукъ е една истинска промѣна за тѣхъ. . . .

Когато човѣкъ е заобиколенъ отъ вълшебство, престжпление е да спи и сънува. Затова и азъ, а и много други, следъ 2—3 часа сме наново на палубата. Студено е, обаче, морската утрина е една неописуема приказка, която, уви не се повтори вече въ дългото ни пжтуване.

Слънцето като че ли, за да даде време на всички да излѣзатъ на палубата, стои задъ хоризонта, макаръ че присжтствието му се забелязва. Навсѣкжде е само вода, която руменѣе заедно съ небето на изтокъ, а когато тамъ премине параходъ, той се озарява съ ореола на невидимитѣ още лжчи.

Най-после тържественията мигъ настжпва! Слънцето бавно наднича, добива куражъ, като забелязва многобройнитѣ зрители и тържествено, съ смѣлъ замахъ, позлатява една свѣтла пжтека. . . Никой не говори — подобни минути сж истинска рѣдкость и скжпоценость, за да бждемъ разточителни да ги пропуснемъ! Морето, свежо, спокойно и величествено, дава възможность на кржглия дискъ да покаже художественитѣ си дарби, а чайкитѣ не се сдържатъ да изразяватъ възторга си съ не дотамъ мелодични крѣсъци. Но въ това отношение ние не имъ се сърдимъ — всѣки споредъ силитѣ си!

Ние плуваме вече по Скагеракъ. Все още тихото море не ни дава ни най малката възможность да се приближимъ до ужаса, който е царувалъ тукъ презъ оная паметна дата на морския титанически бой. Кораби съ многобройни вѣтрила разнообразяватъ пейзажа, спокоенъ и тихъ, но следъ време небето потъмнява, облацитѣ се разстилатъ и следъ тътнежа на гръмотевицитѣ, руква пороенъ дъжда, който

въ последствие ни стана безразличенъ. Все пакъ, ледениятъ дъждъ и свистещиятъ вѣтъръ, който си играе съ безбройнитѣ вълни, постепенно ни угнетяватъ и потискатъ. Ние проклинаме злата си сждба — да опремъ на норвежкия брѣгъ въ такова време, но единъ матрозъ ни успокоява:

— Тукъ почти винаги вали. Вие имате истинско норвежко време!

Плуваме още дълго, дълго. Въ мъглата изплаватъ очертанията на суша и ние избликваме въ радость, която скоро побеждава лошото настроение. Брѣговетѣ се очертаватъ и, забравили дъжда, съ любопитство разглеждаме тая екзотична страна на фиордитѣ. Скалисти брѣгове, обрасли съ трева тукъ тамъ, скалисти заоблени островчета, плискани усърдно отъ вълнитѣ, фиорди, криволичещи навжтре, съ кжщички по-брѣговетѣ имъ, се явяватъ по-често и завладяватъ пейзажа. . .

Спираме въ гр. Арендалъ и, въпрѣки поройния дъждъ, стжпваме на норвежката земя и се пръсваме изъ оригиналния градъ. Стръмни улички, дървени кжщи, черни мушами и шапки, череши на литъръ, сж първитѣ впечатления, които събираме. По-после ние разглеждаме по-спокойно, купуваме си спомени и скоро тръгваме наново на пжть, за да стигнемъ, край безбройно число мокри островчета, още сжщата вечерь, въ гр. Кристианзундъ. Старъ, но пострадалъ отъ пожаръ, този градъ не е така интересенъ. Възобновенъ, той е така нарѣзанъ на квадрати, че на планъ изглежда като нашия Стара-Загора.

И тукъ международната ни група се лута дълго изъ улицитѣ, влиза въ заведенията, купува дреболии и, най-после, мокри до кости, се прибираме на парахода.

Морето е бурно и зловещо. Многобройнитѣ фарове като че ли безпомощно сигнализиратъ и ние, неможейки да спимъ, разправяме преживелици — ние сме все хора твърде много пжтували, а и факта, че сме представители на 12 нации, ни прави по-интересни единъ за другъ. Скоро, обаче, морето, съ своята зловеща пѣсень, ни накарва да млъкнемъ — при тая буря споменитѣ за преживелици бѣха ненужни. . .

На зарания морето бѣ все още неспокойно, но ние, посвикнали, гледаме скалиститѣ брѣгове и островчета, които, отъ начало десетки и стотици, сж вече хиляди. Дъждътъ все вали и вече охотата ни за разглеждане на градоветѣ е значително намалѣла, но, все пакъ, свикнали и съ вълнитѣ на Атлантическия океанъ, слизаме и въ гр. Ставангеръ. Съ своитѣ хълмове и улици, по които често може да се види хълмове и улици, по които често може да се види опънато телено вжже, като на Мусала, той е наистина интересенъ градъ. По-голѣмъ отъ досегашнитѣ, съ паметници, характерни църкви и градини, той ни задържа за дълго.

Тукъ е и единъ грамаденъ океански параходъ, който се връща отъ Нордкапъ. Пжтницитѣ ни гледатъ снизходително, но, все пакъ, и ние сме горди, че почваме, а тѣ свършватъ екскурзията си . . .

Наново на пжть, ние сме сжщински моряци, мургави отъ северния вѣтъръ, спокойни като истински норвежци. Все пакъ, ние сме твърде различни — турцитѣ спокойно дремятъ въ шезлонгитѣ, парижанката кокетира неспирно съ двамата загърнати въ кожуси южно-африканци, гъркинята не може да се примири, докато не образува кржгъ отъ почитатели, норвежкитѣ съ жарь ни даватъ елементарни познания по езика си, докторътъ отъ Чехославия неуморно задава своитѣ вѣчно неумѣстни въпроси, японцитѣ мигатъ мълчаливо презъ очилата си, американцитѣ свеждатъ всичкитѣ си впечатления къмъ цифри, германцитѣ гледатъ на другитѣ съ едно твърде зле прикривано високомѣрие и, въпрѣки заблуждението си, си доставятъ удоволствието да се чувствуватъ „юбералесъ", унгарецътъ обяснява на скиьорката отъ Швейцария нѣщо за горещата кръвь, а азъ . . . впрочемъ за себе си е нескромно да се говори . . . азъ все намирамъ подходяще занимание . . .

Нашето пъстро общество едва се раздвижва, за да гледа навънъ — толкова вече свикваме съ гледкитѣ. Едва при колосалния островъ Кармьой, гдето като извлѣченъ китъ лежи германскиятъ параходъ „Дрезденъ", претърпѣлъ преди време крушение, любопитството ни се усилва. По-после, въ Хаутезундъ, ние за кратко време разглеждаме това типично скандинавско градче и наново почваме своя пжть между островчета, които тукъ все повече и повече увеличаватъ броя си.

Студътъ на нощьта, неспирниятъ дъждъ, пре кжсващитѣ се фарови свѣтлини, ни сж вече позн ати и настроението, което тия мокри скалисти острови създаватъ, е вече нѣщо обикновено. Тукъ тамъ блещукащитѣ свѣтлини на рибарскитѣ кжщички по брѣговетѣ правятъ мрачната картина, все пакъ, интересна и за това ние дълго стоимъ будни.

На зарания броятъ на островчетата става неимовѣрно голѣмъ. Тѣ като че ли се подигатъ изъ водата, за да препрѣчатъ пжтя ни, да ни уплашатъ и спратъ. Ние, обаче, херойски стигаме Бергенъ и съ трепетъ очакваме, че съобщението на радиото за хубаво време днесъ ще се сбждне, за да можемъ утре да продължимъ къмъ Загнефиордъ, Трондхаймъ и полярния кржгъ . . .

МАРИНЪ МИЛЧЕВЪ.

ДЕТСКАТА КОЛОНИЯ НА ПЛѢВЕНСКИЯ МОРСКИ СГОВОРЪ

Единадесеть години подъ редъ нашиятъ клонъ организирва морска колония, кждето се заякчава и калява здравето на нашето дете. Въ нея сж приети и то не само отъ града: нашиятъ клонъ пръвъ изпрати и продължава да изпраща селянчета, вземани всички нуждаещи се дѣца: бедни и богати от града: нашиятъ клонъ пръвъ изпраща селянчета, вземани и продължава да изпраща селянчета, вземани от много села — отъ Балкана до Дунава. Повече от много села — отъ Балкана до Дунава. Повече отъ много села — отъ Балкана до Дунава. Повече отъ хиляда и двеста деца, нѣкои отъ които станаха майки и бащи, се радватъ на цвѣтущо здраве, благодарение на колонията.

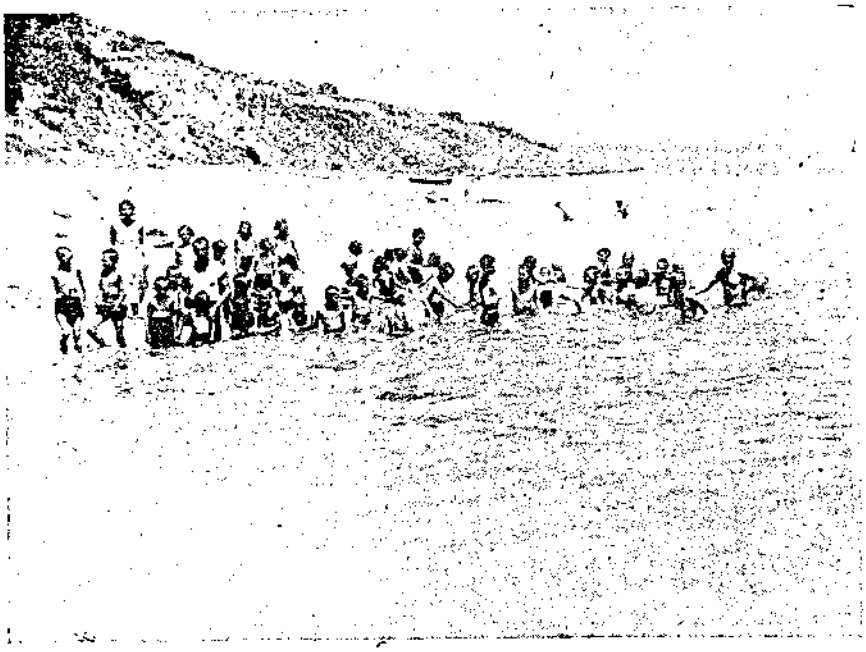
Отначало колонията се помѣщаваше въ Варненскитѣ училища, по-късно въ здание на Висшето търговско училище, а презъ 1929 год. ние закупихме здание и четири декара мѣсто въ с. Галата, Варненско, та на вѣчни времена децата отъ нашия край да се любуватъ на морето и да закрепватъ своето здраве. По своето мѣстоположение нашето лѣтовище има известни преимущества. То е напълно хигиенично, разположено доста високо надъ морското равнище, нѣма комари, въздухътъ е много чистъ —безъ никакъвъ прахъ, водата за пиене[1]) е много доб-

[1]) Водата въ всички кладенци е анализирана и за пиене се употрѣбява само тази, която Варненската химическа станция е опредѣлила за най-добра.

ра, а и самиятъ плажъ е много чистъ, понеже тамъ не се трупатъ лѣтовници.

При уредбата на колонията е обръщано особено внимание на:

I. Храната. Проста, здрава и питателна храна. Дневно децата се хранятъ петъ пѫти. Всѣко дете е задължено да потрѣби половинъ литъръ млѣко: 1/4 при сутрешната закуска, другата четвъртъ — въ видъ на млѣко съ оризъ или кисело млѣко при вечерята. Даватъ се други две закуски: едната въ 10 часа на самия плажъ, другата — въ 4 часа следъ послеобѣдното спане. При тѣзи закуски на децата се дава най-често хлѣбъ съ медъ, а въ по-рѣдкислучаи, хлѣбъ съ сирене или съ кашкавалъ. Обѣдътъ се състои винаги отъ три ястия: 1) Чорба или супа, 2) Готвено и 3) Десертъ. Любимиятъ десертъ на децата е компотъ отъ прѣсни плодове, който презъ день се разнообразява съ баница, щруделъ съ ябълки, будинка, баклава, пандишпанъ и други. Вечерята се състои само отъ две леки ястия, напримѣръ, постенъ гювечъ съ зеленчукъ, или постенъ зеленъ бобъ, заедно съ млѣко съ оризъ или по-често съ кисело млѣко.



Зеленчукътъ и плодоветѣ се избиратъ съвършено прѣсни и здрави, купуватъ се направо отъ притежателитѣ на овощнитѣ градини или отъ бостанитѣ,разположени край селото. На децата е забранено да получаватъ колети съ хранителни продукти или пъкъ да си купуватъ нѣщо за ядене, понеже откъмъ храна тѣ напълно сѫ задоволени. Ако ли пъкъ се случи, че на нѣкое дете не достигне опредѣлената дажба, дава му се втора.

II. Редътъ. Опредѣленията редъ се спазва най-строго: децата въ опредѣлени часове подъ звънецъ стават, миятъ се, закусватъ, хранятъ се, четатъ молитва, подъ звънецъ тръгватъ на плажа, на разходка, подъ звънецъ лѣгатъ да спятъ, започватъ и свършватъ своитѣ игри и забави и пр.. Нито едно дете не може да се отдѣли вънъ отъ двора, винаги тѣ се намиратъ подъ будното око на своитѣ ржководители.

III. Ржководството. Въпросътъ за ржководството е билъ най-мѫчниятъ и най-болниятъ при организиране на колонията. Ржководителтъ трѣбва да притежава много качества. Той трѣбва да се ползува съ авторитетъ, да бѫде много внимателенъ, много любезенъ и въ сѫщото време много строгъ. Едно негово най-малко невнимание може да има опасни последствия, особено при кѫпане на децата. Ржководителтъ трѣбва да знае, че той отива въ колонията, не да си прекара курорта, а да върши обществена работа, свързана съ много голѣма отговорность. Той трѣбва да разбере, че изпълнява службата на войникъ, когато е на постъ. Ето защо, нашиятъ клонъ е правилъ строгъ изборъ и въ продължение на толкова години успѣ да има доста школувани ржководители.

IV. Лѣкарскиятъ надзоръ. Той е отъ грамадно значение за успѣха на колонията. Въ нашата колония винаги е имало лѣкарь, който никога не се е отдѣлялъ отъ децата: съ тѣхъ се храни, съ тѣхъ спи, съ тѣхъ се кѫпе, съ тѣхъ играе и съ тѣхъ отива на разходка. Сѫщиятъ лѣкарь заедно съ градския лѣкарь и управителя на Плѣвенската държавна болница предварително правятъ обстоенъ прегледъ и, опредѣлятъ, кои деца се нуждаятъ отъ морско лѣчение.

V. За да се види, какъ се е отразило морското лѣтуване върху здравето на децата, нашиятъ клонъ направи обстойна анкета: презъ зимата децатакакъ сѫ прекарали върлуващата инфлуенца, която не остави човѣкъ да не го повали и сега какво е здравословното състояние на децата. Сведенията лично събрахъ отъ родителитѣ на децата, а родителитѣ, живущи вънъ отъ града, дадоха писмени сведения.

Резултатитѣ сѫ повече отъ добри. Родителитѣ не магатъ да се нахвалятъ съ здравето на своитѣ деца и повечето отъ тѣхъ желаятъ да пратятъ децата си на морето и презъ това лѣто.

За този голѣмъ успѣхъ на колонията, дружеството дължи да изкаже своитѣ благодарности на г. г. ржководителитѣ и на г-ца Д-ръ Богомила Христова, а така сѫщо и на Главното управително тѣло на Б.Н.М.С. и на нашия флотъ за тѣхното ценно съдействие.

Лѣтуването се отразява благотворно, не само за физическо развитие на децата, но има и друга страна която, макаръ и по-далечна, не е по-малко важна и на която сѫщо трѣбва да се отдаде голѣмо значение. Тя е възпитателната.

Въ лѣтовището детето свиква на редовенъ животъ, то се дисциплинира, и, най-важното, въ него се култивиратъ социални чувства, каквито най-много липсватъ на насъ, българитѣ.

Чрезъ морската колония ние осмисляме идеитѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Всички лѣтували деца изучаватъ морето. А само това ще имъ помогне да го обикнатъ. Така, само когато порастнатъ и станатъ граждани и управници на нашата родина, ще иматъ подобаващитѣ разбирания и отношения къмъ морето и Дунава, ползата отъ които още не е схванатá напълно у насъ.

ВЪНШЕНЪ ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Следъ голѣмата речь на германския държавенъ глава Адолфъ Хитлеръ, която не бѣше нищо друго освенъ зовъ за миръ и международна справедливость, свѣтовната дипломация и цѣлата европейска преса насочиха вниманието си къмъ Германия, кждето се възстановяваха стари военни традиции и се ковѣше могжщиятъ духъ на нѣмското национално единство. Въ името на това право за сжществуване Хитлеръ застана предъ свѣта и протегна ржка за разбирателство, като основателно се оплака отъ своята съседка отвждъ Рейнъ, която, споредъ него, кове непрестанни интриги противъ Германия и прѣчи да се установи истинско помирение между европейскитѣ народи. Редомъ съ този упрѣкъ той напомни военнитѣ приготовления на Франция, насочени изключително срещу германския народъ и въ желанието си да откжсне Англия отъ бившитѣ й съюзници, призна нейното право да има първия флотъ въ свѣта, като добави, че неговото правителство има искреното намѣрение да направи всичко, за да създаде съ английската държава такива отношения, че всѣка бждеща война между двата народа да стане завинаги невъзможна. Речьта на Хитлеръ се посрещна благосклонно въ Англия, Полша, Италия и Унгария. Само французскиятъ печатъ даде изразъ на неочаквано незадоволство, обвини Хитлера, че не казва нищо ново и подчерта, че Германия трѣбва да бжде неизмѣнно подъ знака на едно справедливо подозрение.

Скоро следъ тази знаменита речь Франция биде измжчена отъ една министерска криза, която показа за лишенъ пжть, че и победителитѣ презъ Свѣтовната война изнемогватъ и тънатъ въ политическо и стопанско разложение. Вследствие голѣмия дефицитъ на французския бюджетъ, предизвиканъ главно отъ огромнитѣ въоржжения на френската армия и намаляване на износа, постоянно се засилваше желанието за девалоризацията — намаляване стойностьта на франка. Това настроение създаде паника и хиляди французски граждани и селяни поискаха банкнотитѣ да имъ се обмѣнятъ съ ефективно злато. Предъ ужаса на този походъ къмъ златния щокъ на Банкъ де Франсъ, французското правителство поиска изключителни пълномощия, които парламентътъ му отказа. Тогава министъръ-председательтъ Фланденъ, наскърбенъ и изненаданъ, трѣбваше да подаде оставка, а изъ пжтя къмъ елисейския дворецъ се отправиха единъ следъ другъ именити френски държавници и финансисти, които бѣха повикани да спасятъ франка и сждбата на Франция. Така следъ дълги неуспѣхи и разочарования щастието да бжде спаситель се усмихна на най-младия: Лавалъ състави новия французски кабинетъ, а французскиятъ народъ отдъхна съ облекчение, като следъ тежко премеждие.

Въпрѣки тѣзи голѣми политически събития въ Европа, свѣтътъ не престава да отдѣля сериозно внимание и на оная точка въ черния материкъ, кждето, може би, скоро ще избухне първиятъ гръмъ на войната между Италия и Абисиния. Не само съобщенията на международната преса, но и последнитѣ изявления на Мусолини, който каза, че италианскиятъ народъ има да урежда стари смѣтки, идатъ да потвърдятъ убеждението, че въ случая нѣмаме обикновено колониално недоразумение, а подготовка за една кървава борба, която ще подложи на изпитание не само честьта на италианското оржжие, но и кръстосанитѣ интереси на великитѣ държави, които иматъ владения въ съседство съ Абисиния. Този враждебенъ споръ между единствената независима африканска държава и Италия, донесе на последната, редомъ съ огромнитѣ военни приготовления, и едно горчиво разочарование. Защото едва сега стана ясно, че египетското правителство (собственo Англия!) е подписало съ Абисиния договоръ за предимство въ областьта на езерото Цана, отъ което изтича р. Нилъ. Въ замѣна на тази отстжпка Абисиния ще получи една огромна сума, съ която ще може да въоржжи своята армия съ нови и модерни бойни оржжия. Но като се знае, че самата Италия е мислѣла да използува тази плодородна и изобилна съ води область, всѣки може да си представи нейното огорчение, още повече, че преговоритѣ сж се водѣли тайно въ ония дни, когато италианцитѣ, увѣрени въ неизмѣнното английско приятелство, нищо не сж подозирали. Това обстоятелство иде да потвърди сериозностьта на итало-абисинския споръ, чието разрешение день изъ день приближава ужаситѣ на една тропическа война, къмъ която ще се прибавятъ, може би, и непредвидени дипломатически усложнения.

Ясно е, че политическиятъ животъ въ чужбина не се е ограничилъ само въ предѣлитѣ на посоченитѣ досега събития. Всѣка държава малко или много тътне отъ вжтрешни сътресения, които, макаръ да иматъ обикновено само мѣстно значение, сж, все пакъ, отъ характеръ да опредѣлятъ известно отношение къмъ общата свѣтовна политика на нашето време. Съ такова спокойствие и почти незабелязано се разреши министерската криза въ Англия, кждето Макдоналдъ следъ дългогодишно президенство, достойно отстжпи поста си на своя замѣстникъ. Безъ сътресения завършиха и парламентарнитѣ избори въ Чехословакия, въ Югославия и въ Гърция, която ще продължава да сжществува подъ своето републиканско знаме, въпрѣки монархистичнитѣ желания на голѣма часть отъ атинянитѣ.

Особено важно е, обаче, пжтуването на чехословашкия министъръ на външнитѣ работи въ Русия, кждето той е ималъ политически разговори съ московскитѣ държавници. Тѣзи разговори, водени въ атмосфера на искреность и пълно взаимно разбирателство, сж засѣгнали международното положение въ Европа и сж констатирали, както съобщава официалното московско комюнике, че чувството на опасение за сждбата на свѣтовния миръ съвсемъ не се е уталожило и че трѣбва да бждатъ взети мѣрки не само за сигурностьта на европейскитѣ държави, но и за избѣгване на каквато и да е бждеща война.

Борисъ Първановъ

ВОДЕНЪ СПОРТЪ

Морски спортенъ легионъ — Варна

Разстроенъ по вина на лица и влияния, съвсемъ чужди на спортната идея, презъ 1933 и 1934, морскиятъ спортенъ легионъ при варненския клонъ на Българския народенъ морски сговоръ представляваше къмъ края на сезона 1934 жална група отъ 18 души легионери.

Презъ мартъ т. г., обаче, съ съдействието на председателя на варн. клонъ г. д-ръ Г. Паспалевъ, легионътъ биде съживенъ и на общото събрание биде избрано ржководно тѣло въ съставъ: председ. Добринъ Василевъ, домакинъ Никиф. Димитровъ и членове Дим. Т. Поповъ, Ц. Ковачевъ, Р. Димитровъ, Хр. Станчевъ, Е. Катиновъ, Г. Велевъ, Д. Димитровъ, г-жа Анка Георгиева и г-ца Т. Камбурова.

Първата работа на новото ржководно тѣло бѣ да ремонтира похабения лодъченъ паркъ и инвентаръ и да се сдобие съ постоянно мѣсто-становка въ варненското пристанище. Такова биде отпуснато и днесъ тамъ легионътъ е настаненъ за винаги. Скоро ще се построи специално помѣщение — хангаръ и кейсъ пристанъ. Поправенията лодъченъ паркъ, съ едно увеличение отъ два нови плавателни сждове, брои сега седемь гребни спортни лодки, една отъ които русалка. Има изгледи да се построятъ въ скоро време още две гребни лодки—шесторки.

Легионътъ брои 212 души отъ 12 до 43 г. възрасть, 5 омжжени госпожи, госпожици, чиновници, младежи, ученици и 52 ученички отъ всички варненски гимназии, 9-10 отъ тѣхъ сж нови легионери и обучението имъ върви съ известни спънки, поради липса на достатъченъ обученъ кадъръ отъ стари легионери. Освенъ това и срѣдствата, изключително отъ членски вноски, съвсемъ сж недостатъчни за ония мѣроприятия, които трѣбва да се отпочнатъ часъ по-скоро, като кейсъ пристанъ, съблѣкалня за дамитѣ и ученичкитѣ, душове, канцелария. Сегашнитѣ помѣщения сж дъсчени и привременни.

На 26. май т. г. стана тържественото откриване на сезона съ речь и прочитане на правилника отъ председателя. Поднесоха поздравления председателътъ на варн. клонъ, Д-ръ Г. Паскалевъ, представ. на флота Кап. лейт. Дремджиевъ, нач-кътъ на варн. пристанище Панайотовъ, предс. на варн. яхтъ-клубъ П. Пантелеевъ.

Въпрѣки всички несгоди и маса прѣчки учебнитѣ гребения вървятъ постепенно добре съ помощьта на 2 флотски офицери.

Въ скоро време легионътъ ще предприеме една демонстрация изъ варненския заливъ, а сжщо ще вземе участие и въ варненскитѣ аспарухови тържества и състезанията въ Созополъ.

Д В.

МОРСКИ НОВИНИ

Турция — Турското Народно събрание е гласувало отпускането на една сума отъ 10 мил. турски лири, която ще бжде употрѣбена за преобразуване на турския търговски флотъ. Предвижда се закупването на 11 нови кораби. — Трѣбва ли ние да останеме назадъ въ това отношение? Трѣбва ли България да бжде последна страна въ Европа и добре ли е това за насъ?

Югославия — Презъ м. априлъ т. г. се е състояло 4-тото годишно събрание на югославското корабостроително акционерно д-во въ Сплитъ. Споредъ съобщения на общото годишно събрание, усилията на д-веното управление сж били насочени въ направление: разширение на корабостроителницитѣ. Постигнати сж голѣми успѣхи. Всички работилници сж били разширени и модернизирани, набавенъ е билъ единъ новъ влѣкачъ съ 250 конс. сили и е билъ построенъ единъ 120 м. дълъгъ докъ.

Освенъ това, набавени сж много нови машини и сж предприети голѣми преобразувания въ електрическитѣ работилници на д-вото. Всички тия доставки и нововъведения сж увеличили състоянието на д-вото на 28 мил. динари. При сегашното си положение, корабостроителницитѣ сж въ въ състояние да строятъ и снабдяватъ кораби съ 100 м. дължина, а следъ привършване на новия сухъ докъ № 2, ще строятъ и такива съ 120 м. дължина и съ тонажъ до 6000 бр. рел. тона.

Презъ 1934 год. корабостроителницитѣ сж построили и поправили всичко 226 кораби.

— Споредъ сведения на единъ Гьотеборгски вестникъ (Швеция), едно параходно д-во въ Бѣлградъ възнамѣрява да установи редовни съобщения между адриатическитѣ пристанища и Антверпенъ, Лондонъ, Копенхагенъ, Гьотеборгъ и Гдиня. Понастоящемъ д-вото води преговори въ Франция относно закупването на два параходи съ хладилни помѣщения, които веднъжъ въ месеца ще обслужватъ новата линия. Дружеството се надѣва, че югославското правителство ще разреши парична помощь отъ 12—15 мил динари.

— *100,000 тоненъ морски флотъ за Югославия.* По съобщения на аграмския в. „Новости", на едно голѣмо събрание на „Адриатическия Стражъ" въ Аграмъ е говорилъ между другитѣ и адмиралъ Станковичъ. Въ речьта си адмиралъ Станковичъ е изтъкналъ необходимостьта отъ силенъ воененъ морски флотъ за Югославия. За съжаление, обаче, въ Югославия множеството не вижда огромното морско значение на страната. Адмиралъ Станковичъ продължава нататъкъ: „На Адриатическо море е не само бждещето на Югославия, но и това на цѣлото славянство. Адрия е единственото отворено море на славянитѣ. И тъкмо затова, за защитата на адриатическия брѣгъ е необходимъ силенъ морски флотъ. Сухопжтната войска и военниятъ флотъ трѣбва да станатъ нераздѣлимо цѣло. На Югославия е необходимъ 100,000 тоненъ флотъ, чийто най-голѣми морски единици ще притежаватъ 8,000 тона водоизмѣщение и трѣбва да бждатъ

въоръжени съ тежки орждия. Само такъвъ флотъ би билъ въ състояние да защити югославскитѣ морски интереси. За осжществяването на тоя планъ ще бждатъ потрѣбни 500 мил. динари годишно.

Франция — *Новиятъ океански гигантъ — „Нормандия"*. На 6. май т. г. напустна пристанището льо Хавръ и предприе кратки опитни плавания, най-голѣмиятъ за сега корабъ въ свѣта. „Норманди" притежава следнитѣ измѣрения: должина 313·75 м., ширина 35·90 м. височина 39 м. и има 75,000 бр. тона. Общата машинна мощность възлиза на 160,000 конски сили. При тия опитни плавания кораба е достигналъ скорость 31,7 вжзли!

Още преди да се впустне въ опитнитѣ си плавания „Норманди", бѣ посетенъ отъ група английски журналисти и механици, поканени отъ френското параходно д-во.

Тоя огроменъ плаващъ градъ притежава най-голѣмитѣ, построявани до сега въ нѣкой корабъ, електрически машини. Въ кухнята се намиратъ изключително електрически печки, на които дневно се сготвятъ 10,000 ястия. Презъ време на посещението работитѣ по завършването на кораба сж вървѣли въ пъленъ ходъ. Четирима знаменити френски художници сж били заети съ рисуване на картини изъ старата история на Нормандия.

Главната трепезария за I кл. е дълга около 90 м. и се освѣтява посрѣдствомъ 38 скрити свѣтлинни механизми и отъ 12 свѣтилни фонтани. Подътъ на тая зала е стъкленъ и сжщо така свѣтещъ. Презъ 8 бронзови врати посетителитѣ навлизатъ въ толкова частни, съ богата украса, трапезарии.

Голѣмата дневна зала е висока три етажа отъ кораба и разкошни, съ медалйони, представящи изгледи отъ главнитѣ населени мѣста на Нормандия, врати я отдѣлятъ отъ трапезарията. Стенитѣ на това помѣщение сж облицовани съ алжирски оникъ. Непосрѣдствено до голѣмата трапезария се намира и една втора, малко по-малка отъ нея.

Чудесна затворена веранда се простира върху цѣлата ширина на плаващия гигантъ и може да побере всичкитѣ пжтници. Стъкленитѣ й врати сж обрисувани съ картини, представляващи историята на корабоплаването отъ мрачната древность до най-ново време. До тази веранда се намира обширна пушалня, по чиито леко кафяви стени сж изрѣзани ловджийски сцени.

Повечето отъ кабинитѣ сж построени къмъ външнитѣ стени на кораба. Вжтрешнитѣ кабини сж много малко. За по-голѣмо удобство и за да се спечели пространство, леглата сж сгъваеми и презъ деня се скриватъ.

За облицовката на тѣхнитѣ стени сж употрѣбени повече отъ 30 различни видове дърменъ материалъ. Две луксозни жилища притежаватъ частни подове за разходка и 40 кабини иматъ собствени тераси. Плавателниятъ басейнъ е дълъгъ около 23 м., а театралниятъ салонъ за I кл., който служи и за кинопредставления, побира 380 души въ удобни кресла.

Въ зимната градина бликатъ хладни водни струи отъ два голѣми фонтани и множество пойни птички огласяватъ съ пѣснитѣ си пространството.

Една приятна и спретната детска зала е помѣстена — въ една отъ димнитѣ тржби, която служи само за украса, а въ другата „слѣпа" димна тржба се намиратъ помѣщенията за животни и тѣхнитѣ касе намиратъ помѣщенията за животни и тѣхнитѣ кафези. Значи корабътъ притежава две „слѣпи" димни тржби.

Трапезарията за пжтници отъ туристическата класа е снабдена съ 300 стола. И за тая класа пжтници има особни кинотеатъръ, детска стая и пр. Трапезарията за III класа дава удобства за хранене на 340 души и нейната веранда събира около 130 пжтници.

Доста изплашени отъ пожаритѣ, зачестили напоследъкъ по тѣхнитѣ кораби, французитѣ сж взели строги мѣрки за опазването на „Норманди" отъ огнената стихия. Многобройни специални апарати и електрически автоматични пожарни съобщители изпълватъ всички корабни помѣщения. Всичкиятъ употрѣбенъ при постройката на „Норманди" дървенъ материалъ е покритъ съ огнеопоренъ азбестовъ пластъ.

Спасителнитѣ лодки на „Норманди" се придвижватъ съ витло, но не посрѣдствомъ моторъ, а чрезъ ржчна сила. Тѣлото на океанския колосъ е боядисано съ черна боя. Всички надстройки сж бѣли, а надъ тѣхъ се издигатъ три червени съ черна горна частъ димни тржби, една следъ друга отстжпващи въ височината си.

Презъ време на английското посещение съ напълното завършване на кораба сж били заети около 7000 души работници.

Съобщава: *Н. Бакаловъ*

Изъ нивота на клоноветѣ

Новоизбрани настоятелства

Плѣвенскиятъ клонъ на Б. Н. М .С. е избралъ ново настоятелство за 1935 г., което се е конституирало както следва:

1. *М. Миловъ* — председатель:
2. *Подполковникъ Ганчевъ*, командиръ на 4-а дружина.
3. *Илия Димитровъ*, областенъ директоръ по земедѣлието.
4. *Симеонъ Маринчевъ*, началникъ гара Плѣвенъ.
5. *Аспарухъ Върбановъ* — търговецъ.
6. *Петко Д. Петковъ*, търговецъ.
7. *Василъ Петровъ*.

Контролна комисия

1, Инженеръ Ковалджиевъ
2. Г. Банчевъ
3. Христо Маринчевъ.

Бургасъ — На 27 януарий е станало Общото годишно събрание, на което е било избрано ново управително тѣло. Конституирало се е, както следва: Председатель: Борисъ Н. Станевъ, н-къ на пристанището; подпредседатель: Пенчо Цаневъ, търговецъ; секретарь: Иванъ Райновъ, чиновникъ Б. З. и Кооп. Б; касиеръ: Марко Хасонъ, търговецъ; домакинъ: Дититъръ Димитриевъ, студентъ; п. домакинъ: Дионисъ х. Дионисиевъ; съветници: Борисъ Н. Станевъ, пилотъ въ пристанището, Стефанъ Николовъ, книжаръ, Петко Ив. Задгорски, художникъ-учитель, Александъръ Петровъ, чиновникъ и Христо Богоевъ, студентъ. Контролна комисия: Борисъ Ганевъ, чинов. Б. Н. Банка, Тодоръ Гецовъ, търговецъ и Любомиръ Георгиевъ, чиновникъ.

Пловдивъ — На 17. февруарий се е избрало ново управително тѣло, което се е конституирало, както следва: Председатель: Кирилъ Петровъ, тър-

говецъ; подпредседатели: Кирилъ Шкендеровъ, нотариусъ и Георги Кожухаровъ, търговецъ; секретарь: Коста Пиринчиевъ, адвокатъ; касиери: Христо Калпакчиевъ, индустриалецъ; домакинъ: Петъръ Кебеджиевъ, общ. сждия; н-къ налегиона: поручикъ Ацевъ;дописникъ: Йорданъ Величковъ, зам. окол. сждия; членове—съветници: Любомиръ Камбановъ, пом. юристъ-консулътъ на Плов. община и Калистеръ Пешевъ, сждия обл. сждъ. Контролна комисия: Председатель: Петъръ Маноловъ, счетоводитель, и членове: Лука Тодоровъ, търговецъ и свещеникъ Мандуловъ.

Созополъ — На 22. февруарий новоизбраното управително тѣло се е конституирало така: Председатель: Лейтенантъ Станю Вълковъ; подпредседатель: Д-ръ Керановъ; секретарь-касиеръ: К. Илчевъ и членове: Асенъ Гавриловъ, аптекарь, и Кр. Кънчевъ, преподаватель въ Морското училище.

Горна Джумая — На 15. декемврий м. г. въ Общото събрание се избрало ново управително тѣло, което се е конституирало, както следва: Председатель: Капитанъ Пенчо Неновъ; секретарь-касиеръ: Александъръ Георгиевъ, чинов. Македонска нар. банка и членове: Д-ръ Бл. Ингилизовъ, Станке Д. Захариевъ и Борисъ Лѣсичковъ.

Морски книгописъ

Цѣлувка надъ вълнитѣ, разкази отъ *Весела Страшимирова.*

Морето е единственятъ и винаги повтарящъ се фонъ въ разказитѣ на Весела Страшимирова, въ който доминиращъ елементъ е любовьта. И това не е случайно, а е наложено отъ искрено и дълбоко чувство на човѣкъ, който е израстналъ и живѣлъ при морето. Неговата промѣнлива красота е наистина изживѣна, видена съ очи, които го обичатъ, а грохотътъ или тихиятъ му плѣсъкъ сж музика, къмъ която ухото отъ рано е свикнало да се вслушва.

Затова и не звучи пресилено, когато тя казва, че нѣма по-красива рамка за любовьта отъ морето, разноликото море — синьо, зелено, златисто, сиво, мрачно, бурно, пълно съ трагична заплаха, море което разказва въ преливащи тонове—отъ ведросиния до безнадежно сивия магията, оплела живота на моряка.

И ето, на този фонъ израстватъ образитѣ на мжже и жени, запленени отъ неговата красота, тукъ се разплита несложната история на любовьта и сждбата имъ: морякъ, нехаенъ и жизнерадостенъ, отхвърлилъ условноститѣ на живота, на сушата се рѣе като волна птица надъ морската ширъ, алченъ да изживѣе всичко, погребалъ въ сърдцето си образитѣ на много забравени жени и, все пакъ, съ вѣчния копнежъ по новата, непознатата; и другиятъ — вѣренъ на единствената всрѣдъ хилядитѣ съблазни на голѣмитѣ пристанищни градове, носещъ образа ѝ, погледа ѝ, усмивката ѝ въ далечното море; *бедниятъ рибарь, израстналъ* въ борба съ морската стихия, съ закалена отъ вѣтъра и морето красота, събралъ въ зеницитѣ си мѣнливия блѣсъкъ на морето и съ сърдце, което знае да обича просто, но силно — това сж образи, които излжчватъ отъ таинствения и магиченъ чаръ на морската стихия и привличатъ неотразимо, всеотдайно.

Чуждоземката Мария напуща топлия югъ, гдето е израстла въ благополучие и богатство, заради младия гемиджия съ исполински ръстъ, свѣтли кафяви коси и морски очи; градското, изтънчено момиче, безъ погледъ назадъ, сжсва съ всичко, което до тогава е билъ живота ѝ и отдава любовьта си на бедния рибарь; съ тънкия и строенъ лодкарь, подъ чиято синя блуза се изопватъ силнитѣ мускули, когато размахва веслата — съ него избѣгва дъщерята на най-богатия рибарь въ града, гот.ва да се бори за щастието си съ упоритость, която носи въ кръвьта си; безъ страхъ и съ примирение поема жената примамливата, но тревожна сждба — да бжде моряшка жена. Защото, рано или късно, идва день, когато хоризонтътъ ще остане пустъ предъ очакващитѣ съ копнежъ очи.

Съ особена простота и искреность затрогватъ разказитѣ „Чуждоземката Мария", „Жоржъ" и най-вече „Алфредъ и Фрицъ" гдѣто увличащо и игриво предава срѣщата на дветѣ крайморки съ чужденцитѣ, скитници по море.

Може би, малко баналнитѣ и като че ли вече познати истории, които ни разказва Весела Страшимирова, се изкупватъ съ непосрѣдственото чувство, което се излжчва отъ тѣхъ и отъ наблюдателностьта ѝ, свикнала да открива много и въ малкото, обикновеното и неусѣтно да приобщи и насъ къмъ любимото море и неговитѣ хора.

Това важи особено за разказитѣ, гдето авторката безъ да се опитва да вмъкне нѣкоя философия, сама ни довежда до простата и дълбока философия на примирението.

Съ нѣколко само линии В. Стр. умѣе да нарисува пейзажа, обстановката на малкото рибарско морско градче и да създаде подходящо настроение. Разказътъ ѝ е живъ, свободенъ, образенъ. Може би шокиратъ само небългарскитѣ имена, които обича да дава на героинитѣ си и които звучатъ фалшиво и чуждо.

Я. Арнаудовъ

Посрѣдническа 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

Вик. И. Филиповъ: Бирникътъ дошелъ — повесть 60 лв.
Разкази на ловеца . . . . . 50 лв.

Вл. Поляковъ: Слънцето угаснало, романъ . . . . 50 лв.
Викъ — романъ . . . . . 60 лв.
Звезди въ прозореца . . . . . 60 лв.

Дам. Калфовъ: Индийскиятъ петелъ — хумористични разкази . . . . . 50 лв.

Свѣтославъ Миковъ: Кжщата при последния фенеръ 35 лв.
Автомати, разкази . . . . . 35 лв.
Дамата съ рентгеновитѣ очи 40 лв.

И. В. Ракитинъ: Дунавски сонети — стихове . . 20 лв.

Нор. Стубель: Сиротински пѣсни — стихове . . . 25 лв.

Асенъ Раздѣлкитковъ: Планински нощи . . . . . 30 лв.

Теодоръ Траяновъ: Български балади — стихове, подвързана . . . . . 60 лв.

Дора Габе: Мълчаливи герои — повесть . . . . 50 лв.

Анг. Каралийчевъ: Томъ I — Росенския каменъ мостъ и др. разкази 40 лв.
Томъ II — Лъжовенъ свѣтъ и др. разкази . . . . 45 лв

Хр. Смирненски: Томъ I — Стихотворения . . . . 50 лв.
Томъ II — Хуморъ и сатира . . . 60 лв.
Томъ III — Разкази и фейлетони 60 лв.

Кон. Константиновъ: Кръвь — романъ . . . . . 50 лв.
Любовь — романъ . . . . . 50 лв.

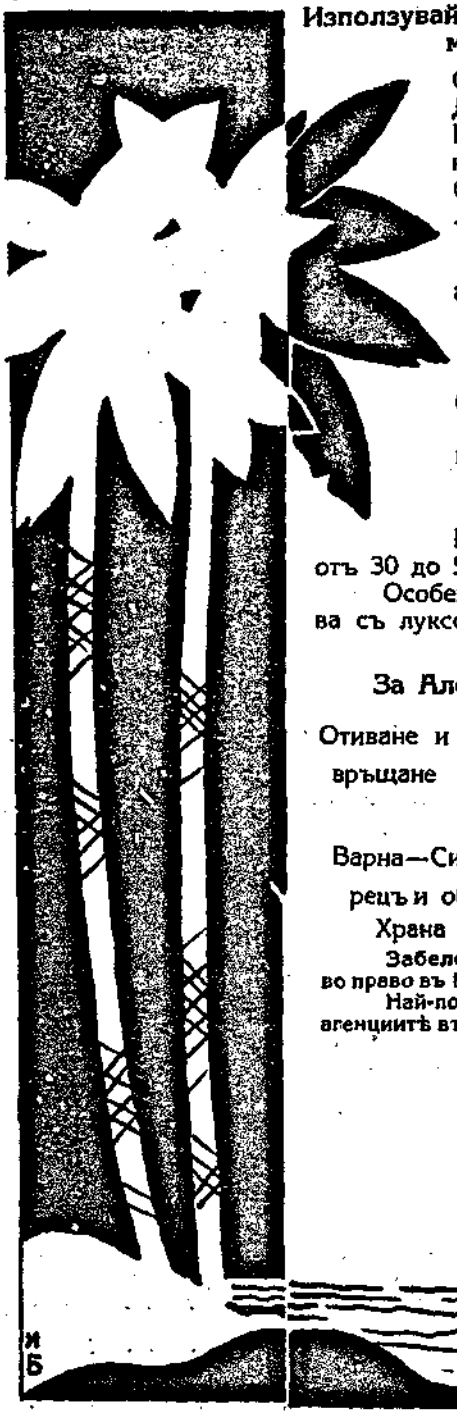
Пенчо Пиневъ: Времена и хора — разкази . . . 50 лв

Димо Сѣровъ: Светица и др. разкази . . . . . 30 лв.
Трагедията на Боровъ . . . . . 30 лв.
Златна Прага — картини и предания 30 лв.

К. Гълъбовъ: Орнаменти — литературни и философски есета . . . . . 40 лв.
Вълшебния играчъ — разкази . . 30 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:

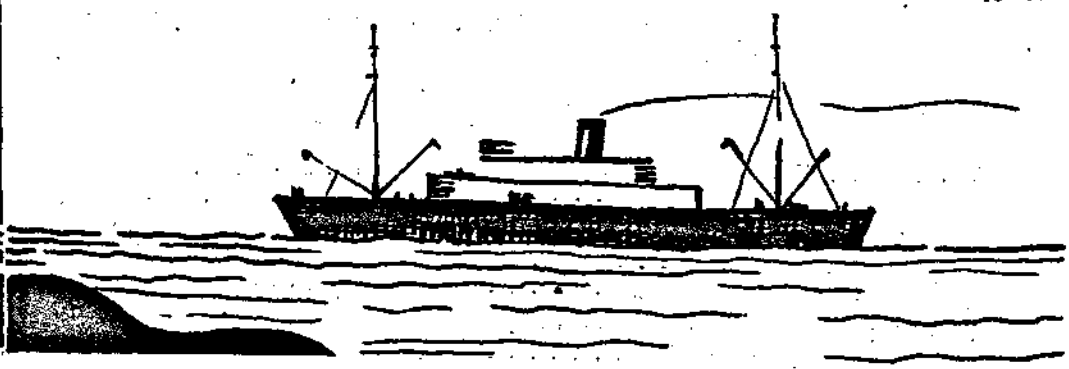
Варна—Синьоморецъ и обратно	I класа	лв. 680	Варна—Бургасъ и обратно	I класа	лв. 400
	II класа	лв. 540		II класа	лв. 300
	III класа	лв 360		III класа	лв. 200

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

Забележка: Свърхъ горнитѣ такси за пѫтнишкитѣ билети се събиратъ допълнително кейо во 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. **Черноморска пролѣть** — Стефанъ Станчевъ. 2. **Родина** — Паулина Станчева. 3. **Нашето търговско корабоплаване** — инж. М. Островъ. 4. **Най-голѣмата опитна корабостроителна станция** — Алиса Мюллеръ-Нойдорфъ. 5. **На слънчевия градъ и Моряци** — П. Савовъ. 6. **Споменитѣ на стария адмиралъ** — П. А. Шишковъ. 7. **По поре** — Крумъ Кънчевъ. 8. **Край брѣговетѣ на Норвегия** — Т. Брънековъ. 9. **Детската колония на Плѣвенския морски сговоръ** — Маринъ Милчевъ. 10. **Външенъ политически прегледъ** — Борисъ Първановъ. 11. **Воденъ спортъ.** 12. **Морски новини.**

АРМЕЙСКИ ВОЕННО-ИЗДАТЕЛСКИ ФОНДЪ — СОФИЯ, 493—1935.