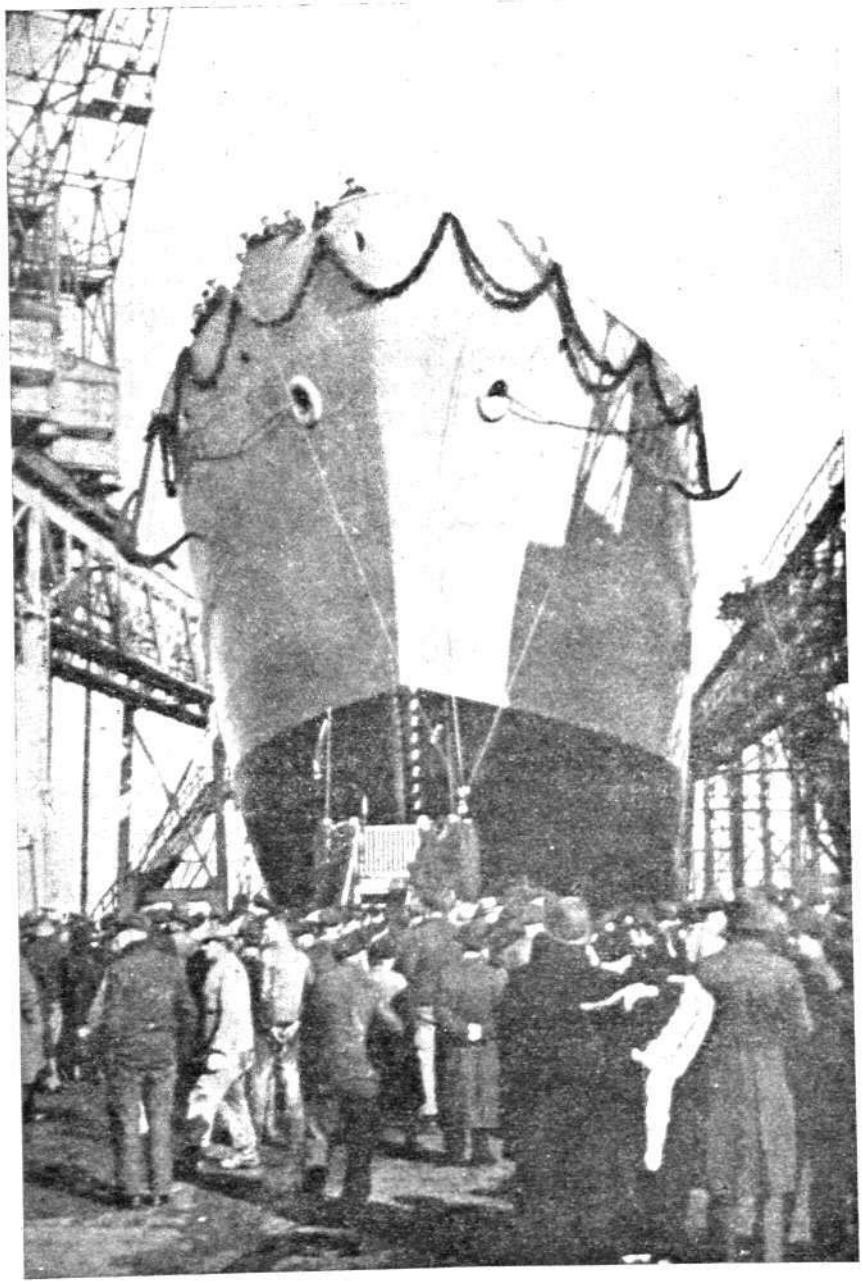
МОРСКИ СГОВОРЪ

СПУСКАНЕТО НА „ВАРНА" ВЪ ВОДАТА



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

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



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

ВСИЧКИ ВИДОВЕ СПОРТЪ—развлѣчения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

ГОЛѢМИ МУЗИКАЛНИ ТЪРЖЕСТВА въ началото на м. августъ, съ участието на най-виднитѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ Народенъ драматиченъ театръ и Народната опера.

УСЛОВИЯ ЗА ЖИВОТА НАЙ-ИЗНОСНИ

Първостепенни хотели отъ 40—90 лв. на легло.

Частни квартири отъ 25—100 лв. дневно, споредъ категорията и числото на леглата.

Меню въ първокласни ресторанти отъ 50—80 лв. дневно.
А ла картъ, пъленъ обѣдъ, безъ питиета, отъ 25 лв. нагоре.

Лѣтовна карта за цѣлия сезонъ 30 лева.

ТАКСИ ЗА БАНИТѢ:

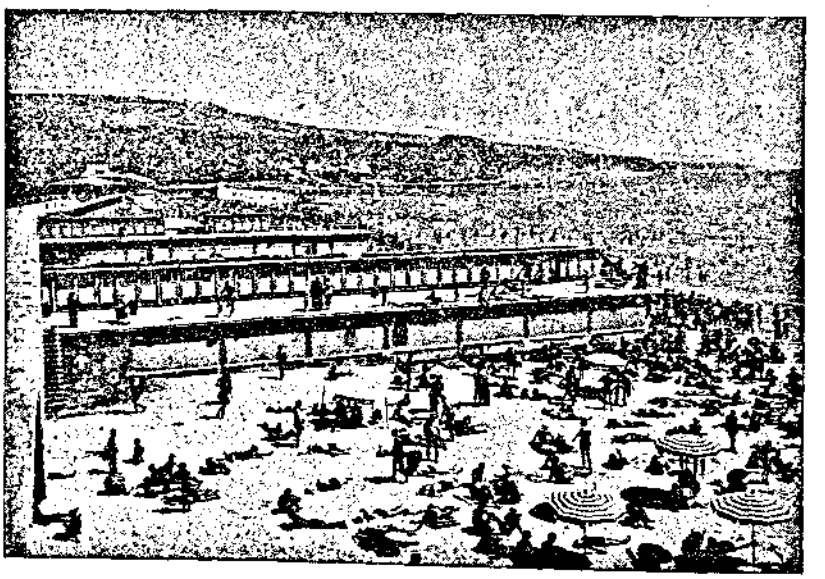
1. Студени бани { I класа кабина 15 лв. / II „ шкафче 8 лв. / III „ обща съблѣк. 5 лв.

2. Топли бани { I класа на часъ 20 лв. / II „ „ 12 лв.

Отъ 1. юний до 30. септемврий лѣтовницитѣ се ползуватъ съ 50% намаление по Б. Д. Ж., като за връщане билетитѣ важатъ до 31. октомврий Отъ 12. юлий до 12. Августъ намалението е само 30%.

Бюрото за лѣтовници при Курортното стопанство въ приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовницитѣ безплатно.

За тия, които търсятъ абсолютно спокойствие и морелѣчение — препоржчваме Св. Константинъ.



Лѣтовници, запомнете, че есеньта въ Варна е сжщо тъй приятна, както и лѣтото, — но при сравнително по-низки цени.

Отнасяйте се за всичко до Вар. град. общ. курортна дирекция.

МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

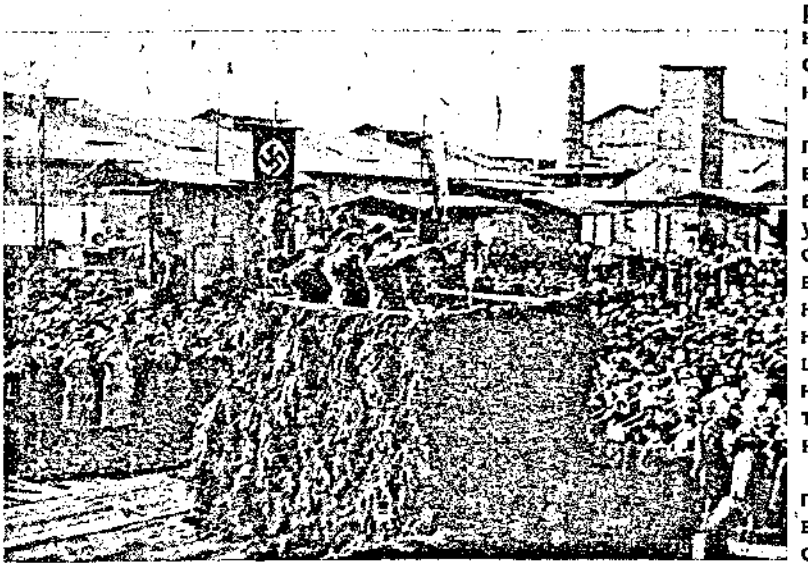
Година 14 | УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ | Брой 4

Варна, априлъ 1937 г. | Глав. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ

В. ИГНАТОВЪ

НОВИЯТЪ „ВАРНА"

На 2. мартъ т. г. въ корабостроителницата Neptunwerft Rostock G. m. b. h.—Германия, бѣше спуснатъ на вода новиятъ параходъ на Бълг. търг. параходно дружество „Варна". Българското корабоплаване отбелязва новъ успѣхъ. Ние не можемъ да не подчертаемъ това голѣмо събитие отъ живота на Бълг. търг. параходно дружество. Защото неговиятъ успѣхъ е напредъкъ за родното корабоплаване и ценна придобивка за цѣлото ни стопанство. Спущането на вода на единъ новопостроенъ корабъ е цѣло събитие, не само за корабостроителницата, която вижда въ него резултатъ отъ своята техническа мощь и напрежение, но и за собственика на кораба, защото последниятъ става изворъ на нови надежди и възможности за стопанско творчество и е признакъ за цвѣтущото състояние на дѣлата на своя стопанинъ.

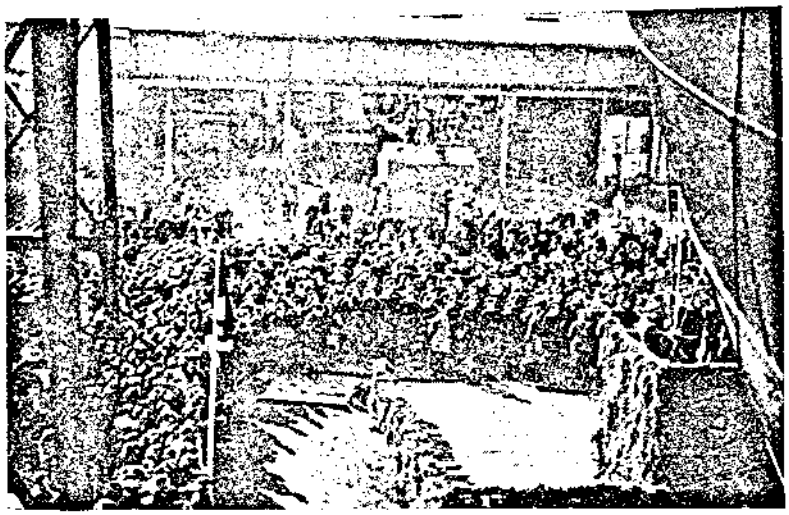


Тържество по спускането на „Варна" въ водата

Новиятъ корабъ е указание за новия курсъ въ политиката на параходното ни дружество. Следъ „Родина", „Варна„ е вториятъ по редъ въ пжтя на увеличение на тонажа му и подновяване на парка, споредъ последната дума на техниката и споредъ нуждитѣ, за които е предназначенъ корабътъ. Това обстоятелство е отъ особно значение за стопанството ни, очакващо отъ българското корабоплаване да стигне до състояние да може да задоволи нуждитѣ му така, че да го освободи отъ опекунството на чуждитѣ знамена въ решителния моментъ. Защото ползата отъ родното корабоплаване се чувствува отъ стопанството тогазъ, когато интереситѣ му сж застрашени, а това е възможно само, когато собственията ни тонажъ се укаже въ невъзможность да задоволи нуждитѣ ни и ние се принудимъ да диримъ чужди услуги. Въ нормално време българското знаме брани интереситѣ на стопанството ни, неусѣтно, като регулира навлата. Тази роля е възможна само, когато имаме параходи, които по рентабилность и технически усъвършенствувания отговарятъ на своитѣ съперници.

Следвоенната стопанска немощь въ всички страни изчезва. Възобновениятъ усиленъ стокообмѣнъ създаде добри условия за корабоплаването. Първиятъ признакъ за това е повишаването на всички навла, а заедно съ това и цената на всички кораби.

Изгледитѣ за още по-голѣмо развитие въ корабоплаването сж на лице. Този периодъ на подемъ, заедно съ стопанското преуспѣване, носи и доказателствата за ползата отъ родно корабоплаване, за което ратуваме непрекжснато. Ние се радваме, че този въпросъ е вече оцененъ правилно отъ всички фактори въ страната и тѣ даватъ съдействието си за развитието на корабоплаването ни въ лицето на Бълг. търг. параходно дружество и на Дунавската корабоплавателна служба. Усилията на частната инициатива и жертвитѣ на държавата се възнаграждаватъ отъ резултатитѣ. А тѣ сж на лице. Бълг.



Церемонията при спускането на „Варна" въ водата

търг. парах. дружество е източникъ на чужда валута, каквато до скоро не се очакваше. Чрезъ корабоплаването трудътъ на българския моряк се превръща въ артикулъ за износъ, който носи девизи, така нуждни за нашето стопанство. А невидимо то економисва за стопанството още повече девизи, които бихме платили на чуждото корабоплаване.

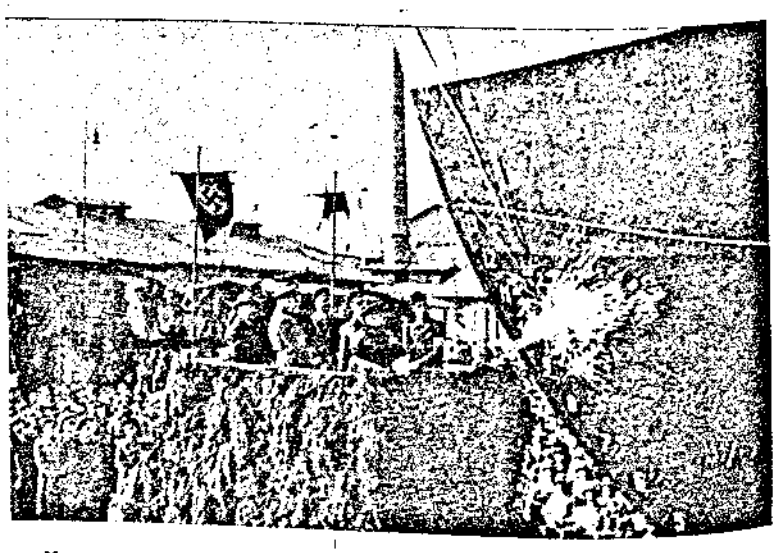
Не трѣбва, обаче, да се забравя, че корабоплаването току-що излѣзе отъ една небивала до сега криза, която, за да се превъзмогне, предизвика изключителни мѣрки, като унищожаване на стари кораби и други, макаръ и сравнително нови, но недостатъчно рентабилни, съ цель да се намали разполагаемия тонажъ и конкуренцията. Тѣзи мѣрки се предприеха въ интереса на корабоплаването и за неговото поощрение. У насъ нѣма още установени отношения на държавата къмъ корабоплаването. То се опредѣля съ идването на всѣки новъ кабинетъ или съ въпроса за приемане на договора между параходното д-ство и държавата, или съ всѣки новъ бюджетъ на държавата. Законътъ за поощрение на корабоплаването още не се поставя на разглеждане. А той е необходимъ, за да установи за единъ по-дълъгъ периодъ трайниусловия за развитие на родното корабоплаване, като опредѣли отношенията на държавата къмъ него и го гарантира въ моменти, каквито току що изживѣ свѣтовното корабоплаване. Нуждно ли е да доказваме това на тѣзи, отъ които зависи поставянето на въпроса ? Нека не забравяме, че всѣки периодъ на процъвтяване се смѣня съ такъвъ на известенъ застой и упадъкъ.

Законътъ за поощрение тогазъ ще е най-необходимъ. Той трѣбва сега да се създаде, защото всички схванаха нуждата отъ родното корабоплаване и виждатъ резултатитѣ му.

Новиятъ параходъ има скорость 12 мили въ часъ, дължина 91,5 м., ширина 13,26 м., напълно натоваренъ ще гази 5,64 м., товароподемность 3000 тона и мощность на машината 1600 к.с. Машината му е Lenz параходенъ типъ съ тройно разширение, съ четири цилиндра, по два за високо и срѣдно налѣгане, а низкото налѣгане се използува чрезъ една турбина, система Deschimag, съ единъ кондензаторъ. По този начинъ, чрезъ турбината, се прави економия отъ 20% отъ използуването на изработената пара. Параходътъ има два огнетржбни котела, работещи при 16 атмосферно налѣгане и при температура на парата 325° С. до машината, т. е. ще има прегреватели на парата.

Една новость е, че параходътъ ще разполага съ 800 кубически метра хладилно помѣщение, охлаждано съ компресорна инсталация, съ отдѣлна парна машина. Въ хладилнитѣ помѣщения за замръзяване ще може да се поддържа студъ до —16° С. По този начинъ параходътъ отговаря на една належаща нужда, защото хладилницитѣ въ варненското пристанище и въ Бургазъ биха останали безъ значение за износа ни, ако нѣма параходи съ хладилни помѣщения, за да носятъ охладенитѣ износни артикули. „Варна" е предназначенъ да обслужва египетската линия и е напълно съобразенъ съ нейнитѣ нужди.

Спущането на вода на „Варна" е станало при голѣмо тържество въ присжтствието на представитель на Бълг. търг. параходно дружество и българскитѣ и германскитѣ власти. Българското знаме вече краси новиятъ „Варна", който възражда името на своя предшественикъ и поема традициитѣ и славното му минало, за да ги продължи. Нека пожелаемъ този успѣхъ на Бълг. търг. параходно дружество да се последва и отъ други, за да се осжществи една отъ най-голѣмитѣ цели и на организацията ни.



Моментъ отъ тържеството по спускането на „Варна" въ водата. Капитанъ I рангъ С. Ивановъ счупва бутилка шампанско о кораба

СТЕФАНЪ ИВ. СТОЯНОВЪ

ДВЕ МОРЕТА

Сякашъ скжпъ и руменъ споменъ —
слънцето изгрѣлото —
праща леко въ даръ огроменъ
Черното на Бѣлото.

Тихата имъ пѣсень слушатъ
брѣгове далечнитѣ.
Въ мигъ просторитѣ огласятъ
воплитѣ имъ вѣчнитѣ. —

Че се две морета търсятъ —
Черното и Бѣлото,
катъ вина две да се слѣятъ —
ново съ прекипѣлото...

Г. ВАТЕВЪ

ТЕРИТОРИАЛНИ ВОДИ

(Продължение отъ бр. 3, год. 14)

На тия въпроси проф. Жиделъ предлага следното решение:

1. Всички прибрѣжни държави да приематъ една и сжща ширина на териториалнитѣ си води, равна на 3 морски мили (5555 метра), върху която да иматъ пълно териториално върховенство.

2. Сжщитѣ държави, въ редъ следващи зони морска повръхность, безъ да иматъ пълно териториално върховенство, да могатъ да запазватъ чрезъ международни конвенции изключително за себе си известни права, като напр.: а) право за риболовъ; б) право да преследватъ контрабандни товари; в) право на митнически надзоръ и пр.

Продължаващата зона, значи, е часть отъ свободното море, следваща непосрѣдствено до териториалнитѣ води, върху която крайбрѣжната държава нѣма пъленъ суверенитетъ, но ще може да си запазва само известни строго опредѣлени права. По такъвъ начинъ прибрѣжнитѣ държави, които претендиратъ за ширина на териториалнитѣ си води, по-голѣма отъ 3 морски мили, напр. 6 или 12 морски мили, само съ огледъ на нѣкои свои интереси, отнасящи се, било до запазване на риболуването изключително за своитѣ поданици, било поради други причини, ще могатъ да сторятъ това, чрезъ запазване на това си право чрезъ конвенции, съ които да уредятъ продължаващата зона. Но дали съ това биха се премахнали мжчнотиитѣ? Дали нѣма да се прехвърлятъ досега сжществуващитѣ спорове въ връзка съ териториалнитѣ води върху продължаващата зона? На тоя въпросъ, казва Жиделъ, ще се отговори съ принципа на Паскалъ — „Мжчнотиитѣ по-добре се разрешаватъ, когато се отдѣлятъ една отъ друга". И, действително, спорнитѣ отношения между държавитѣ въ продължаващата зона ще бждатъ по-опредѣлени и не тъй комплицирани отъ идеята за суверенитета, следователно, по-лесно разрешими.

Ако тази нова теория на проф. Жиделъ за териториалнитѣ води и за продължаващата зона би се приложила на практика, дали тя би се съгласувала съ претенциитѣ на различнитѣ държави?

Най-напредъ, ако приемемъ, че въ териториалнитѣ си води държавата има пъленъ суверенитетъ, който по нищо не се различава отъ суверенитета ѝ върху земната повръхность, ще трѣбва ли търговскитѣ кораби на една държава, когато посещаватъ пристанищата на друга държава, да искатъ специално разрешение да преминаватъ презъ териториалнитѣ ѝ води, за да не засегнатъ суверенитета ѝ? На тоя въпросъ трѣбва да се отговори отрицателно, *но само за мирно време*, защото това право на преминаване е осветено отъ вѣковетѣ. Това право е било защищавано на Хагската конференция въ 1930 г. отъ всички участвували 47 държави.

Разбира се, чуждиятъ търговски корабъ, когато упражнява това си право, трѣбва да спазва всички правила, създадени отъ тия държави, относно навигацията, които правила, обаче, трѣбва да бждатъ еднакви за всички кораби — чужди и свои. Разликата може да се отнася само до лова и риболова. Споровете, които не интересуватъ прѣко навигацията, лесно биха могли да се разрешатъ отъ юриститѣ. Напр., ако едно дете се роди на английски корабъ презъ време, когато корабътъ преминава териториални води на Франция, отъ родители германци, то негово поданство ще се опредѣли по правилата на междудържавното право при стълкновение на германскитѣ и френскитѣ закони. Споредъ френския законъ детето ще има поданство по jus soli, т. е. по закона на земята, гдето се е родило, т. е. френско поданство, а по германския законъ, то ще има поданство по jus sanguinis (по закона на кръвната връзка), т. е. поданство на родителитѣ си. Но, ако раждането е станало въ продължаващата зона, то поданството му ще се опредѣли при столкновение на английскитѣ и германскитѣ закони, защото ще се счита, че детето се е родило на английската територия, понеже продължаващата зона е часть отъ свободното море и всѣки корабъ, плаващъ въ последното, се счита часть отъ територията на оная държава, чийто флагъ носи.

По сжщия начинъ би се разрешилъ въпросътъ, напр., ако единъ престжпникъ избѣга на чуждъ корабъ въ Варненското пристанище; докато корабътъ не е напустналъ българскитѣ териториални води, органитѣ на българската власть могатъ да го настигнатъ и да задържатъ престжпника, но ако корабътъ е излѣзълъ отъ териториалнитѣ води и навлѣзълъ въ продължаващата зона, въ която е запазено правото само за риболовъ, то органитѣ на държавната власть не биха могли да го задържатъ, защото ще нарушатъ суверенитета на държавата, на чийто корабъ се намира престжпника.

Военнитѣ кораби*), напротивъ, нѣматъ право на

*) Споредъ чл. 8 отъ Наредбата-законъ за териториалнитѣ води на Царството (Д. в-къ брой 243 отъ 28. X. 1935 г.), преминаването на чуждитѣ военни кораби презъ българскитѣ териториални води е разрешено. Тая разпоредба на закона буди недоумение, понеже е противна на суверенитета на българ. държава и междудърж. морско право.

свободно преминаване презъ териториалнитѣ води. Тѣ могатъ да преминаватъ последнитѣ само следъ предварително разрешение отъ държавната власть.

Най-после, онова, което се каза за суверенитета на териториалнитѣ води, се отнася и до въздушното пространство надъ тѣхъ, съ тази разлика, че суверенитетътъ на въздушното пространство е пъленъ и никакво безпрепятствено преминаване на чужди хвърчила, цивилни или военни, не е допустимо, безъ особна за това конвенция. Има, следователно, разлика между правния режимъ на териториалнитѣ води и на въздушното пространство надъ тѣхъ.

Впрочемъ, предлаганата отъ проф. Жилбертъ Жиделъ юридическа система не внася сжществени новости по отношение на сжщинскитѣ териториални води. Тя само се домогва да опредѣли по-ясно и да укрепне правото на прибрѣжнитѣ държави въ тия води. А такова е, изглежда, желанието на всички прибрѣжни държави, което личи отъ размѣненитѣ възгледи по този въпросъ при разисквания на Хагската конференция отъ 1930 г. При тия разисквания, представителитѣ на почти всички държави сж поддържали, че една прибрѣжна държава има право на пъленъ суверенитетъ въ своитѣ териториални води и последнитѣ да се считатъ като часть отъ държавната територия, покрита съ вода.

Съвсемъ другояче държавитѣ сж наклонни да третиратъ продължаващата зона. Какво значение би имала, отъ междудържавно правно гледище, претенцията на една държава да упражнява нѣкои точно опредѣлени права извънъ териториалнитѣ си води — въ продължаващата зона? Отговоритѣ на тоя въпросъ сж най-различни. Англия счита, че продължаващата зона може да бжде учредена и прибрѣжната държава може да си запазва известни права въ нея, само чрезъ двустранни съглашения съ друга държава. Съединенитѣ щати считатъ, че въпросътъ за продължаващата зона е главно фактически, а не правенъ; Япония пъкъ счита продължаващата зона за нежелателна.

Аналитично погледнато, правата, които би претендирала една прибрѣжна държава да упражнява въ продължаващата зона, биха могли да се сведатъ въ три групи: 1) фискални права, 2) права относно риболова и 3) права относно своята сигурность. Фискалнитѣ права, упражнявани въ продължаващата зона, датиратъ отъ много старо време. Най-добъръ примѣръ въ това отношение ни дава Англия, макаръ тя днесъ да е противница на тия права. Отъ 1716 до 1876 год., т. е. въ продължение на единъ вѣкъ и половина, Англия, за да тури край на контрабандата, вършена покрай нейнитѣ брѣгове, съ редъ закони, извѣстни подъ името „Hovering Acts" си е запазвала правото да преглежда нуждитѣ кораби до 12 мили отъ брѣга и да залавя сжщитѣ, ако се установи, че тѣ се занимаватъ съ контрабанда. Извѣстенъ е сжщо законътъ за алкохолната забрана въ Съединенитѣ щати, който бѣ въ сила отъ 1924 год. до 1932 год. и споредъ който Съединенитѣ щати си запазиха правото да преследватъ контрабандата на алкохола, извънъ териториалнитѣ си води.

Видно е, прочее, че продължаващата митническа зона би могла, при известни условия, да бжде счетена като институтъ на междудържавното обичайно право, поради което не би представявало особена мжчнотия постигането на едно междудържавно съглашение по този въпросъ което да оедноквява ширината и правното положение на фискалната продължаваща зона.

По въпроса за риболова се поставятъ два въпроса: 1) Има ли смисълъ да се увеличава пространството, въ което риболовътъ е запазенъ изключително за поданицитѣ на прибрѣжната държава? и 2) Има ли смисълъ да се увеличава пространството, въ което прибрѣжната държава би могла да вземе мѣрки, приложими еднакво добре спрямо чужденцитѣ, както къмъ своитѣ поданици, съ огледъ на едно разумно протежиране на морската фауна?

Съгласието между държавитѣ по тия два въпроса, относно риболова, би се постигнало много по-мжчно, отколкото това при фискалнитѣ права. И, наистина, за известни държави, като, напр., Норвегия и Португалия, въпросътъ за риболова има грамадно значение за стопанството на държавата. Отъ друга страна пъкъ, тъй като рибитѣ и другитѣ морски видове, които сж обектъ на риболовъ и могатъ да се използуватъ за ядене отъ човѣка, били тѣ уседнали (придънни) или пасажни, обитаватъ само известни малки пространства отъ морската ширъ, гдето се съчетаватъ необходимитѣ условия за живота и размножаването имъ — температура, свѣтлина, храна и подслонъ, каквито сж крайбрѣжието и плитковинитѣ (банкитѣ)—то ясно е, че морскиятъ риболовъ се упражнява главно въ териториалнитѣ води. Следователно, безсмислено и безцелно би било да се увеличава пространството отъ една прибрѣжна държава, въ която тя ще запазва правото за риболуване изключително за своитѣ поданици (продължаваща риболовна зона), повече отъ размѣритѣ, установени отъ мѣстнитѣ морски обичаи. Такова увеличение на запазената за поданицитѣ на държавата риболовна зона, не ще бжде въ интересъ дори на последнитѣ, защото то съ нищо не ще ги ползува.

Най-важни сж правата, които всѣка държава иска да запази въ териториалнитѣ си води, отнасящи се до нейната сигурность. Схващанията на държавитѣ по въпроса, дали едно право се отнася до сигурността на държавата или не, сж най-различни. Преди всичко, понятието „сигурность" може да се отнася до най-различни нѣща, като, напр., санитарна сигурность, сигурность на корабоплаването (навигацията) и пр.

За да осигури свободното и безопасно плаване покрай брѣговетѣ си, всѣка държава е властна да създава редъ правила, съ които да урежда начина на корабоплаването, и тия правила сж задължителни, както за корабитѣ, регистрирани въ нейнитѣ пристанища, така и за чуждитѣ кораби. Държавата може и е длъжна да огражда плитковинитѣ на брѣговетѣ си съ вехи, плаващи буьоци и разни свѣтлинни и звукови знаци за мъгливо и нощно време. Тя е властна да строи по брѣговетѣ си фарове, да задължава всички кораби, които преминаватъ известни опасни отъ подводни плитковини мѣста и тѣснини или когато влизатъ и излизатъ отъ нейнитѣ пристанища, да си служатъ съ пилоти (корабоводачи).

По отношение пъкъ на санитарната ѝ сигурность, всѣка крайбрѣжна държава е властна да упражнява санитаренъ надзоръ на пристигащитѣ отъ чужди пристанища кораби, да опредѣля известни мѣста на особено, ако има сведения, че корабитѣ идватъ или вървуватъ опасни заразни болести, като чума, лепра, холера и др.

Тѣзи въпроси — за сигурностьта на корабоплаването и за санитарната сигурность, не съставяватъ особени юридически мѫчнотии. Сѫществува, обаче, друга една сигурность — *военната,* която е сѫщинскиятъ ключъ на всички правни мѫчнотии около въпроса за ширината на териториалнитѣ води. Тия правни мѫчнотии се състоятъ въ стремежитѣ на всѣка прибрѣжна държава да осигури най-ефикасна защита на морскитѣ си брѣгове въ време на война.

При повдигнатитѣ спорове относно въпроса за военната сигурность на брѣговетѣ, въ Хагската конференция сѫ се очертали три непримирими гледища:

1) Най-силнитѣ морски държави сѫ застѫпвали гледището, че всѣка прибрѣжна държава, въ време на война, било че воюва, било че е неутрална, да не може да поставя каквито и да било мини заграждания вънъ отъ териториалнитѣ си води, нито да инсталира каквито и да било съоръжения вънъ отъ тия води, които биха били прѣчка за свободното корабоплаване. Защитата на брѣговетѣ да се организира съ пасивни срѣдства за борба само отъ брѣга и въ териториалнитѣ води, а вънъ отъ териториалнитѣ води съ активни срѣдства за борба (кораби, подводници, водохвърчила и пр.).

Това ще рече, режимътъ на териториалнитѣ води да бѫде еднакъвъ, както за мирно, така и за военно време. Тази теза е най-изгодна за силнитѣ морски държави, защото известно е, че отъ гледище на морската стратегия и тактика, най ефикасна е защищата на брѣговетѣ, когато корабитѣ на неприятеля не се допускатъ да минаватъ близко до тѣхъ, било чрезъ разбиване на противниковия флотъ въ открито море, било чрезъ изнасяне на защитата на брѣговетѣ далечъ отъ последнитѣ съ активни бойни срѣдства — стражеви подводници, кораби и водохвърчила и, най-после, като се блокиратъ корабитѣ на неприятеля въ собственитѣ му пристанища и морски бази и не имъ се позволи да излизатъ отъ тамъ, освенъ ако се решатъ да приематъ решителното сражение за овладяване на откритото море.

2) По-слабитѣ морски държави, като приематъ да се установи една обща за всички широчина на териториалнитѣ води, равна на 3 морски мили, въ която държавата да има пълно териториално върховенство и следваща до тия води зона („Zone contigne"), въ която зона държавата може чрезъ двустранни съглашения да си запазва известни права, сѫ настоявали да се приеме, че въ време на война, поради законната самоотбрана, въ която се намира всѣка отъ воюващитѣ страни или когато една неутрална държава бѫде нападната отъ нѣкоя отъ воюващитѣ държави, да може да се инсталиратъ всѣкакви бойни срѣдства за отбрана на брѣговетѣ въ зоната, следваща следъ териториалнитѣ води. Наистина, инсталирането на такива срѣдства въ поменатата зона ще затрудни корабоплаването на неутралнитѣ държави, но тѣ трѣбва да приематъ това ограничение на правото имъ за безпрепятствено плаване, понеже то не е насочено противъ тѣхъ, а единственно само въ интереса на законната самоотбрана на защищаващата брѣговетѣ си държава.

3. Най-после, ония прибрѣжни държави, които сѫ лишени не само отъ активни бойни срѣдства за защита на брѣговетѣ си, но не разполагатъ и съ достатъчно срѣдства за пасивна отбрана на брѣговетѣ си, каквато е България, не сѫ съгласни, изобщо, да се приеме за ширина на териториалнитѣ води ивицата отъ 3 морски мили, а настояватъ тая ивица да бѫде по-широка и то въ зависимость отъ брѣговитѣ си очертания, съ огледъ да могатъ съ развързани ржце да организиратъ въ по-широката ивица териториални води и съ малкото бойни срѣдства, съ които разполагатъ най-ефикасна защита на брѣговетѣ си, безъ да даватъ основание за недоволство на неутралнитѣ държави, че затрудняватъ корабоплаването и безъ да си навлѣкатъ отговорность за нарушение на нормитѣ на международното право относно свободата и безопасностьта на корабоплаването.

Тѣзи именно противоречия попрѣчиха на Хагската конференция отъ 1930 г. да постигне задоволителни резултати.

По настоящемъ правната мисъль на познавачитѣ на междудържавното публично морско право е насочена къмъ дирене на едно компромисно решение по въпроса за режима на териториалнитѣ води, което да примири противоречивитѣ интереси на държавитѣ, съ огледъ на военната имъ защита, и да отговаря на такива условия, че да може автоматически да се прилага и за мирно, и за военно време.

Тая проблема, разбира се, е трудна, но не е невъзможна.

ОХРАНА НА НАШИТѢ БРѢГОВЕ

Лейтенантъ ПАНЧЕВЪ

Подводницитѣ и борбата съ тѣхъ

(Продължение отъ брой 3, год. 14)

Какви задачи могатъ да се дадатъ на подводницитѣ?—Презъ време на Общоевропейската война, на подводницитѣ сѫ давани следнитѣ задачи:

а) **Разузнаване.** „Да узнаешъ разположението на противника, значи, да си осигурилъ половината отъ победата" — казва една военна мѫдрость.

Разузнаването започва още отъ преди войната. Подводницитѣ отиватъ предъ базитѣ на противника, и, като се прикриватъ умѣло, наблюдаватъ, както движението на разнитѣ кораби, така и подготвителнитѣ работи по отбраната на брѣга. Презъ време на мобилизацията тѣ събиратъ сведения за съсрѣдоточаването на бойнитѣ и търговскитѣ кораби, отъ което може да се извади заключение за намѣренията на противника: приготвянето на главни, спомагателни и маневрени бази, подготовка на излази (десанти), съсрѣдоточаване на войски и пр.

Презъ време на цѣлата война подводницитѣ разузнаватъ за движението на противниковитѣ кораби, поставянето на минни загради, отбранителнитѣ работи по брѣга и др. За всичко забелязано тѣ донасятъ до своитѣ флоти, съ което улесняватъ действията имъ.

Разузнаването отъ подводницитѣ презъ време на войната трѣбва да става още по-тайно.

Подводникътъ разузнавачъ обикновено отива въ

дадения му районъ за разузнаване, спуска се подъ водата, дето стои тамъ неподвижно, за да не бжде чутъ отъ брѣговитѣ подслушвателни станции и само отъ време на време подава морегледа си, оглежда морето наоколо си или дадено мѣсто отъ брѣга, и пакъ го прибира подъ водата. Въ случай, че види нѣщо за отбелязване той си взема бележка и продължава наблюдението си.

Донесенията си той прави нощемъ, като се отдалечава отъ дневното си мѣсто за наблюдение. За предаването на сведенията, той трѣбва да излѣзе надъ повръхнината на водата. Следъ като направи донесението си и наново зареди акумулаторитѣ си (ако има нужда отъ това), подводникътъ се връща на мѣстото си за наблюдение и продължава последното.

Докато подводникътъ изпълнява разузнавателната си задача, той не бива да атакува противниковитѣ кораби, колкото и на удобно мѣсто и да сж, и колкото и съблазнителни да сж целитѣ му. Той съ това би издалъ присжтствието си и цѣлата разузнавателна работа ще бжде провалена.

Презъ време на войната, както нѣмскитѣ, така и английскитѣ подводници, редовно сж разузнавали предъ брѣговетѣ и вѣроятнитѣ мѣста за движението на противниковитѣ кораби.

Единъ английски подводникъ, следъ като е стоялъ предъ островъ Хелголандъ цѣли 28 дни, безъ да издаде присжтствиито си, а съ това и цѣлата разузнавателна работа на идвалитѣ тамъ по-рано английски подводници, сжщиятъ, единъ день, преди да бжде смѣненъ и си замине за Англия, влиза презъ разузнатия отъ него миненъ проходъ и въ устието на рѣка Яде, атакува и потопява единъ нѣмски кръстосвачъ. На другия день си заминава за Англия и тамъ прави донесението си, но вмѣсто да получи награда, командирътъ на тоя подводникъ бива даденъ подъ сждъ, осжденъ, лишенъ отъ чинъ и пратенъ въ единъ изправителенъ лагеръ. Това действие на английския подводникъ проваля английското разузнаване за цѣли два месеца. Сжщия билъ реабилитиранъ едва следъ войната (въ 1924 г.) и то следъ усилени застжпничества на отдѣлни обществености и организации.

Единъ подводникъ отъ подводно състояние, като си показва само морегледа, може да оглежда много малко пространство, достигащо въ радиусъ до 10 мили около стоещия на мѣсто подводникъ. Ако подводникътъ има възможность да се движи, районътъ му може да се увеличи.

За оглеждането на по-голѣми водни пространства се назначаватъ повече подводници, като на всѣки единъ се дава за разузнаване районъ съ точно известни и опредѣлени граници, отъ които подводникътъ не може да излиза презъ всичкото време за разузнаване, което ще му бжде дадено отъ по-голѣмото командване. Това се прави за осигуряване на разузнаването и за избѣгване на нещастни случайности. Всѣки другъ подводникъ, който бжде открить въ района на разузнаващия подводникъ, се смѣта за противниковъ и се атакува безъ предупреждаване.

Поставяне на заградни мини. Когато поставянето на заградни мини отъ надводнитѣ кораби стане невъзможно, тогава тия операции се продължаватъ отъ подводницитѣ. Тѣ тайно достигатъ до мѣстата, дето най-често се движатъ военнитѣ и търговскитѣ кораби на противника и тамъ, отъ подводно или надводно състояние, поставя минитѣ си. Подводницитѣ обикновено не поставятъ на едно мѣсто всичкитѣ носени отъ тѣхъ мини, а ги разхвърлятъ на малки групи отъ по нѣколко така, че противникътъ трудно да ги намѣри и трудно да ги очисти.

Отъ поставенитѣ отъ подводницитѣ мини презъ войната сж загинали повече отъ 3 милиона тона кораби.

Въ Черно море, само предъ българския брѣгъ, сж били поставени около 800 руски заградни мини, отъ които една голѣма часть — отъ рускитѣ подводни минни заградители.

Нѣмскитѣ подводници, презъ време на войната, сж поставили предъ английскитѣ брѣгове надъ 11,000 заградни мини, т. е. повече отъ $^1/_4$ отъ всичкитѣ поставени отъ нѣмцитѣ заградни мини.

(Следва)

Д. МАРКОВЪ

ГЕРМАНСКИЯТЪ ПОДВОДЕНЪ ФЛОТЪ

(Минало и настояще)

Презъ месецъ ноември 1918 г., края на войната, Германия притежаваше най-мощния и най-деятелния подводенъ флотъ въ свѣта. Той се ржководѣше отъ сравн. млади, висукообразовани и вдъхновени началници — въ по-голѣмата си часть благородници, излжчени отъ елита на германската нация. Обслугитѣ бѣха отлично дисциплинирани и внушаваха непринудено уважение още при пръвъ погледъ. Това бѣ гаранцията, че надеждитѣ, които имъ се възлагатъ, ще бждатъ оправдани. И въ това никой не се излъга. Навсѣкжде предъ германскитѣ подводни бази, било въ Северното море или въ Срѣдиземното, респ. Адриатическото (Пола, Катаро), врагътъ бѣше поставилъ страшни, непроходими прѣчки: минни заграждания, мрежени заграждания, разни подводни подслушвателни уреди, наблюдателни мини, съ една дума — всичко онова, което гениятъ на единъ смъртно застрашенъ великъ народъ можа да измисли. Между Норвегия и Шотландия англичанитѣ прокараха чудовищния по своитѣ размѣри „Northern barrage" — една подводна минна преграда въ Северното море, която погълна 70,000 антенни мини. Наредъ съ това бѣха впрегнати на работа хиляди стражеви кораби, (надводна преграда), снабдени съ хидрофони, водни бомби, голѣмо число кораби — примки и въоржжени търг. кораби. . . И въпрѣки всичко това, германскитѣ подводници преодоляваха прѣчкитѣ и изпълняваха успѣшно възложенитѣ имъ задачи: уничтожението на британския морски трафикъ. Гордата великитѣ — бѣше полазена отъ смъртни тръпки. . . И нейнитѣ синове скочиха всички на кракъ — въ една небивала отбранителна война. . . Необходимо бѣ да се припомни на всички англичани критичния зовъ на Нелсона: „England expects that every body will do his duty[1])!" . . . И отъ двѣтѣ страни — борба на животъ и смъртъ! . . .

---

[1]) Англия очаква всѣки неинъ синъ да си изпълни дълга!

Германскиятъ подводенъ флотъ се развн и усъвършенствува презъ време на самата война, и то по силата на обстоятелствата. Избухването на войната завари въ кадритѣ на флота 28 подводници. Къмъ тѣхъ се числѣше подводника на Ото Веднгенъ — „U. 9", съ който той презъ м. септемврий 1914 г. потопи последователно въ единъ день три английски бронирани кръстосвачи; къмъ тѣхъ принадлежеше сжщо кораба на Хердингъ—„U. 21", който, съ своето появяване предъ Дарданелитѣ, спаси Турция въ критичния моментъ. Това бѣха подводници съ водоизмѣстване отъ 500 до 700 тона, чийто голѣмъ районъ на действие бѣ открить презъ време на войната. Когато Германия видѣ, че въ лицето на подводника има отлично срѣдство за нападателна война, може-би едничкото, което би й извоювало победата, тя се впустна въ бързъ строежъ на подводници и започна едни да спуща на серии въ Северно море, а други да изпраща съ желѣзницата къмъ Пола и Катаро, за действия въ Адриатическо и Срѣдиземно морета. Презъ време на цѣлата война Германия построи и постави въ строя всичко 371 подводници. Отъ тѣхъ участие срещу врага взеха 320. Ефектътъ отъ тѣхнитѣ действия е дебело подчертанъ въ историята на Свѣтовната война: 12 милиона тона съглашенски търг. кораби пратени на морското дъно! Тъкмо толкова, на колкото възлиза днесъ цѣлия търговски флотъ на Америка. Резултатътъ е колосаленъ, неочакванъ и незапомненъ! Но и загубитѣ на Германия не сж малко. Никой родъ германско оржжие не претърпѣ презъ време на войната сравн. толкова голѣми загуби, както подводниятъ флотъ. Отъ взелитѣ участие въ разни операции 320 подводника, 199 не видѣха повече родината си! Тѣ загинаха заедно съ своитѣ храбри обслуги на брой 5,000 души, или точно толкова, колкото ни ги сочи величественията паметникъ—издигнатъ въ тѣхна честь отъ признателното отечество на брѣга на Нѣмското море при Килъ. Отъ тѣзи 199 подводници, 51 единици сж потопени отъ вражески военни и стражеви кораби, 12—отъ кораби-примки, 2—отъ въоржжени търг. кораби, 19 — отъ вражески подводници, 5—отъ въздушни атаки, 7 сж загинали оплетени въ подводни мрежи, 39—отъ мини, 12—потопени отъ собственитѣ имъ обслуги презъ месецъ ноември 1918 г., 5 — заседнали въ плитководни, 7—интернирани въ неутрални пристанища, 13 по други причини, а на останалитѣ 27 — причинитѣ на загиването сж неизвестни. Вѣроятно сж унищожени отъ мини.

Въ края на войната, при разграбването на германскитѣ подводници отъ силитѣ-победителки, плячката бѣше разпредѣлена, както следва: Англия—103, Франция—46, Италия—10, Япония—7 и Америка—6, общо 172 единици. — Членъ 191 отъ Версаилския договоръ забрани на Германия подводницитѣ. Намиращитѣ се въ строежъ подводници, въ момента на примирието, на брой 420 — бѣха разрушени. Това бѣше краятъ на славния германски подводенъ флотъ— L'arme terrible de la guerre maritime, както го наричаха французитѣ, — L'arme la plus cruelle et inhumaine! Поменатиятъ членъ отъ Версаилския договоръ премахваше това „жестоко и нечовѣшко срѣдство за борба", това страшилище на морската война, „за вѣчни времена". Като забраняватъ подводния флотъ на Германия, Англия и нейнитѣ съюзници поеха сжщевременно договорно задължението да последватъ примѣра й! Но унищожиха ли силитѣ на Съглашението своитѣ подводници? — Нищо подобно! Тѣ извършиха тъкмо обратното; веднага, почти непосрѣдствено следъ свършването на войната всички бивши врагове на Германия започнаха бързъ строежъ на подводници, въ което особено много се отличи Франция. Сжщата оная Франция — която не другаде, а въ своята официална история на морската война, навсѣкжде назовава германската подводна война съ укорнитѣ и ядовити думи „La piraterie allemande", сжщата Франция — която сложи подписъ и пое задължението да унищожи „les pestes sous-marines" (подводнитѣ чуми)—които имаше тя, следъ войната стана най-горещата поклонница и най-усърдната защитница на подводника. Поканена отъ Англия на морската конференция презъ 1921/22 година да изпълни това си задължение, Франция можа чрезъ устата на своя пръвъ делегатъ и пръвъ министъръ Аристидъ Бриянъ да произнесе следнитѣ думи, които останаха исторически: „ ... Съ сжщото право, съ което В.-Британия строи и поддържа броненосци, Франция ще строи и ще използува подводницитѣ... Ако Англия поддържа броненосния си флотъ, за да лови съ него риба (херинги),—Франция пъкъ създава подводенъ флотъ, за да изследва фауната на океанскитѣ дълбочини?! . . ." — Доколкото ни се простиратъ сведенията, днесъ Франция разполага съ 109 подводници (10 мѣсто въ свѣта) следъ нея идватъ: Америка—105, Италия—87, Япония—68, Англия —60, Съв. Русия—60, (а споредъ нѣкои много повече отъ Франция), Холандия—30 и т. н.

*

Цѣли седемнадесеть години Германия бѣ лишена отъ най-ефикасното срѣдство за борба на море — подводницитѣ, докато най-после дойде англо-германската морска спогодба отъ лѣтото на 1935 г., по силата на която прогонението „за вѣчни времена" оржжие изъ състава на германския флотъ възкръсна наново. Споредъ тая спогодба Германия има теоретическото право на равенство съ Англия въ областьта на подводницитѣ. Германия, обаче, се задоволи съ единъ подводенъ флотъ, равняващъ се на 45% отъ английския (което прави 23,720 т.) тогазъ, когато надводнитѣ й сили, известно е, ще се равняватъ на 35% отъ английскитѣ. — Презъ месецъ юлий 1935 г. бѣ оповестена първата германска следвоенна подводна програма, изработена отъ генералъ адмиралъ Редеръ. Тя предвиждаше постройката на 20 подводници отъ по 250 тона, 6 отъ по 500 тона и 2 — 750 тона. На 29. юний 1935 г. влѣзе въ строя първиятъ германски следвоененъ подводникъ (250 тоненъ). Останалитѣ на свой редъ не закъснѣха да заематъ мѣстата си въ флота, докато презъ априлъ 1936 г. влѣзе въ строя и последниятъ — 750-тоненъ подводникъ отъ по-горе споменатия програменъ дѣлъ. Германия използува при новитѣ постройки своята голѣма и непозната за никого опитность. Корабостроителницитѣ „Deutsche Werke A.—G. " и „Germaniawerft", следъ 17 годишна пауза, подхвърлиха въ Килското пристанище, въ едно забележително кратко време, 28 сиви, малки-стоманени тѣла, а заедно съ това поставиха на критичната морска мисъль въ свѣта въпроса: „Какво ли непознато за насъ криятъ тѣ?" — Излѣно е вече много мастило върху предполагаемия характеръ и „особеность" на тия единици.

Отъ двадесеттѣ 250 тонни подводници, една часть принадлежи къмъ подводната школа, основана презъ 1936 год. въ Нойщадъ, при Любекъ. Останалитѣ единици влизатъ въ състава на флота подъ

името „I-а подводна флотилия" или „Флотилия Ведигенъ". Като корабъ-матка на тая флотилия—която има за началникъ единъ капитанъ 1-и рангъ—служи кораба „Зааръ". Подводницитѣ отъ типа 500 и 750 тонни сж групирани въ другъ отредъ нареченъ „II-а подводна флотилия." Какъ ще бжде използуванъ останалия тонажъ отъ 14,200 тона, за сега, на насъ поне, не е известно. На всѣки случай, въ германския флотъ сжществува едно течение, което е противъ строежа на голѣми подводници.

3.

ЯПОНИЯ И МОРЕТО

Нѣкога английскиятъ историкъ Мехенъ бѣ изразилъ мисъльта, че флотътъ е мѣрилото за културата, благосъстоянието и величието на дадена страна. Въ наши дни единъ вариантъ на сжщата мисъль произнесе и италианецътъ Бенито Мусолини: „Иерархията на великитѣ сили се опредѣля въ зависимость отъ голѣминатa на тѣхнитѣ флоти". А германскиятъ адмиралъ Бауеръ придаде, все на сжщата тая основна мисъль, малко по-друга, нѣмска отсѣнка: „Силата на морското въоржжение е масщабътъ за силата на волята за животъ на единъ народъ". Изхождайки отъ това начало, ние поставяме на първо мѣсто Британската империя (1,200, 000 тона военен флотъ и кржгло 19 милиона тона търговски), на второ мѣсто идва Америка (1,200,000 тона воен. флотъ, съ 12 милиона тона търговски) и като трета свѣтовна сила изпъква далечната отъ насъ империя на изгрѣващето слънце, която разполага съ 800,000 тона военен флотъ (кржгло) и съ единъ търговски тонажъ надъ 4,000,000 тона бр. рег. тона.

Заемаща едно положение спрямо азиатския континентъ, което въ много отношения схожда съ географското положение на Англия спрямо Европа, Япония вѣрва, че ще догони благосъстоянието и участьта на своята бивша дългогодишна съюзница. Дали това единъ день наистина ще стане? — Това никой не би могълъ да каже. Всѣки народъ трѣбва да си има свой катехизисъ и да изповѣдва известно „вѣрую". На всѣки случай има признаци, които подсказватъ, че тоя гордъ народъ—японскиятъ — ще крачи напредъ. Установено е, че умствената умора — която е присжща на подводното плаване — се понася много по-леко отъ японскитѣ моряци, въ сравнение съ моряцитѣ на която и да било друга европейска страна: японскиятъ морякъ може да издържа на море, следователно, много по-продължително, отколкото моряцитѣ на която и да било друга раса. На берлинската Олимпиада презъ изтеклата 1936 г. Япония установи нови 4 свѣтовни рекорди въ областьта на плувния спортъ и взема четири златни медали отъ всичко 11, оставяйки далече задъ себе си Англия, по-малко Америка, и всички други останали народи на свѣта. Тия факти сж много съдържателни и заслужаватъ човѣкъ да се позамисли върху тѣхъ. А какви ли постижения ще отбележатъ японцитѣ на следващата Олимпиада, която ще бжде уредена презъ 1940 година у дома имъ — въ Токио? Изненадитѣ не сж изключени и поданицитѣ на Микадо навѣрно за лишенъ пжть ще подчертаятъ, че първото мѣсто въ скàлата на морскитѣ народи принадлежи тѣмъ.

*

Нашата епоха, въ различие отъ предшествующитѣ я, е характерна покрай друго и съ това, че тритѣ голѣми морски съперника живѣятъ, така да се каже, въ три различни свѣта, раздѣлени единъ отъ други отъ грамадни водни пространства. Америка е далече отъ Япония 4,500 м. мили; а разстоянието отъ Англия до Япония е надъ 8,000 мили. Пжтьтъ Англия—Америка е 3,000 м. мили. — Когато две флоти сж близки — както английската и германската или английската и французката — тѣхната сравнителна стойность може да бжде опредѣлена по грубъ начинъ, като се пресмѣтнатъ тонажитѣ, орждията и хората, които биха застанали едни срещу други. Подобенъ методъ на сравнение, обаче, не би могълъ да се приложи по отношения на тритѣ велики сили („the big three" — както наричатъ англичанитѣ) въ Далечния изтокъ, защото тогазъ, когато Япония е въ състояние да групира пълния масивъ на своя боенъ флотъ въ даденъ пунктъ на Пасифика, Америка и Англия не биха могли да изпратятъ тукъ освенъ малка часть отъ бойнитѣ си ядра. Ето защо, японскиятъ флотъ е сравнително много по-силенъ, отколкото това ни сочатъ цифритѣ за неговия съставъ.

Трѣбва да се отбележи като твърде важенъ фактътъ, че флотътъ се радва на голѣма почить въ страната. Сжществува масово настроение въ Япония, което е за създаването и поддържането на силенъ флотъ, на всѣка цена. Такъвъ флотъ е необходимъ за Япония, за да може да действува свободно навънъ и за да поставя свѣта предъ „свършени факти", безъ да се страхува отъ това, дали нѣкой ще ги удобри или не. Голѣмиятъ японски флотъ трѣбвало да обезкуражава чуждитѣ протести, при провеждането на японската експансивна политика. Стопанско-политическото и морското развитие на тая страна стана въ забележително кжсо време. Безспорно, патриотизмътъ на японеца изигра въ това решаваща роль. Три последователни морски войни — (първата съ Китай въ 1894 г., втората съ Русия 1904—5 г. и третата — Свѣтовната война) — завършили и тритѣ победоносно за японското оржжие, създадоха отъ страната на изгрѣващото слънце империя съ 80,463,000 жители (срещу 39,000,000 презъ 1894 г.). И тая страна, която бѣ деветнадесеть години съюзница на Англия и такава на Америка презъ последната война, се явява днесъ като най-голѣмата заплаха за англо-американскитѣ интереси въ Далечния изтокъ.

Презъ 1922 г. петтѣ велики морски сили се бѣха събрали, за да разискватъ въ Вашингтонъ върху съкращението на бойнитѣ флоти. Съставътъ на линейнитѣ кораби въ всички флоти трѣбваше да се ограничи, а нѣкои единици следваше да се разрушатъ. На Япония бѣ предложено да разруши своя броненосецъ „Мутцу" — 34,500 тоненъ, въоржженъ съ 406 м/м. оржжие. Мутцу — по подобие на английския „Нелсонъ" — е единъ отъ нѣколкото кораби въ свѣта, които носятъ гигантскитѣ 406 м/м. орждия. Той е кръстенъ на името на великия японски императоръ Мутцу-Хито. Неговата постройка е дѣло на частната благотворителность: волнитѣ дарения на японскитѣ работници и лептата на широката народна маса. Той е олицетворение на японско-

то величие и гордость. Желанието на Англия и Америка да видятъ тоя корабъ край купа на вехтитѣ желѣза, предизвика буря отъ негодувания всрѣдъ народа въ цѣлата страна! Японското правителство бѣ поканено да подаде веднага оставка, а на главния делегатъ въ Вашингтонъ (адмиралъ баронъ Томозабуро Като) — ултимативна нота, делегацията да се върща веднага... Настжпи остра криза, която трая доста дълго, докато най-сетне се стигна до компромисното решение: Мутцу остава въ японския флотъ, срещу известни компенсации въ полза на Англия и Америка. Крайното договорно решение тукъ бѣ, както е известно, че японскиятъ флотъ ще бжде въ отношението 3:5, въ сравнение съ английския (съответно американския). Това не задоволяваше Япония, но тя го прие, защото все пакъ съ подписанитѣ спогодби тя реализираше голѣми облаги: гарантирана бѣ за дълъгъ периодъ нейната сигурность, другитѣ велики контрагенти се отказваха да укрепяватъ своитѣ морски бази въ Тихия океанъ (Англия — Сингапуръ, а Америка — Гвамъ, Манила, Хавайтѣ и др.), а Япония бѣ призната за равна между голѣмитѣ и расово, и политически. И, все пакъ, делегацията отъ Вашингтонъ биде посрещната враждебно въ Токио, заради „зле защитенитѣ морски интереси на отечеството".

Презъ м. януарий 1930 г. петтѣ велики морски сили (Англия, Америка, Япония, Франция и Италия) се събраха отново въ Лондонъ — да разискватъ пакъ по въпроса за ограниченѣето на военнитѣ флоти. Трѣбваше да се подложи на известна преоценка Вашингтонскиятъ договоръ. Предметъ на разискванията тоя пжть бѣха т. н. леки сили. Япония тукъ не бѣше наклонна да прави каквито и да било компромиси. Главното нейно искане бѣше формулирано въ смисълъ на „принципно равенство" между флотитѣ на Англия и Япония. Вашингтонското отношение 3:5 или 6:10, трѣбва да се замѣни съ ново — 10:10. Разбира се, Англия и Америка не удовлетвориха това искане. И въ края на краищата, спогодбата — която японската делегация трѣбваше да отнесе въ Токио — бѣ постигната на базата 7:10. Сждбата на делегацията и тоя пжть бѣ трагична: върху нея се разрази цѣла буря отъ негодувания и улични демонстрации, а на главния делегатъ — адмиралъ Вакатцуки — нѣкаква тайна родолюбива организация (Черния драконъ) изпратила „подаръкъ" една кама, поканвайки го самъ да свърши съ себе си, за да не отваря на нея работа, загдето тъй зле е защитилъ „свещенитѣ национални интереси". — На 31. декемврий 1936 г. изтече валидностьта на Вашингтонската и Лондонската морски ограничителни спогодби. Къмъ направенитѣ опити за подновяване на нѣкои съглашения, една година преди изтичане на договоритѣ, Япония зае рѣзко отрицателно становище. Днесъ, съ развързани ржце, тя преследва упорито реализирането на една морска програма, която ще й даде флотъ — съобразенъ на нейния уголѣменъ националенъ престижъ.

*

Империята на изгрѣващото слънце е страна на буритѣ, океанския ревъ, вулканическитѣ изригвания и земетресенията. Последнитѣ сж особено много опустошителни, но това не отчайва японцитѣ и тѣ бързе възстановяватъ отново разрушенитѣ ценности. Презъ 1923 г. голѣмото земетресение въ Япония унищожи: петролнитѣ резервуари въ гр. Йокузука, съ 70,000 тона чистъ петролъ, голѣмитѣ държавни корабостроителници въ сжщия градъ, току що довършения линеенъ корабъ „Амаджи", много постройки и пр. Загубитѣ — причинени само на флота — възлизаха кржгло на 9,000,000 лири стерлинги. Още на следната година всички повреди бѣха изправени, корабостроителницата пресъздадена на нови по-модерни основи, а на мѣстото на „Амаджи" бѣ положенъ килътъ на нова замѣстителна постройка. Положени бѣха и се полагатъ все още усилия за разширение на петролнитѣ кладенци въ о-въ Сахалинъ, Нюгата и Акита, но резултатитѣ отъ това не сж много насърдчителни. Днесъ количеството на земното масло, което Япония довива отъ тия извори, не може да задоволи нуждитѣ на голѣмия й флотъ. Прибѣгва се до суха детилация на каменни вжглища, но и това не помага. Затова по-голѣмата часть отъ японскитѣ кораби горятъ главно вжглища, а петрола употрѣбяватъ като спомагателно гориво. Недостигътъ се внася засега отъ чужбина, главно отъ о-въ Борнео, Калифорния и Мексико.

Презъ 1924 год. американскиятъ конгресъ гласува законъ, съ който се забраняваше на японски поданници да имигриратъ въ Щатитѣ. Нѣкои държави, като Калифорния и Тексасъ, създадоха норми, по силата на които се отнемаше работната площь отъ ржцетѣ на стопанитѣ-японци. Японцитѣ бѣха станали опасни поради своето растещо число и поради голѣмата конкуренция, която правѣха съ своя трудъ на бѣлитѣ въ Америка. Бидейки много по-издржливи физически, тѣ се задоволяватъ съ по-долнокачествена храна и работятъ на много по-низки надници, при което пазятъ ревниво и чистотата на расата си. Чрезъ приложението на поменатия законъ Америка прилагаше известната доктрина на Мънро: „Америка за американцитѣ". Япония обърна за моментъ своя погледъ къмъ рѣдко населената Австралия (2 на кв. клм. срещу 356 въ Япония), но когато разбра, че нейнитѣ поданици и тукъ не сж „добре дошли", тя подири другъ теренъ, върху който започна да изсипва излишека на своето 80 милионно население: окупирана бѣ Манджурия, кжсатъ се все още части отъ снагата на Китай и, въ протоворесть на американската доктрина, Япония издигна новъ лозунгъ: „Азия за азиатскитѣ народи". Чрезъ завладяването на Манджурия Япония се настани здраво на китайския континентъ и постепенно започна да „затваря" китайската „отворена врата" за Европа и Америка чрезъ една непозната въ историята конкуренция и чрезъ сила. Бидейки най-близкиятъ съседъ на Китай и отъ една и сжща раса съ него, Япония претендира, че е спомогнала най-много отъ всички други за „културното развитие" на историческата небесна империя и иска да й бждатъ признати тукъ въ всѣко отношение „особени преимущественни права".

Главниятъ въпросъ, който занимава морската политика на Япония, е обезпечаване на сигурностьта на морскитѣ й съобщения съ Китай, Манджурия, Корея и др., отдето тя добива храни за населението си, като оризъ, бобъ и др. и сурови материали за индустрията си, главно руди и каменни вжглища. Това сж главнитѣ японски морски пжтища, жизненитѣ артерии, които вливатъ кръвь въ японското сърдце. Ако тѣ бждатъ прекжснати Япония би загинала, безъ да бжде завладѣна. Затова създаването и укрепяването на чужди морски бази изъ Тихия океанъ и въ близость до тия пжтища — (Гвамъ и Манила сж на разстояние 1,360 респ. 1,740 м. мили, Сингапуръ е на 1,625 м. мили отъ Япония) — я особено силно дразнятъ. Когато презъ 1919 г. въ Вер-

сайлъ Япония поиска да ѝ бждатъ дадени бившитѣ германски владения въ Тихия океанъ — отдѣлнитѣ групи острови Пелевъ, Мариана, Каролина и Маршалъ — постжлката ѝ бѣше мотивирана съ безусловната нужда отъ нови територии. Въ сжщность нейната интимна цель бѣше да попрѣчи на друга велика сила (Америка) да се настани тукъ и да преобърне тия острови въ морски бази. Животътъ на Япония — която е островна империя, подобно на Англия — е свързанъ съ сигурностьта на нейнитѣ морски съобщения. Безъ мощенъ военененъ флотъ нейнитѣ брѣгове биха били лесно блокирани и фронтално атакувани. Днесъ може да се каже, че тя вече има такъвъ флотъ и упражнява безспорна хегемония надъ грамадна часть отъ Западния тихъ океанъ.

*

Всѣки народъ, който е роденъ на море и диша въ ритъмъ съ морскитѣ приливи и отливи, запазва въ своята духовна култура дълбокъ и многоликъ отпечатъкъ на морето. Изключение отъ това не прави и Япония. Нейната митология е богата съ интересни и омайни легенди за събития, разиграли се все на море. Изъ много народни обичаи лъха сжщо така мириса на морската вода.

Споредъ една легенда, японската земя е сътворена отъ самия Богъ-създатель, който е и родоначалникъ на японското племе. Като такъвъ (родоначалникъ) той носи името Ицанаги. Когато Ицанаги е летѣлъ надъ океана на мѣстото, гдето е днешна Япония, той носелъ въ ржце голѣма желѣзна тризжбова вила. Тукъ той забилъ вилата въ морското дъно, отдето извадилъ купъ тиня, която, подхвърлена надъ океанската повръхность, се преобразила тутакси въ островъ. Отъ така създадения островъ взема своето начало японската империя, която се оформява въ дълга върволица острови. Този пръвъ създаденъ отъ Ицанаги островъ е днесъ свещенъ кжтъ земя за всички японци. Именува се Мияшима. Островъ Мияшима, заедно съ водитѣ около него— които съставяватъ вжтрешното японско море — сж мѣсто, кждето обитаватъ японскитѣ морски божества. Това е японскиятъ Олимпъ. Тукъ близу до пристанищния градъ Тадотсу, се намира прочутото свещено мѣсто Тадотсу, кждето всѣка година, въ опредѣленъ день, се стичатъ масово рибари и моряци на поклонение и покаяние.

Споредъ друга легенда, именно върху островъ Аваи (вжтрешното море) боговетѣ сж създали и благословили японскитѣ земи. Историята на японската митология разиграва своитѣ събития тъкмо около тия мѣста. Когато мистичнитѣ прадѣди на императора (който е синъ на слънцето) предприели своя завоевателенъ походъ, една морска богиня е предвождала тѣхния флотъ къмъ вжтрешното море.

Богинята спира флота на о-въ Аваи, кждето завоевателитѣ слизатъ. Все тукъ, между градоветѣ Сакаи и Озака, въ морето край самия брѣгъ, се издига, отъ забравени времена, голѣмъ храмъ — въ честь на три морски богове, закрилници на империята. Два пжти презъ деня, всѣки день, когато настане приливъ и вълнитѣ залѣятъ колонитѣ — върху които почива храмътъ, — морскитѣ богове идватъ по водната повръхность, влизатъ въ храма презъ огромната червена източна врата, богодействуватъ въ него опредѣлено време и когато настжпи отливъ, заедно съ последния, се връщатъ обратно въ таинственитѣ океански дълбочини...

Изразътъ „поздравъ отъ морето" е благопожелание, което японцитѣ най-често гравиратъ върху подаръцитѣ си. Сушено месо отъ риба и миди се готви и подава когато отстружатъ за душитѣ на умрѣлитѣ дѣди и прадѣди, които сж дошли отъ морето, живѣли на него и извличали своята храна отъ него. Много отъ най-бележититѣ японски изкуства оставатъ непонятни, ако не се подложатъ на критерия на морското въздействие. Понятието за човѣка отъ сжщински японски произходъ се крие въ израза: „кайко ку данджи", което значи „синъ на морския брѣгъ".

*

Постояннata борба на японеца съ морската стихия е дала своето отражение и върху японския характеръ. Между орача, който оре нивата си, за да изкара прехраната си, и *рибаря* — който бразди морската ширъ съ лодката и дири поминъка си съ вждицата и мрежата — има нагледъ голѣма прилика, но има и голѣма разлика! Противно на китаеца отъ континента, който е тежъкъ, полузаспалъ,инертенъ и съ слабо развито национално чувство — японецътъ е винаги буденъ, предприемчивъ, трезвенъ и разсждливъ, родолюбивъ, дисциплиниранъ, готовъ е всѣки моментъ да презре смъртьта и да се впустне въ най-смѣли и далечни предприятия.

П. А. ШИШКОВЪ

ЗАБРАВЕНАТА ПОЩА

(разказъ)

Клиперътъ *Борославъ* леко и грациозно се хлъзгаше южно отъ Тенедосъ върху тихитѣ води на Архипелага съ направление къмъ протока Доро.

Вторият помощникъ, капитанъ Рибаровъ, нервно крачеше напредъ-назадъ по моста, свиваше устни, спираше се за моментъ, тропваше съ кракъ и пакъ продължаваше нервния си размахъ отъ бортъ на бортъ. Той се чувствуваше, като уловена птичка въ кафезъ, а очитѣ му бѣха съсрѣдоточени негде въ собствения му умъ, отгдето дирѣше да намѣри нѣкой изходенъ пжть. Въпрѣки красивата гледка на юнското море и небе, потънали въ кристална свѣтлина и тишина — въ Рибаровата душа кипѣше буря. Буря, която се надигна едва преди половина часъ, когато, тръгвайки, за да постжпи на вахта, той хлътна въ пощенската кабина, гдето изведнъжъ прибледнѣ и олекна, като перце...

Снощи, на тръгване отъ Цариградъ, Рибаровъ прие отъ австро-унгарското пощенско писалище единъ човалъ съ кореспонденция за Чанакъ-Кале. Както всѣкога, тъй и снощи той се разписа, повърна разписката на чиновника на австро-унгарската поща и заключи човала въ пощенската кабина. А тази сутринь, следъ като хвърлиха котва въ Дарданелитѣ предъ Чанакъ-Кале, въ залисията си по приемането и даването на стоката, като никога — точно, като никога — той забрави да предаде пощенския човалъ въ лодката на параходния агентъ. И сега цѣлата кореспонденция, отъ обикновени и препоржчани писма, отъ парични групове и ценни пратки — по

негова вина лежеха въ човала, вмѣсто въ този моментъ да бѫдатъ изъ ржцетѣ на пощенскитѣ раздавачи за разнасяне.

Борислав порѣше на югъ съ мѣстоназначение Пирей, гдето щѣше да бѫде утре сутриньта на ранина. А тамъ щѣха да предстоятъ две денонощия и половина, а следъ това, едва следъ други десеть денонощия, пакъ щѣха да бѫдатъ въ Чанакъ-Кале въ обратния си пѫть за на северъ... А човалътъ съ кореспонденцията до тогава трѣбваше да почива въ пощенската кабина на *Борислав*, ако не се намѣрѣше начинъ да се изпрати въ Дарданелитѣ.

Рибаровъ крачеше, удряше съ петитѣ си по пода, машинално надничаше надъ компаса и отъ прѣкомѣрното тягостно напрежение той чувствуваше главата си, като паренъ котелъ подъ пръсване. Мислено той изричаше осждителни епитети къмъ себе си, но това ни най-малко не намаляваше болката въ черепа му до слѣпитѣ очи.

— Другъ пѫть, хмъ... другъ пѫть — най-напредъ пощата! — ръмжеше си той подъ носа. — Какъ забравихъ, какъ така забравихъ? — и машинално удряше петитѣ си съ ускорени крачки напредъ-назадъ. — Хората очакватъ писма, документи, пари, коносаменти, и всичко това сега лежи въ кораба по моя вина, по моя....

— Данъ-данъ, данъ-данъ, данъ-данъ, данъ-данъ! — прозвънѣ обѣдъ.

Той предаде вахтата си на старшия-помощникъ Орловъ и слѣзе въ офицерската трапезария, гдето току-що бѣ седналъ старшиятъ механикъ Бояджиевъ.

Бояджиевъ направи едно темане къмъ Рибарова, хвана шийката на едно красиво шишенце съ мастика, и налѣ две чашки:

— Хайде, капитане, — покани той Рибарова — да си глътнемъ по едно за апетитъ, а?... Какво си тъй посърналъ? — вгледа се той въ събеседника си.

—Беда! Голѣма беда, брате... Цѣлото Бѣло-море не можеме опра...

— Беда?

— Много голѣма. Отъ нея и апетитъ нѣмамъ: забравихъ въ Чанакъ-кале да предамъ единствения пощенски човалъ, който ми предадоха въ Цариградъ...

Бояджиевъ разтвори очи:

— Нима?.. Вѣрно, че е беда! — съгласи се Бояджиевъ угрижено. — Хмъ... трѣбва да се помжчимъ да оправимъ тази работа?... Утре сутриньта или вечерьта все ще се намѣри нѣкой параходъ, който тръгва отъ Пирей за Дарданелитѣ...

— Има! Утре вечерьта тръгва австро-унгарски параходъ...

— На него ще предадешъ човала и — свършена работа! Едно денонощие закъснение не е голѣмо нѣщо... Тъй! На първия параходъ за Чанакъ-Кале ще предадешъ човала — и толкова!... Хайде наздраве! — дигна Бояджиевъ чашката си.

Рибаровъ неохотно дигна чашката си, вяло я чукна, допрѣ я до устнитѣ си и почти безъ охота я изпѣ въ устата си... Хапна десетина залъци и съ невесело лице се оттегли въ кабината си, за да спи.

Дълго той се въртѣ на лѣво и на дѣсно въ леглото си и, въпрѣки че стискаше очитѣ си, не му се удаде да заспи презъ цѣлото четири-часово време, равно на подвахтата му. Мисъльта за опущението му бѣ прѣкомѣрно будна и тя не му даде да си отпочине.

Въ четири часа, като смѣняваше Орлова, той повѣри и нему за опущението.

Следъ половинъ часъ той докладваше за сжщото на командира си Томовъ...

Спокойното лице на Томова изведнъжъ се измѣни:

— Момчешка работа! — нервно откжсна той къмъ Рибаровъ и нервно се заразхожда напредъ-назадъ. — Другъ пѫть, най-напредъ, ще предавате пощата! Първо — пощата! — и ускорено припна той съ ржце отзадъ.

Красивиятъ островъ Митилинъ — на около дѣсетина мили влѣво и подъ траверса — постепенно открояваше своитѣ красоти, забулени въ синевина, облачета, отражения и бавно-бавно се отмѣстяше все по-назадъ и по-назадъ, падайки все въ по плътна забуленость... *Борислав* порѣше и отхвърляше красиви бѣло снѣжни тантелени губери подъ водорѣза си, насоченъ въ далечната точка, която на морската карта бѣ отбелязана съ името: протокъ Доро...

Отвънъ бѣ красота, хармония на шарки, на тишина и свѣтлина, а тукъ, вжтре въ кораба, точно въ неговия центъръ — върху моста — буря бѣ закипѣла и въ сърдцето на командира.

— Чисто момчешка работа!.. Та какъ така да ви изкочи изъ ума тази работа?.. Да имаше поне нѣкои госпожици въ кораба, та да се захласнете въ тѣхъ, а то... имаше само две стари кадъни и единъ ходжа...

— Не наливайте масло въ огъня, г. комендантe! — прекжсна го Рибаровъ. — Ако вие еднъжъ се тревожите за това, азъ два пѫти се тревожа. На обѣдъ не се хранихъ, а и презъ цѣлата подвахта не заспахъ. Тукъ, подъ лъжичката ме е стегнало нѣщо, та не ми дава мира. И вие сега отгоре на това...

Лицето на командира се смегчи:

— Така! Станалото — станало! — прекжсна го Томовъ. А сега — да видимъ, какво трѣбва да се направи!

— Азъ мисля — утре съ парахода отъ австрийския Лойдъ да изпратимъ човалътъ...

— Съ австрийския Ллойдъ? — кресна Томовъ— Не може! Какво ще си помислятъ австрийцитѣ за насъ и какво мнение ще иматъ следъ това за нашитѣ параходи? За-бра-ве-на поща? Компрометиране ли искате?.. Не може!

— Тогава да го опаковаме въ нашъ чувалъ и съ нашъ печатъ да имъ го предадемъ, като наша пратка?

— Въ нашъ човалъ? И да се предаде направо въ ржцетѣ на нашия агентъ?.. Това по́ може да стане. Може да стане!.. Ще си помислимъ, докато стигнемъ, — поуспокои се Томовъ и замедли крачкитѣ си, даже се и поусмихна малко. — Тази идея е добра. Съ нашъ печатъ. Но другъ пѫть... — и Томовъ отправи бинокъла си въ страни, върху единъ празденъ, английски товаренъ параходъ, чийто винтъ наполовина работѣше извънъ водата, и отминаваше.

— Г. комендантe, — мина и друга мисъль въ главата на Рибаровъ, — да може да срещнемъ нѣкой нашъ или нѣкой познатъ параходъ, да го спрѣмъ и да му предадемъ човала?

— За нашъ, за дружественъ параходъ, и дума да не става! Смѣтката ни е ясна: петь корита имаме: дветѣ сж въ Черно-море, едното — е негде къмъ Англия или е пъкъ отъ Англия за насамъ, четвъртото завчера замина за Александрия, а петото сме ние... Помощь отъ тѣхъ — никаква! Единственното

е — както казвате — утре съ австро-унгарския... — и разговора имъ се понесе все по човала.

И въпрѣки утешенията, които си дадоха и въпрѣки изчерпателнитѣ решения за предаването на човала утре на австро-унгарския параходъ, и двамата останаха недоволни, останаха съ нѣщо свито въ сърдцата си. И отъ ядъ Томовъ се напи, а Рибаровъ нито пи, нито яде на вечеря... Нѣщо, като кълбо, точно като твърдъ предметъ, се бѣше свило подъ лъжичката на Рибаровъ. Хиляди заклинания той си даваше — другъ пѫть да бѫде точенъ и прецизенъ съ пощата...

Надвечерният воалъ на месецъ юний се слагаше върху Архипелага... Татъкъ на западъ, въ забуленостьта на атмосферата прозираше островъ Скиросъ съ своитѣ лекообагрени отъ пурпуръ върхове, на юго-истокъ тъмнѣеха силуетитѣ на грамадния Хиосъ и малкия Псара, който каточели бѣше лепнатъ върху тъмно-синкавия фондъ на Хиоса... Отпредъ — идеално гладко море, изпъстрено съ вѣчно-непрестаннитѣ си мачти, димови обелиски, платна, по-ясни или по-мъгливи контури, върху които настойчиво свѣтлинитѣ усилваха блѣсъка си... А далече отпредъ, задъ и подъ хоризонтовата линия, бѣше Торо, къмъ който бѣгаше *Борисла̀въ*, съ около деветь и половина мили на часъ.

Следъ малко обсипаното съ звезди небе се сложи като похлупакъ върху морето и всичкитѣ силуети на близкитѣ или по-далечни острови се погълнаха отъ тъмнината. Отпредъ и отзадъ предъ погледа на Рибаровъ бѣ само единъ кржгъ, една голѣма окржжность, въ която се оглеждаха звездитѣ до безкрайность въ дълбочината; ширѣше се една кржгла площь, въ която се движеха свѣтливи точки на бѣли, зелени и червени свѣтлини.

А Рибаровъ, съ бинокълъ въ ржка, крачеше по моста, вглеждаше се напредъ, даваше пѫть на срещнатитѣ кораби и, съ загвоздената въ главата му мисъль, непреставаше да си мърмори, като хипнотитизиранъ вече:

— Какъ така забравихъ този пусти човалъ!

... И неусѣтно протече вахтата му до полунощь. Дойде Орловъ, Рибаровъ му отчете компасното поддѣление на курса къмъ Доро и стана смѣната на дежурството.

Следъ по малко отъ четвъртъ часъ Рибаровъ почиваше въ обятията на съня, който сега се показа много благосклоненъ къмъ него. Следъ двадесеть и четиричасовата безсъница, която прекара той, съньтъ му дойде точно, както на онѣзи кукли, които си затварятъ очитѣ, щомъ ги поставятъ въ хоризонтално положение.

... И преди да бѣше си отспалъ, преди дори да бѣше изкаралъ подвахтеното си време — единъ нервенъ и наложителенъ тропотъ върху вратичката на кабината му се строполи, като бомба, върху неговия сънь:

— Станете веднага, г. капитанъ! — викна настоятелно гласътъ отвънъ. — Елате веднага при коменданта!

— Сега! — отсѣче Рибаровъ, скочи отъ леглото си и, понеже зарята вече влизаше въ кабината, му, той не запали електрическото осветление. — Сега! — кресна той повторно и погледна часа, който показваше четири безъ двадесеть минути.

Въ една минута той бѣше готовъ и натисна дръжката, за да отвори вратичката си...

— Дуууууу... — зарева изведнажъ сирената на *Борисла̀въ*. — Дуууу...

Рибаровъ се спрѣ за моментъ, дигна рамене:

— Поздравъ ли?.. И кому ли? — и той излѣзе изъ кабината си, хласна вратичката и въ следната минута бързаше презъ коридора, презъ едната стълба, презъ спардека, презъ мостовата стълба — и точно въ четири безъ осемнадесеть минути той застана предъ командира си, който весело му посочи парахода, който поздравяваше съ сирената си съ трикратно изсвирване:

— Нашиятъ *Варна*! Неочаквана среща! — кжсо рече Томовъ, неизпущайки вжженето на сирената изъ ржцетѣ си.

— *Варна*?.. Човалътъ?—и Рибаровъ грабна бинокла отъ кутията и го прилепи на очитѣ си.

Параходътъ *Варна* бѣше на около половина миля отпреде и малко въ лѣво. Рибаровъ сияеше. Томовъ продрънча по телеграфа и спрѣ машината. Свирна съ пищѣлката си и въ момента се яви дежурният морякъ подъ моста.

— Викнете корабника! Пригответе лодката за спущане! — отрѣза къмъ моряка и се обърна къмъ Рибарова — капитанъ Рибаровъ, донесете рупора за да съобща на *Варна* да спре, за да му предадемъ човала!

Рибаровъ подскочи като навита пружина.

Варна — натоваренъ до последната си ватерлиния — под-идвайки съ намаленъ ходъ, отвръщаше съ сирената си на поздрава на *Борисла̀въ* и вдигаше кърмовото си знаме...

И, щомъ спрѣ басовиятъ тънтежъ на сирената на *Варна*, Томовъ се надвеси на лѣвия бортъ и зарева презъ рупора:

— *Варна*... *Варна*!.. Спрете за петь минути, за да ви предадемъ важенъ пакетъ за Дарданелитѣ!

Дочу се издрънчаването на телеграфа въ *Варна*, чийто винтъ веднага спрѣ.

— За кжде отивате? — продължи Томовъ презъ рупорта.

— Отъ Бари докъ съ каменни вжглища за Галацъ!..

И, докато Томовъ водѣше разговоръ съ *Варна*, шкифоветѣ на лодочнитѣ шлюмбалки на *Борислава* сцъгъркаха и спущаха лодката на вода.

Рибаровъ се яви съ пощенския човалъ въ ржка, и въ нѣколко секунди слѣзе въ лодката, въ която го чакаха двама гребци. Щомъ седна въ лодката, той хвана румпела и рѣзко отсѣче:

— Дветѣ напредъ — гребй! — и лодката бързо зашлептѣ къмъ *Варна*, чийто командиръ, набързо събуденъ, весело разговаряше съ Томова, който набързо му казваше нѣкои новини отъ черноморския край...

Двата кораби правѣха малки циркулации отъ инерциитѣ си въ очакване на лодката, която носѣше човала... Рибаровъ, превеселъ и предоволенъ отъ неочакваното разрешение на мжчителния въпросъ, сияеше и отсѣче къмъ двамата си гребци:

—Щомъ се върнемъ—отъ мене на двамата ви—по единъ вермутъ!

Гребцитѣ налѣгаха на греблата и въ три минути пристигнаха на стената на *Варна*, отъ която хвърлиха вжже на Рибаровъ.

Гребцитѣ дигнаха греблата и ги сложиха на стената, единиятъ отъ тѣхъ се хвана съ кука въ стената, а другиятъ подаде вжжето на Рибаровъ... А Рибаровъ като да бѣ спечелилъ сто хиляди лева, радостно обви шийката на човала съ вибриченъ вжзелъ съ подаденото вжже и кресна съ гласа на човѣкъ, отъ чийто гръбъ се стоварва сто килограма тежесть:

— Вйра! Вдигай!

Въ три секунди човалътъ отлетѣ нагоре и тупна върху палубата.

— Капитанъ Едровъ, — обърна се Рибаровъ къмъ вахтения помощникъ, — моля, предайте човала въ ржцетѣ на нашия агентъ въ Чанакъ-Кале и вземете разписка! Голѣмо опущение направихъ съ този човалъ... Благодаря за услугата!.. На добъръ часъ! — размърда той фуражката си, а гребецътъ съ куката натисна о стената и отблъсна.

Варна даде пъленъ преденъ ходъ. Замахаха се каскети и фуражки, крѣсъцитѣ отъ двата кораби усилиха своя брътвежъ, а рупоритѣ си размѣниха пожелание за добро пжтуване...

Следъ други петь минути *Варна*, на разстояние повече отъ миля, порѣше на северъ, а *Борислав*ъ, като дигна лодката си — насочи своя носъ южно отъ островъ Макренизи...

Рибаровъ изпълняваше вахтата си отъ четири до осемь... Отсреща се рисуваше островчето Гайдаро, по-нататъкъ — полуостровътъ Метана и островъ Егина, забулени въ сутришната дрезгавина, татъкъ — задъ кърмата задъ островъ Зеа — слънцето отдавна бѣ изкочило надъ хоризонта, а Рибаровъ, съ сърдце готово да обгърне цѣлъ свѣтъ — бавнобавно се разхождаше напредъ назадъ, леко стжпваше на пръсти, усмихваше се на нѣщо въ собствената си душа, потананикваше си една пѣсенчица и отъ време на време си промърморваше:

— Другъ пжть — първо пощата! Това нека ми бжде една хубава обеца на ухото!

А *Борислав*ъ весело порѣше къмъ Пирей...

София, 31. октомврий 1930 г.

ВЕСЕЛА СТРАШИМИРОВА

МОТОРИСТЪТЪ АНТОНЪ

(Продължение отъ бр. 3, год. 14)

... Случваха се бури да нахлуятъ въ залива. Тогава вълнитѣ, обливайки камънитѣ, бучеха подъ колибата. Въ черното се виждаше само свѣтенето на пѣната. На сутриньта коловетѣ на таляна бѣха разкривени, нѣкои не се виждаха никакъ. Лодкитѣ отиваха, за да ги оправятъ, разкжсанитѣ мрежи се изваждаха. И на поляната надъ колибата ги разтилаха да изсъхнатъ, за да ги изкърпятъ, докато бурята отминаваше.

А пролѣть бѣше вече. Зеленина покри брѣга, малкото дръвчета по него се разлистиха.

Излегналъ се малко по-настрани отъ другитѣ, огрѣнъ отъ слънцето, Антонъ се радваше съ нѣкаква детска радость на хубавото време.

— Ти чакашъ чудо, — му бѣше казалъ Маринъ.

Да, той бѣше правъ. Антонъ живѣеше съ усѣщането, че нѣщо му предстои, че нѣщо хубаво ще се случи. И той лежеше съ ржка подъ главата, съ сведени ресници отъ блестещото слънце, и като отговаряше на нѣкои отъ работницитѣ, гласътъ му изненадваше съ топлотата си между другитѣ груби гласове.

Маринъ го гледаше, клатейки глава. Той се очудваше на неговата детска радость отъ живота.

— Голтакъ, като мене, а се радва... На какво?

Маринъ бѣше съ три години по-голѣмъ отъ Антона, но изглеждаше на тридесеть. Дълбоки бръчки се спущаха покрай устата му и усмивката му горчеше.

— Да знаехъ да управявамъ моторъ, самъ щѣхъ да избѣгамъ. Ето — морето се оправи. На другъ не смѣя да се довѣря. Ще се напие и ще ме изкаже.

— Антоне, реши ли? — обръща се той съ неизмѣнния си въпросъ.

Антонъ повдига клепки, като пробуденъ отъ сънь. Той вижда край себе си Марина, че чопли и кжса младата тревица.

— Колко е мраченъ,—мисли си Антонъ, гледайки го съ хубавитѣ си кафяви очи.

— Другарю, — казва съвсемъ тихо Маринъ и въ гласа му звучи вече молба, — да се махаме оттукъ, да си опитаме късметя...

— Късметъ? — Антонъ знае, че морето се е паднало на неговия късметъ.

Недалечъ отъ двамата, съ отпуснатостьта на трупъ, легналъ по лице на земята, спи нѣкой рибарь. Боситѣ, напукани мръсни ходила на краката изъ дрипавитѣ крачоли сж така печални въ тоя слънчевъ день. Другъ слага нова кръпка на дрехитѣ, отъ чиято дрипавостъ би трѣбвало да възнегодува човѣшкото тѣло. О, тия бедни, които нѣкога сж имали свои надежди...

А около рибарската колиба, събрала въ себе си сжщества, близки по страдания, сияе пролѣтьта. Тя е въ блѣсъка на синьото море, въ милувката на вѣтъра, въ виковетѣ на гларуситѣ, въ подскачанията на рибитѣ въ мрежата на морскитѣ пжтица, гдето сѐ по-често минаватъ параходи. Тя е и въ неяснитѣ мечтания на Антона, който довѣрчиво се усмихва, очаквайки отъ новитѣ дни да се сбжднатъ много, много обещания. Какви? Най-хубавото: да бжде на нѣкой отъ параходитѣ, които минаватъ въ далечината.

*

Мрачна майска нощь. Облацитѣ сж затулили звездитѣ. Седнали върху скалитѣ, почти слѣли се съ тѣхъ, Антонъ и Маринъ се вслушватъ. Тѣ дебнатъ всѣки звукъ. Отъ колибата не иде никакъвъ шумъ. Всички отидоха въ кръчмата. Само единъ боленъ рибарь остана. Вълнитѣ проплискватъ. Има нѣщо тревожно тая вечерь въ тѣхния плисъкъ. Маринъ издръпва вжжето на корабната лодка и двамата безшумно се плъзватъ вжтре. Все тъй безшумно тѣ стигатъ до моторницата. Котвата леко издрънква. Спотайватъ се за мигъ. Сърдцата имъ биятъ тъй силно... Но брѣгътъ се чернѣе, пустъ и тихъ. Маринъ сѣда до кормилото, Антонъ отпуска кливера и лодката се извива направо къмъ хоризонта. Безшумно, безъ свѣтлина, лодката се отдалечава... И когато вече сж навжтре, Антонъ подпалва мотора.

Срещу кораба се издигаха все по-високи вълни. Между облацитѣ просвѣтваше звезда и пакъ се губѣше.

— Страхувашъ ли се, Антоне?—запита Маринъ. Азъ съмъ сега паша. — И съ гласъ, отвикналъ отъ пѣсень, той, мрачниятъ Маринъ, запѣ несржчно и грубо.

По моря-я-я се скитамъ ази,
отъ пристанище далече,
между бурнитѣ тала-а-зи,
а звездица ни една-а-а...

Утрото ги свари срѣдъ морето. Отвсѣкжде идѣха вълни, хоризонтътъ пропадаше задъ назжбенитѣ имъ гребени. Уморени отъ безсънната нощь, двамата бѣгълци мечтаеха. Но това какво е? Моторътъ взе да прегракваа, да се засича.

— Горивото се свърши, — каза Антонъ.

Вълнитѣ се засилваха подъ напора на вѣтъра, който се превръщаше на буря. Не можеха да сложатъ и платната. А бѣше вече къмъ пладне. Кой би предположилъ и дветѣ злини заедно? А вълнитѣ издигаха и сгромолясваха лодката. Ако морето ги глътнѣше сега, това щѣше да е краятъ на всички мжки и на всички надежди...

Морето не ги глътна. Изтощени и обезсилени въ борбата съ бурята, те бѣха застигнати отъ полицейски корабъ и върнати назадъ. И параходчето, димейки силно, съ лодката следъ себе си и съ двамата свързани бѣгълци, се отправи къмъ брѣга. Когато влѣзоха въ пристанището, небето съвсемъ почернѣ, вѣтърътъ стана стихиенъ и водата между вълноломнитѣ стени закипѣ зловещо.

— Имали сте късметъ,—каза нѣкой на Антона и Марина.—Сега тамъ е вече смъртьта. — И той посочи назадъ, къмъ морего.

Маринъ гледаше съ мрачния си погледъ на хванатъ звѣръ. Антонъ не повдигаше клепки и ресницитѣ образуваха черенъ кржгъ подъ очитѣ му.

. . . Когато Антонъ излѣзе отъ затвора, той бѣше бледенъ, съ очи, които гледаха надолу. Кжде да отиде? Да започне наново? Маринъ, на излизане отъ затвора, му каза:

— Сбогомъ, заминавамъ.

— Кжде?

Въ отговоръ, той дигна рамене, своитѣ прегърбени вече рамене. Чертитѣ около устата се бѣха врѣзали по-дълбоко.

— Кждето ми видятъ очи—И махна съ ржка, издигайки я по войнишки къмъ челото.

Антонъ стоя и гледа следъ него, какъ върви, клатейки се ту на лѣво, ту на дѣсно, съ нахлупенъ каскетъ на главата.

Но Антонъ не знаеше кжде да отиде. Тукъ бѣше при морето, въ дъното на северъ синѣеше планината, отгдето дойде. Но за село и не помисли. И тръгна да търси работа. Навсѣкжде му отказваха. Не му вѣрваха вече...

Една вечерь той срещна на скелята Яни, при когото работѣха много рибари и когото обичаха, защото, макаръ и грубъ, билъ добъръ.

— Търся работа отъ толкова време... Ще работя, съ все сърдце...

Голѣмиятъ Яни, чиито широки плещи бѣха устояли на много премеждия, съ изпечено лице, гдето вече се врѣзваха първитѣ бръчки на упоритъ трудъ и на превъзмогнати опасности, се засмѣ съ веселия смѣхъ на човѣкъ, победилъ живота:

— Ехъ, ти нехранимайко! Съ чужди гемии ще бѣгашъ, а?

Но той се спрѣ, загледанъ въ измършавѣлото бледно лице на момъка. Тѣ стояха подъ лампата при стълбата и на свѣтлината Антонъ изглеждаше почти боленъ. Скоро израслата коса като черенъ кадифенъ калпакъ още повече подчертаваше бледностьта му.

Въ износенитѣ си дрехи, съ отпуснати рамене, съ този тихъ отпаднаълъ гласъ.

— Той е гладувалъ,—помисли си Яни. И той гледаше тоя високъ крѣхъкъ момъкъ, който не можеше да намѣри работа и съ последни остатъци отъ воля се ловѣше за него, като за спаситель.

Свѣткавично той си спомни друга една вечерь, на сжщото това мѣсто, преди повече отъ петнадесеть години. Той стоеше тукъ и молѣше за работа. Това не бѣше Антонъ. Той виждаше себе си. Младостьта, която очаква подкрепа... Въ пролѣтната вечерь фароветѣ свѣтѣха надъ залива, както и преди години, когато той бѣше младъ и отчаянъ... И въ душата на Яни нахлу внезапна нѣжность. Съ промѣненъ гласъ той му каза, тупайки го по рамото.

— Само че по-напредъ трѣбва да се поохранишъ. Не обичамъ мършави работници.

— Значи, ще ме вземете,—възкликна Антонъ и за пръвъ пжть отъ оная мрачна нощь на бѣгството, лицето му свѣтна въ усмивка.

— Трѣбва ми човѣкъ за едната моторница. За Мечта. Ама да не повлѣчешъ и менъ нѣкой день къмъ чортоветѣ? Отъ утре си на работа.—И Яни си отиде, като му даде една столевка.

Малко по-късно Антонъ влѣзе въ ханъ „Черно море“. Откога не бѣше ялъ.

— Намѣри ли?—попита го тихо прислужникътъ.

— Намѣрихъ! При Яни.

— Хайде, на добъръ часъ!

Антонъ засърба чорбата, гълтайки голѣми залъци хлѣбъ.

Отъ магазинчето на апарати се носѣха звуци на радио. Антонъ бѣше щастливъ...

. . . Топла октомврийска вечерь. Лѣтото като че ли се е върнало назадъ. Аламанитѣ заминаватъ за нощенъ риболовъ. Залѣзътъ блести върху прибрѣжнитѣ камъни,—отъ тамъ се провикватъ деца. Морето бѣше златно въ залива и синьо въ далечината.

Антонъ подпали мотора. Бѣлата лодка описа кржгъ около скелята и се плъзна следъ аламанитѣ. Животътъ на открито отново бѣ придалъ кафявъ цвѣтъ на лицето му. Очитѣ му се усмихваха. Той не можеше да се оплаче.

Минаваше два часа следъ полунощь, когато моторницата напустна пристанищния градъ, гдето бѣха продали рибата.

Бѣше една отъ тия нощи, въ които нѣма отдѣлни вълни, а цѣлото море, като огроменъ кржгъ, едва-едва потрепва заедно съ лжкатушкитѣ на звездитѣ. Облегналъ се о корабната стена, върху скамейката до мотора, Антонъ се оставяше на сладкото полюшване.

Задъ него, при кормилото, тъмнѣше силуетътъ на бай Панчо, а при носа седѣше Вълчо, който се занимаваше съ продажбата на рибата. Луличката му свѣтѣше. Той бѣше къмъ четиридесеттѣ, но бѣше живъ, пъргавъ, каго младо момче. Бай Панчо бѣше спокоенъ и неподвиженъ — може би работата при кърмилото го бѣ направила такъвъ.

Въ дѣсно тъмниятъ странджански брѣгъ бързо се отдалечаваше. Така бързо се бѣха отдалечили всички изминали дни. И какво му оставаше отъ тѣхъ? Антонъ никога не пожали, че напустна селото. Ехъ, и тамъ, и тукъ той бѣше беденъ. Но за здравитѣ ржце имаше работа. И не за това мислѣше Антонъ. Мечтитѣ му следваха невидимия пжть на параходитѣ, които се закриваха задъ хоризонта. Ще постжпи на нѣкой параходъ. Ще работи долу при пещитѣ. Тежко бѣше — знаеше това. Виждалъ бѣ да се подава отъ тамъ огнярътъ съ разтворена риза върху гърдитѣ, съ зацапани ржце и дрехи. Но тоя сжщиятъ човѣкъ ще слѣзе на нѣкое незнайно приста-

нище, измитъ и преоблѣченъ. Срѣдъ една шумна тълпа, край единъ новъ брѣгъ, гдето се говорѣше на страненъ езикъ.

Въ пристанищния градъ Антонъ бѣ виждалъ негри, китайци. Другитѣ не му правѣха впечатление. Но негърътъ въ бѣлия лѣтенъ костюмъ! Антонъ дълго го гледа като нѣкакво чудо. Какви гадове, какви хора, имаше тамъ, въ непознатитѣ земи. Преди месецъ гледа единъ филмъ изъ южнитѣ морета. Излѣзе отъ тамъ развълнуванъ, обаенъ. О, да пропѫтува моретата на ширъ и на дължъ....

Задъ кораба съ фосфорна пѣна свѣтѣше разрѣзаната вода. А на източното небе, точно срещу моторницата, като освѣтенъ голѣмъ корабъ плуваше градчето въ нощното море. Ивицата земя, която го свързваше съ сушата, се прекѫсваше отъ тъмнината и градътъ бѣше островъ.

Въ тия свѣтлини надъ водата имаше за Антона нѣщо, което го вълнуваше. Това бѣха лампитѣ на голѣмъ параходъ, който ей сега ще отплува далеко, далеко. Но не! — това бѣха само градскитѣ електрически лампи, които свѣтѣха надъ пустия брѣгъ и заспалитѣ кѫщи. Въ една отъ малкитѣ каменни кѫщици, едва задържали се о́ брѣга, когато се рони и подяжда отъ морето при всѣка буря, живѣе Сия, дъщеря на беденъ рибарь. Когато го срѣща, тя се смѣе и вика: Нѣма ли пакъ да бѣгашъ на нѣкѫде? А? — не ти се харесва тукъ...

Снощи тя бѣше на скелята съ една приятелка. Докато лодката завиваше край носа, Антонъ виждаше да се вѣе на скелята свѣтлата ѝ рокля. Антонъ си спомня, какъ го погледна, когато той слизаше въ лодката: извика му, каза му нѣщо, гледайки го въ очитѣ съ единъ новъ, чуденъ погледъ.

Патъ, патъ, патъ, буботи равномѣрно моторътъ. Корабътъ се плъзга едва полюшвайки се. Презъ срѣдата на небето като сребърenъ димъ се бѣлѣе млѣчният пѫть. Долу морето, въ залива, сѫщо е пресѣчено отъ тая бѣлина. А по-далечъ треперливи звездни пѫтеки. Антонъ съ разширени очи обгръща, като че ли за пръвъ пѫть водния кръгъ и въ тоя мигъ той е владѣтель на цѣлото море — отъ хоризонта, надъ които изгрѣватъ последнитѣ звезди, до кораба, около който шуми водата. Кафявитѣ му очи блестятъ отъ радостьта, че живѣе. Той преживѣ много страдания, но отъ тѣхъ не излѣзе съ вгорчено сърдце. Понѣкога го болѣше за майка му. Нейниятъ гробъ е така самъ. Борчето, което посади на него, колко ли е порасло. Когато той отиде втория пѫть въ града, завърналъ се, говорѣше на майка си, че иска да слѣзе къмъ морето. Майка му каза:

— Азъ ще умра на село. Когато останешъ самъ, опитай си късметя натамъ, гдето те тегли сърдцето.

Той имаше сега хубава работа, всички го обичаха и му се не смѣеха, че селянинътъ станалъ морски човѣкъ. Не, майка му би могла да бѫде доволна сега... И всичката стаена нѣжность въ сърдцето на Антона, се устреми въ спомена къмъ единичкото близко сѫщество, отъ което му остана единъ гробъ...

— Гробъ, — помисли си Антонъ. И погледътъ му пакъ се оправи къмъ свѣтналия брѣгъ. Той никога не мислѣше за смъртьта — тя бѣше нѣщо, което се свързваше въ мисъльта му съ болестьта и старостьта. А той бѣше здравъ и младъ. Предстоеше му още дългъ пѫть, неизвестенъ, примамливъ... Опрѣлъ гръбъ о́ кораба, като до живо сѫщество, Антонъ живѣе съ корабната тръпка, която минава отъ дървената преграда къмъ човѣка, свързани въ едно съ ритмичнитѣ удари на мотора.

Изведнъжъ се чу страшенъ трѣсъкъ и тримата рибари съ свѣткавична сила бѣха отхвърлени въ водата. После пакъ всичко утихна, като че ли нищо не се бѣ случило.

Кормчията Панчо и Вълчо бѣха по-леко ранени, и следъ първото зашеметяване, тѣ, влачейки се едва, доплуваха до разбитата лодка, чийто скелетъ тъмнѣше предъ тѣхъ въ водата. Тогава тѣ видѣха, че сѫ само двамата. Извикаха — гласоветѣ имъ потънаха като въ пропасть. Антонъ не отговори...

Скоро оттукъ мина друга рибарска лодка и двамата ранени, задържали се съ последна сила надъ водата, бѣха спасени. Лодката обиколи въ всички посоки мѣстото на нещастието, но отъ Антона никаква следа.

Тежко раненъ, той ще е билъ отвлѣченъ отъ течението Трупътъ му не бѣ намѣренъ. Водата и нощьта покриха гроба му съ неизвестностьта на моряшката смърть.

Рибаритѣ на Яни отпечатаха некрологъ въ мѣстния вестникъ: „Любимиятъ ни другарь Антонъ, на 23 години, загина въ морето при експлозия на мотора". И това бѣ последната видима връзка между живитѣ и мъртвия.

Морското градче, гдето слѣзе Антонъ, тласканъ отъ копнежа си къмъ водния просторъ, е все сѫщото.

Когато въ залѣза аламанитѣ заминаватъ за нощенъ риболовъ и на брѣга блестятъ мокритѣ камъчета, децата махатъ съ ржце оттамъ и викатъ. На корабната скамейка, невиденъ отъ никого, не седи ли Антонъ? Дългитѣ ресници се повдигатъ и откриватъ очитѣ му съ кадифената топлота, очи, отъ които струи душата на мечтатель. Залѣзътъ е угасналъ. Най-хубавиятъ часъ. Рибарскитѣ лодки сѫ отминали. Камъчетата потъмняватъ. Все още виковетѣ на децата, като викове на птичи орлякъ, се счуватъ, тия деца, отъ които единъ день ще се запълнятъ опраздненитѣ корабни скамейки.

Действителностьта изчезва, остава приказката. Голѣмата Мечта на Антона. И градчето, откѫснало се отъ сушата, се превръща пакъ на корабъ, който съ запалени лампи, нанизани по невидимитѣ мачти, се готви да отплува по нощното море. А вълнитѣ зашумяватъ пѣсень, която поробва съ обещанията на далечината.

МИСТЕРИЯТА СЪ „МАРИ СЕЛЕСТЪ"

Морскитѣ хроники не веднъжъ сж отбелязвали за срещанитѣ въ океана загадачни и мистериозни кораби, движещи се безъ екипажъ, съвършено пусти. При повечето случаи, установено е било, че липсата на хора при такива кораби се е дължела на трагични случаи—внезапно избухнала епидемия, гладъ и жажда, пиратски нападения или самоизтрѣбление. Случаятъ, обаче, преди шестдесеть и три години, съ „кораба—призракъ", който е носилъ името „Мари Селестъ", срещнатъ въ океана съ разперени платна и безъ екипажъ и до днесъ е останалъ неразкритъ и загадъченъ. За трагичната сждба на екипажа на този корабъ презъ 1873 година сж отбелязани въ морскитѣ съобщения всевъзможни предположения, но загадката и до днесъ, въпрѣки многото анкети и издирвания, е останала неразбулена. Мистерията съ „Мари Селестъ", на времето си, която е заинтересувала цѣлия морски свѣтъ, между другото е дала не малко материалъ и за драматични писания и романтизъмъ.

Единъ френски журналистъ, който е отпжтувалъ специално по този случай за Гибралтаръ, е сполучилъ да открие всички стари „морски вълци", които на младини сж се намирали тамъ, когато корабътъ—призракъ „Мари Селестъ" е билъ открить и на буксиръ откаранъ отъ кораба „Милость Божия". Между тѣзи стари моряци, поменатиятъ журналистъ се е запознalъ и съ единъ осемдесеть годишенъ старецъ, който е служилъ тогава на кораба „Милость Божия", като младикъ при откарването на „Мари Селестъ" въ Гибралтаръ.

Ето какви сж споменитѣ на бившия младикъ на кораба „М. Божия", отъ Гибралтаръ.—Корабътъ ни „Милость Божия", бѣше хвърлилъ котва отъ нѣколко дни въ Ню-йорското пристанище, кждето нашиятъ капитанъ Броузъ бѣше потърсилъ хора, за да комплектува екипажа си и да замѣсти ония лица, които ни бѣха напустнали. Попълването на екипажа съ хора въ Ню-Йоркъ тогава се извършваше по чудноватъ начинъ. Обикновено капитанътъ се отправяше къмъ единъ кварталъ съ лошо реноме, въ който се намираха най-долнопробнитѣ кръчми и кафенета на града, посещавани отъ безработни моряци, повечето отъ които бѣха криминални типове, пушачи на опиумъ, съ една дума, хора отъ колъ и вжже. Съдържателтъ на такова кафене биваше сжщевременно и човѣкътъ, съ когото капитанитѣ уговаряха комплектуването на екипажитѣ имъ отъ клиентелата на тѣзи кафенета. Въ случай, че нѣкои отъ хората не биваха съгласни да постжпятъ на служба въ нѣкой корабъ съ добро, тогава тѣ биваха заставяни да сторятъ това насила, като предварително биваха опоявани съ силни напитки и разни наркотици и биваха така откарвани на кораба, кждето идваха на себе си, следъ като кораба, обикновено, бѣше вдигналъ котва и се намираше на открито море. Както казахъ, рекрутирането по този начинъ на екипажъ се извършваше винаги въ надвечерието на отпжтуването на кораба и когато отрезнѣлиятъ морякъ, намиращъ се на открито море, проявяваше желание да се противопостави и негодува, тогава другитѣ моряци го завързваха о нѣкоя мачта на кораба до тогава, до когато негодуващиятъ показваше примирение. Обаче, съ този начинъ на комплектуване на екипажъ, капитанътъ никога не бѣше сигуренъ, какво го очаква при едно тъй далечно плаване.

И тъй, капитанътъ на кораба „М. Божия", нуждаейки се отъ нѣколко моряци, посетилъ една вечерь нѣколко отъ тѣзи съмнителни кафенета на пристанището на Ню-Йоркъ. Въ едно отъ тѣхъ се срещналъ случайно съ капитана на кораба „Мари Селестъ", който бѣше посетилъ сжщата кръчма съ сжщата цель. Това, което му направи впечатление, обаче, бѣше, че капитанъ Бриксъ бѣше придруженъ отъ красивата си и млада съпруга, която пжтуваше заедно съ него на кораба. Защо бѣше-я повелъ съ себе си въ тѣзи съмнителни свърталища—ето първата загадка, която преплита по начало всѣко понататъшно предположение на тази мистерия. На кжсо, капитанъ Бриксъ намѣри и уговори хората, които му трѣбваха, за да комплектува екипажа си и една зарань голѣмиятъ корабъ разпери всичкитѣ си платна, за да преплува Атлантическия океанъ къмъ Европа.

Два месеци по-късно корабътъ „Милость Божия" напустна Ню-йорското пристанище. Нашиятъ капитанъ си представяше вече, че корабътъ „Мари Селестъ", съ капитана си Бриксъ и красивата му съпруга, отъ една седмица се намиратъ въ нѣкое отъ европейскитѣ пристанища. Какво бѣше, обаче, очудването му, когато близу до Азорскитѣ острови срещна „Мари Селестъ" да плава насреща съ разперени платна. Неговото очудване стана още по-голѣмо въ последствие, когато се доближи до кораба и не забеляза на борда му абсолютно никакъвъ човѣкъ. Сигналува съ различни инструменти, съ които си служеха тогава корабитѣ, издигна по мачтитѣ нѣколко сигнални флагове съ различни запитвания, но не получи никакъвъ отговоръ. Всичко бѣше напразно. Тогава заповѣда да се доближимъ и да легнемъ на борда на „М. Селестъ". Боейки се да не попадне на разбунтуванъ екипажъ или пирати, придруженъ отъ най-храбритѣ си доблестни и предани нему моряци, всички въоржжени до зжби, преминаха отъ единия корабъ на другия. Ето какъ следъ завръщането си нашиятъ капитанъ описа виденото отъ него на „М. Селестъ". „Когато се намирахме на борда, озърнахме се на лѣво и на дѣсно, всѣки единъ държащъ по два заредени пистолета въ ржка. Не намѣрихме нито една жива душа. Качихме се на капитанския мостъ, слѣзохме въ кабинитѣ, прегледахме хамбаритѣ. Никжде нито следа отъ човѣшко сжществуване. Онова, обаче, което ни заинтересува най-много бѣше, че нищо на кораба не бѣше побутнато отъ мѣстото си. Всѣки предметъ бѣше точно на своето мѣсто — вжжетата, уредитѣ, оржжието и пр. Нито следа отъ какво и да е стълкновение не се намѣри. На капитанския мостъ всички столове бѣха по мѣстата си, въ кухнята всички готварски сждове бѣха въ редъ; дори въ единъ сждъ бѣха поставени въ вода почистени моркови, приготвени за готвене. Дветѣ спасителни лодки и всички спасителни уреди бѣха въ пълненъ редъ по мѣстата си.

Въ капитанската кабина вахтенията журналъ бѣше разтворенъ. На последната разтворена страница бѣха отбелязани всички типични при пжтуване бележки до утриньта, безъ какво и да е опущение или нередовность. Въ едно отъ чекмеджетата се намѣриха двеста и петдесеть английски лири. Всички книжа бѣха по мѣстата си. На капитанското легло се намираше нощницата на госпожа Бриксъ, тъй както тя се поставя следъ преобличане. Съ една

дума, всичко бѣше нормално. На края, въ салона, намѣрихме два чайника съ още топълъ чай. По всичко изглеждаше, че нормалнятъ животъ въ кораба бѣше спрѣлъ едва преди единъ часъ до срещата му съ насъ и цѣлиятъ екипажъ бѣше изчезналъ, безъ какво и да е видимо произшествие.

Нервитѣ ни бѣха се опънали почти до полуда. Претърсвахме и преглеждахме до вечерьта, безъ да сполучимъ да откриемъ нѣщо. Въ последния моментъ, когато завързвахме „Мари Селестъ", за да го вземемъ на буксиръ, единъ отъ нашитѣ хора откри едничкото загадъчно и трагично веществено доказателство измежду всички предмети, намиращи се поставени въ единъ идеаленъ редъ: единъ голъ мечъ, чието острие бѣше потопено въ кръвь."

Отначало „Мари Селестъ" бѣше отведенъ на буксиръ въ пристанището „Свети Михаилъ" на Азорскитѣ острови и после въ Гибралтаръ. Всички полицаи бѣха известени за откритието на кораба, обектъ на страшното престжпие—загадка, извършено всрѣдъ Атлантическия океанъ. Всички полицейски издирвания, обаче, останаха безплодни. Каква участь сполетѣ капитанъ Бриксъ и съпругата му, какво стана съ хората отъ екипажа, отъ които нито единъ не се намѣри никжде и никога? Ако нѣкой случайно бѣше се спасилъ, рано или късно би се показалъ нѣкжде и би разкрилъ цѣлата тази мистерия. Ако на кораба имаше разбунтуване, или сжщиятъ бѣше нападнатъ отъ пирати, най-малко, на него щѣше да цари безредие. Тогава какъ се разигра тази печална драма? Много предположения се направиха и много романтизъмъ, при който, главната роля се приписа на капитанската съпруга, която се очертава като обектъ за силна ревность между екипажа и за тѣхното самоизтрѣбение. Споредъ едно друго предположение, единъ отъ новорекрутиранитѣ въ Ню-Йоркъ хора отъ екипажа е билъ сполучилъ да изтрови всички на борда, съ изключение на съпругата на капитана. Сжщиятъ, следъ като е изпилъ заедно съ нея чая си, се е опиталъ да я увещае да го последва въ една отъ екзотичнитѣ азиатски страни. Разочарованъ отъ нейния категориченъ отказъ, той, вънъ отъ себе си, я убива съ намѣрения на борда мечъ, за който споменахме по-горе, и я хвърля въ морето. Въ това време, като е забелязалъ приближаването на другия корабъ и той самъ се е хвърлилъ въ морето и се е удавилъ. Обаче, всички тия предположения си оставатъ само предположения, безъ какви и да е действителни доводи."

Фактътъ е, че трагичниятъ случай съ кораба—призракъ „Мари Селестъ", безъ екипажъ презъ 1873 година въ океана, остава една страшна загадка за новитѣ времена.

Превелъ отъ гръцки *Тодоръ Ангеловъ*

М. ДОЙНОВЪ

ВОДНИ СПОРТОВЕ

Здравни ползи и възможности за практикуване. Воднитѣ спортове въ България

Ако трѣбва да наредимъ днесъ практикуванитѣ спортове по степеньта на ползитѣ, които принасятъ, *безспорно, водниятъ спортъ би заелъ мѣсто между най-физиологичнитѣ и най-здравословнитѣ.* Много доводи не сж необходими за това класиране. Достатъчно ще е да припомнимъ, че при

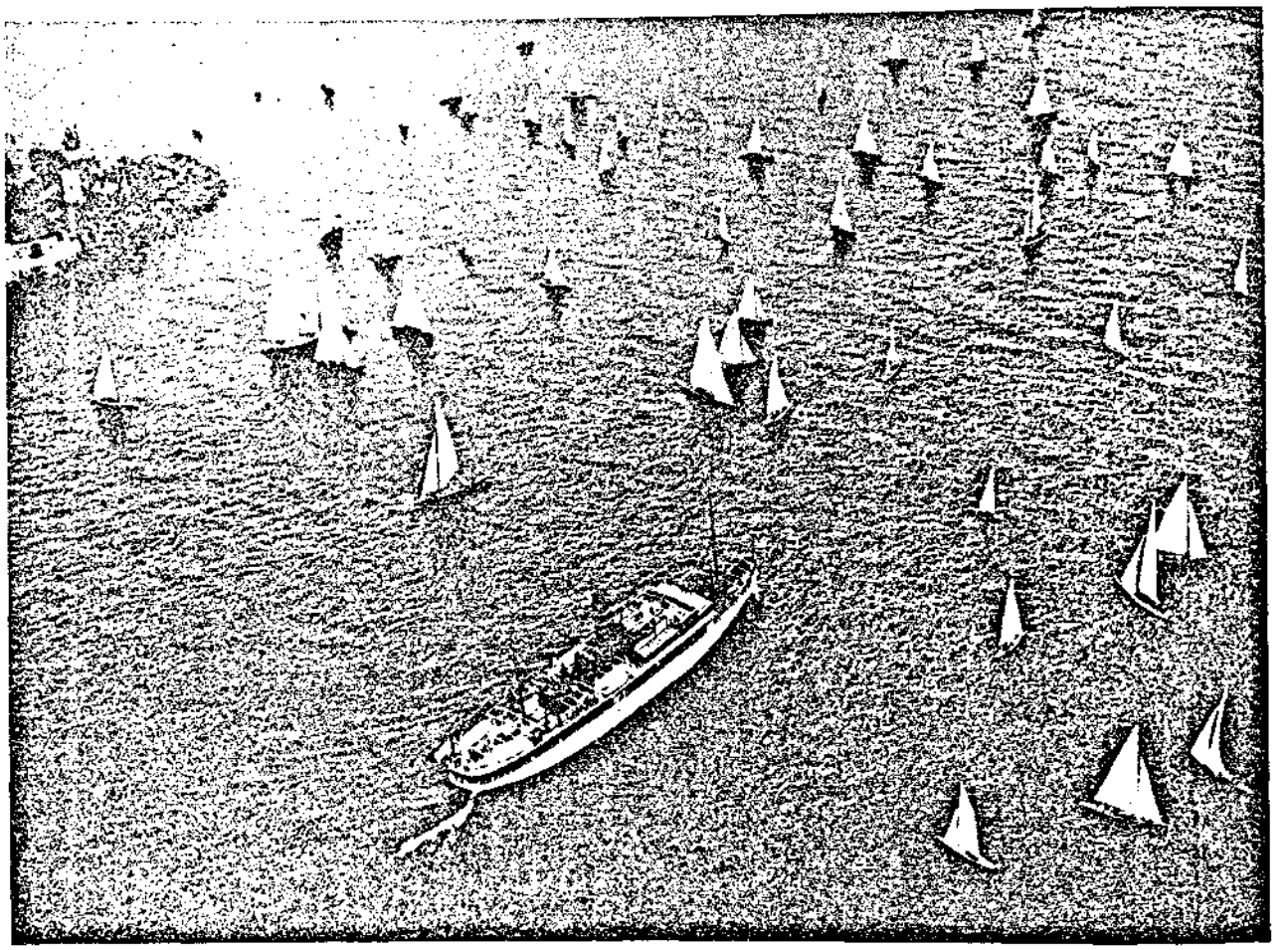
плуването и гребането

бѣлитѣ дробове поематъ максималното количество въздухъ, което тѣ могатъ да побератъ — 4,800 и 5,400 куб. см. по изследвания на проф. д-ръ Бергманъ — коефициентъ, който при повечето отъ останалитѣ специални спортове е недостижимъ.

Бихме отишли твърде далечъ, ако се впустнемъ да обясняваме полезното влияние върху организма отъ това интензивно провѣтряване и развитие на бѣлитѣ дробове. Ако това заякчаване и правилно развитие, особ. край море, на гръдния кошъ е за децата жизнена необходимость — правейки ги по-устойчиви на страшния социаленъ бичъ скрофуло-туберкулозата и толкова още заболявания, които дебнатъ детската и младата възрасти, то и за по-възрастнитѣ здравнитѣ ползи отъ воднитѣ спортове сж не по-малко значителни — представявайки умѣрена и безъ опасности за възрастьта физикултура. Нѣкои английски лѣкари дори отиватъ дотамъ, че съветватъ съотечественицитѣ си, преминали вече третото десетилѣтие отъ живота си, да изоставятъ погрубитѣ спортове и да практикуватъ отъ тоя моментъ само голфа и плуването. Може би въ този съветъ има нѣщо пресилено — що се отнася до още твърде ранното изоставяне на нѣкои умѣрени спортове, като туризма, планинарството, тениса и др. — но, безспорно, тѣ сж въ пълното си право като настояватъ, че отъ даденъ моментъ на живота се налага известенъ подборъ на практикуванитѣ спортове; и между тия, които до край оставатъ безъ противоуказание (разбира се, като не смѣтаме нѣкои по-специални случаи), плуването стои на първо мѣсто. Плуването даже се брои между лѣчебнитѣ срѣдства на съвременната медицина — познато е, напр., колко благоприятно повлиява тоя умѣренъ спортъ на мжчителнитѣ хемороиди и затлъстяването — изобщо, на смутения обмѣнъ на веществата въ организма.

Благотворното влияние на умѣренитѣ водни спортове върху младото момиче и зрѣлата жена е неоспоримо. „Жената има нужда повече, отколкото мжжа, отъ добре направяваната и дозирана физическа култура: по чувственъ и по-нервенъ, женскиятъ организъмъ се нуждае отъ подготовка за голѣмото изпитание на майчинскитѣ функции" (д-ръ Andrée Brunelle). А въ една хубава статия на г. д-ръ Ив. Малеевъ, въ „Здраве и животъ", четемъ: „Плуването въ хладни басейни, при което се освобождаватъ отъ усилие коремнитѣ и тазовитѣ органи, остава единъ чудесенъ спортъ за оформяване, изрѣзване и разцъвтяване на женското тѣло... при физически закрепена жена раждането не е болестенъ актъ, какъвто е почти винаги у гражданкитѣ, а остава напълно физиологиченъ, какъвто е у животнитѣ... *Много е жалко, че у насъ плуването не е предметъ на обучение въ основнитѣ училища* (к. м.), както то е въ онѣзи на Норвегия, Германия, Япония, Съединенитѣ щати и Хавайскитѣ острови. Ако калимъ нашия народъ чрезъ привикване отрано на плуване въ рѣки, езера и въ крайбрѣжието на морето, много инфлуенци, много туберкулози бихме могли да спестимъ"!

Плуването и гребането — два спорта на плавни



Масовъ всенароденъ яхтингъ въ страната на бѣлитѣ лилии — Финландия

и ритмични движения, въ които вематъ постоянно и взаимно участие всички мускулни групи — даватъ на тѣлото оная приятна за окото, хармонична, заоблена и не хипертрофична мускулатура, която тъй често сме адмирирали по мраморитѣ на античнитѣ майстори.

Свободниятъ досегъ на голото тѣло до въздуха, слънцето и водата, идеалното му раздвижване въ всички негови органи и системи, и по-спец. дишането и кръвообръщението, приятната и волна игра съ пѣнливитѣ вълни отморява, стимулира, поддържа нивото на жизненость и дарява любителитѣ на воднитѣ спортове съ здравъ животъ, хармонизирани функции и младежка бодрость.

Не ще и съмнение,

яхтингътъ,

вѣтроходството, е не само най-сложниятъ отъ воднитѣ спортове — обемайки и първитѣ два — но и най-приятниятъ и красивъ въобще спортъ. Той е, който ще постигне не само тѣлесното съвършенство, но ще действува въ по-голѣма мѣра и върху духовнитѣ качества на спортуващия. Не напраздно въ днешния вѣкъ на мазута и електричеството голѣмитѣ свѣтовни марини обучаватъ кадетитѣ и моряцитѣ си по вѣтроходи. Вѣтрилата формиратъ чудесно и по естественъ пѫть хладнокръвието и точностьта на погледа, решителностьта и колективната дисциплина, разпредѣлението на отговорностьта и толкова още качества, ценни не само за моряка, изложенъ на рисковетѣ на океана, но и въоще за човѣка въ всѣкидневната му борба за извоюване на повече щастие и радости въ живота.

И съ право романтичното минало на вѣтроходитѣ отпреди нѣколко столѣтия е възкръснало по брѣговетѣ на морета и океани, езера и рѣки — все още живо и неотстѫпващо предъ прогреситѣ на моторизацията.

На дали има и за страничния наблюдатель гледка по-впечатлителна и по-красива отъ бѣлитѣ вѣтрила, открояващи се на фона на морето, издути отъ почетенъ бризъ и надминаващи се въ благородно съревнувание, поставяйки на изпитание смѣлость, ловкость и мореходни качества на вѣтроходи и обслуги?

Воднитѣ спортове,

въ страни по-напреднали и по-облагоприятствувани отъ природата, сѫ истинско *всенародно, популярно и евтино удоволствие.*

Много погрѣшно е убеждението на мнозинството у насъ, че тѣ сѫ, особ. вѣтроходството, рѣдка привилегия, позната едва ли не само на американскитѣ милионери и още за много тѣсенъ кржгъ заможни хора! Веднъжъ за винаги това заблуждение трѣбва да се разсѣе и да се разбере, че не е необходимо да се вѣтроходствува съ високотонажни яхти, скѫпо коствуващи и съ многобройна обслуга. Една лека платсѫщото удоволствие, а тя не надвишава особено много цената на екипировката на колелоядача! Нѣколцина приятели, едно цѣло семейство, възпитано въ спортенъ духъ, безъ голѣми парични затру-

днения, биха могли да се екипиратъ съ хубава спортна платноходка. Що се отнася до по-голѣми групи, съ по-добра организация (— училища, морски спортни групи, лѣтни колонии и т. н.), то тѣ биха могли да се снабдятъ вече и съ истински малки яхтички.

У насъ

има още много да се желае. Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ трѣбваше да води упорита просвѣта и пропаганда, за да опознае нашето общество съ всестраннитѣ ползи, които бихме получили при по-интензивно използуване на морето и Дунава, изобщо—водитѣ; това море, което не е толкова „черно" и страшно, колкото го рисуватъ невежеството и предразсѫдъцитѣ. Успѣхи сѫ на лице. Красивото ни крайморие се покрива бързо съ лѣтовни станции, лѣчебни заведения и младежки лѣтовища успоредно съ по-рационално извличане на стопанскитѣ блага отъ водитѣ. Младежьта, освободена отъ предразсѫдъцитѣ на бащитѣ и майкитѣ си за „дървото безъ коренъ" ... се сприятелява съ морето и обиква водния спортъ. Най-лекиятъ и най-достѫпниятъ — плуването — наброява ежегодно съ стотици нови адепти, спечелени за цѣлъ животъ. Невъзможното до скоро става похвална действителность — плодъ на енергични инициативи, обществени и частни, *въ селища и въ вѫтрешностьта на страната се изграждатъ*

басейни—плавални,

въ които голѣмъ брой младежи, не можещи да изпитатъ прелеститѣ на истинския воденъ спортъ, намиратъ прохлада презъ горещитѣ лѣтни дни и все таки удоволствието — бихъ казалъ вродениятъ инстинктъ — да се гмуркатъ въ вода! Това е една прекрасна идея, която може и трѣбва да се разшири въ по-голѣма мѣра!

Нека припомнимъ, че Парламентътъ въ Англия, т. е. една островна страна и, следов., най-облагоприятствувана по отношение на водитѣ, решаваше, все таки, въ едно скорошно свое разискване по мѣркитѣ за засилване на физикултурата за младежьта, усиления строежъ, *наредъ съ гимнастически салони и спортни игрища, още и на повече басейни—плавални!* Подобни басейни—плавални още по-малко биха били излишенъ луксъ за нашитѣ много победни на води условия. Не би ли се разрешилъ още у насъ съ една подобна мѣрка до голѣма степень и често обѫждания и наистина важенъ въпросъ за тѣлесната хигиена — чистота на нашето население — поне презъ лѣтния сезонъ, когато най-вече селото е въ разгара на полския си трудъ и хигиената на тѣлото е повече отъ необходимость?

*

Отъ на кѫсо казаното за здравнитѣ ползи отъ воднитѣ спортове и възможноститѣ за тѣхното практикуване[1]), струва ни се, очертаватъ се достатъчно ясно и мѣркитѣ, които би трѣбвало да се вематъ за тѣхното по-широко популяризиране и демократизиране.

Дългъ е на държавата, подпомагана отъ обществени организации, и на първо мѣсто отъ Морския Сговоръ,да подобри условията и да създаде традицията на воднитѣ спортове поне за младежитѣ, въ крайморскитѣ и крайдунавскитѣ селища, кѫдето природата сама е осигурила най-необходимото — водата. Не би било пресилено, ако къмъ всички по-голѣми и модерни нови училищни сгради се отдѣли мѣсто, наредъ съ гимнастическитѣ салони, и за басейни — плавални, които биха могли да бѫдатъ използувани и презъ зимата. Дългъ се налага още на общини и спортни организации, казарми и фабрики, лѣтни детски училища и лагери, селски кооперации и частни инициативи да причислятъ къмъ другитѣ си условия за здравна, предпазна хигиена и физикултура, поне тамъ, дето е възможно, и по единъ басейнъ — плавалня.

Така популяризирани на широко и застѫпени въ по-голѣма мѣра, воднитѣ спортове биха изиграли прекрасно, наредъ съ вече популярнитѣ у насъ спортове, значителна роля въ народната ни физикултура и здравеопазване.

*

Вие, драги читатели, презъ хубавитѣ и топли дни, съ повече свободни часове на лѣтото, не забравяйте, че край прекраснитѣ възможности за оздравление, отмора и стимулиращо удоволствие, които нашата хубава земя предлага съ красивитѣ си планини и китно поле, има още и едно приветливо море, което чака своитѣ завоеватели и ценители.

---

[1]) На тия, които, можеби, ще се засмѣятъ скептически на нашия повикъ за популяризиране на воднитѣ спортове въ България — страна предимно континентална, черноземна и планинска — ще припомнимъ само, че водитѣ на Черно море и Дунавъ представяватъ кръгло 711 клм. отъ държавнитѣ ни граници, 311 клм. брѣгова линия на едно сравн. топло море — която не отстѫпва, въ известни отношения, дори показва преимущества предъ топлата срѣдиземноморска Ривиера, хладнитѣ курорти на океана и севернитѣ морски лѣтовища (д-ръ Др. Матеевъ) — и 400 клм. брѣгъ на една пълноводна рѣка сѫ колкото недостатъчни, толкова и истинско национално водно ботатство, за каквото много други народи могатъ само да мечтаятъ! Що се отнася до вѫтрешностьта на страната, то нека не се забравя явното богатство отъ подпочвени и надпочвени води, мѝнерални или не, които при повече предвидливость и планово използуване биха позволили разширението на водния спортъ — плуването и гмуркането въ вода поне — и далечъ отъ голѣмитѣ водни басейни.

Външенъ политически прегледъ

Неизясненото и неспокойно положение въ Европа дава поводъ за много посещения и разговори, които, макаръ не винаги официални, все пакъ имамъ една целъ: осигуряване на мира и постигане на разбирателство между великитѣ държави.

Минаването презъ Парижъ на много държавници, които отиватъ въ Лондонъ, за да присѫтствуватъ на празденствата по случай коронацията, даде случай на г. Делбосъ да води съ тѣхъ много полезни разговори, които ще продължатъ въ Лондонъ, за изясняването на голѣмитѣ международни въпроси. Г. Делбосъ е разговарялъ продължително и съ турския министъръ-председатель г. Исметъ Иньоню. Двамата държавници констатирали, че възгледитѣ имъ се съвпадатъ напълно, главно досежно вѣрностьта и преданностьта къмъ началото на общата сигурность.

Разговоритъ, който г. Делбосъ е водилъ съ г. Литвиновъ, изглежда сѫщо интересенъ. Г. Литвиновъ, следъ церемонията по коронасяването, ще мине презъ Парижъ, кѫдето ще се срещне пакъ съ г. Делбосъ.

Размѣнитѣ на възгледи, станали напослѣдъкъ между г. Делбосъ и г. де Лакроа, френски пълномощенъ министъръ въ Прага, и г. Суски, чехословашки пълномощенъ министъръ, били полезни за европейския миръ. Най-сетне, посещенията, които г. Лукашевичъ, полски посланикъ, направи презъ тая седмица на г. Делбосъ, даватъ поводъ да се предполага, че между двѣтѣ страни ще бѫде сключена нова търговска спогодба, която ще позоли да се заякчатъ още повече приятелскитѣ имъ връзки.

П.

Изъ живота и дейностьта на Б.Н.М.С.

Стана ни известно окржжното № 214 отъ 3. II. т. г. на инспектора на I-ва варненска уч. околия, въ което окржжно, точка VIII се отнася до Б.Н.М.С.

Изчерпателната и точна преценка на значението на морето за насъ навежда на много разсѫждения. За пръвъ пѫть този въпросъ се подлага на преценка отъ срѣдата, която винаги е стоела най-близу до нашитѣ национални идеали и най-безкористно и безшумно ги е формирала въ съзнанието на подрастващитѣ поколѣния. Затова тя не може да мине неотбелезана. Още повече, че тази преценка е направена безъ каква и да е подбуда отъ насъ. Когато училището постави въпросътъ за нашето море въ реда на главнитѣ ни национални идеали, Б.Н.М.С. може да счита, че една голѣма часть отъ неговитѣ задачи сѫ разрешени. Ето защо, даваме изцѣло т. VIII отъ това окржжно и писмото на Г.У.Т. по този поводъ до училищния инспекторъ.

Т. VIII. Значението на морето за стопанската, икономическа и политическа свобода и мощь на нация и държава днесъ се добре разбира отъ всѣки интелигентенъ гражданинъ. България владѣе една малка часть отъ черно-морския брѣгъ и съ пристанищата Варна и Бургасъ въ дни на миръ може да бѫде въ връзка съ всички краища на свѣта. Нуждата отъ свободенъ морски брѣгъ за всѣко време у насъ се чувствува и почва да се разбира отъ обществото въ най-ново време. Въ миналото българскиятъ народъ има борби, водилъ е войни за владѣене на свободни брѣгове по Бѣло и Адриатическо морета и известно време е владѣлъ части отъ тия морета. Нека г. г. учителитѣ да обърнатъ особено внимание на въпроса за значението на морето за народитѣ, на свободнитѣ морски брѣгове за насъ, на историята на борбитѣ, които сме водили и владението на Бѣло и Адриатическо морета презъ първото, второто и третото български царства, като спратъ погледа на ученицитѣ особено на последния пунктъ въ историята ни — Ньойиския договоръ, по който ни се отне въ най-ново време бѣломорския брѣгъ. Сѫщо така да се дадатъ познания върху развитието на новия търговски флотъ и сегашното му състояние и значение. На ученицитѣ отъ III класъ, а може и на IV отдѣление, да се дадатъ малки реферати за значението на морето и историческитѣ ни борби за свободно море. Най-голѣмъ дѣлъ въ изучаване и познаване на въпроситѣ за морето се падатъ намъ — на варненци, като жители на морския брѣгъ, които искатъ да се гордѣятъ съ „Царицата на Черноморе“, както Варна днесъ наричатъ. Като литература на учителитѣ препоржчвамъ следнитѣ книги:

1) П. Дървинговъ — Влияние на морската мощь върху историята на България. Издание на Българския Морски Сговоръ, ц. 40 лв.

2) Излазътъ на България на Бѣло-море. Издание на българския Народенъ Морски Сговоръ, ц. 25 лв.

За училищнитѣ библиотеки препоржчвамъ:

а) Списанието „Морски сговоръ“ — органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, което отъ януарий започва своята 14 годишнина. Абонаментътъ му за България е 150 лв. На членоветѣ на Б.Н.М.С. се праща даромъ.

б) Списанието „Морски Прегледъ“ — двуседмичникъ за морска просвѣта и обнова, сега III година.

За доставяне на горнитѣ книги и списания ще се отнесете до Варненския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ. На учителитѣ препоржчвамъ да бѫдатъ членове на Б.Н.М.С. А ученицитѣ отъ прогимназиитѣ да образуватъ по училища секции отъ Б. С. Легионъ при Б.Н.М. Сговоръ.

Всѣка година на съответнитѣ дни трѣбва да се спомнятъ на ученицитѣ забележителнитѣ и паметни събития изъ нашата история. Между тия дати трѣбва да бѫдатъ и следнитѣ:

1) 21. 11. 1912 г. (Архангеловдень) — победа на черноморскитѣ ни миноносци надъ турския флотъ, начело съ крайцера „Хамидие“.

2) 25. 12. 1929 г. (Спиридоновдень) — загиване на парахода „Варна“ въ Мраморно море по гръцка зла воля.

Околийски училищенъ инспекторъ: (п) *Т. Димитровъ.*

На № 516. Главното Управително тѣло на организацията ни счита за свой дългъ да Ви изкаже благодарностьта на цѣлата организация по поводъ т. VIII отъ окржжното Ви № 214 отъ 3. I. т. г.

Цѣлата ни история е нанизъ отъ войни въ връзка съ стремежа на племето ни на югъ къмъ оживѣнитѣ търговски и културни срѣдища — къмъ морето. Значението на морето, обаче, не е било достатъчно оценено, затова и цельта на войнитѣ се е достигала или прекратявала съ разрушаване на срѣдищата, които сѫ се считали за източникъ на злини за насъ. Този несъзнатъ стремежъ на българина къмъ морето взема опредѣлена форма въ III-то ни царство и добива реаленъ изразъ следъ Балканската и Европейската войни, когато ние загубихме Бѣло-море, за да намѣримъ истинската причина за много отъ нещастията ни като племе въ недостатъчното оценяване на морето. И то застава предъ насъ като нова задача за държавния ни животъ.

Нашата организация се роди, за да отговори на една необходимость, така добре изразена въ Вашето окржжно.

Г.У.Т. се радва, че Вие безъ ничия подбуда сте стигнали до заключенията, които сте направили и чрезъ окржжното, издигайки гласъ за просвѣта по значението на морето, служите най-добре на националнитѣ ни интереси, а заедно съ това и на целитѣ на организацията.

Училището е сѫществениятъ факторъ за оформяване на бѫдещия гражданинъ и създаване на неговия мирогледъ по националнитѣ ни въпроси. Ето защо, ние високо ценимъ Вашия апелъ до господа учителитѣ да заработятъ съ присѫщия имъ идеализъмъ за оформяване въ бѫдещитѣ граждани на правилно схващане за значението на морето за живота ни като народъ и племе.

Само така ще се подготвимъ да поправимъ загубитѣ ни отъ Голѣмата война и да възвърнемъ на племето си това, което нашето поколѣние не можа да задържи, защото недостатъчно го оцени.

Когато нашиятъ учитель издигне морето като националенъ идеалъ, задачата и за насъ като организация е достигната, защото общото съзнание ще оформи и държавсѫщия въпросъ.

Приемете, Господине инспекторе, нашитѣ сърдечни благодарности и готовность да Ви бѫдемъ винаги въ услуга по този въпросъ.

Председатель: (п) *П. Стояновъ.*
Главенъ секретарь: (п) *В. Игнатовъ.*

— **Съгласно разрешението** на г-на министра на войната, началникътъ на варненския гарнизонъ назначи за съветници въ Г.У.Т., по молбата на сжщото, следнитѣ офицери отъ флота: кап. лейт. Памлуловъ, лейтенантитѣ Г. Пецовъ, В. Тонковъ, Ст. Цаневъ, Г. Панчевъ, П. Вангеловъ, В. Паспалеевъ, Рогевъ и мичм. II р. Чолаковъ.

По този начинъ се запазва духа на чл. 22, буква „г", отъ устава и не се нарушава досегашната дейность на организацията.

Въ Управителното тѣло на варненския клонъ сж назначени: лейт. Цв. Поповъ и мичманитѣ II р. Давидовъ и Вълковъ.

— **Членътъ на Г.У.Т.** Николай Пеневъ замина въ обиколка на клоноветѣ съ сказка „Дейностьта на Б.Н.М.С. по водния спортъ и морскитѣ лѣтовища".

Сжщиятъ посети клоноветѣ Русе, Ломъ, Видинъ, Плѣвенъ, Ловечъ, Павликени. Сказката е челъ въ Свищовъ, Ломъ, Видинъ, Павликени и Ловечъ.

Г.У.Т. въ заседанието си отъ 2. IV. т. г. утвърди Управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове:

В. Търново: председатель: П. Парашкевовъ, директоръ на държ. търг. гимназия; подпредседатель: Гр. Христовъ, дир. на мжжката гимназия; секретарь: Б. Тютюнковъ, учитель при държ. търг. гимназия; касиеръ: Ив. Нанковъ, прокуристъ при Банка Бълг. кредитъ.

Членове: 1. Сжбчо Сжбевъ — майоръ; 2. Йорданъ Пенчевъ, адвокатъ и 3. д-ръ Ст. Карановъ, градски лѣкарь.

Контр. съветъ: 1. К. Атанасовъ, учитель-пенсионеръ; 2. Ив. Господиновъ, финанс. чиновникъ и 3. М. Ганевъ, учитель при държавната търг. гимназия; домакинъ: Г. Андреевъ, учитель при държ. търг. гимназия. Воденъ спортъ: Ст. Тенекеджиевъ, адвокатъ.

Петричъ: Председатель: Константинъ Алексиевъ, пенсионеръ; подпредседатель: д-ръ Константинъ Даскаловъ, лѣкарь на частна практика; касиеръ-домакинъ: Георги Благоевъ, директоръ на Б. З. К. банка; секретарь: Манчо Г. Манчевъ, гл. учитель; съветници: инженеръ Д. Митковъ, директоръ на водн. синдикатъ „Струмешница"; д-ръ Христо Тенчевъ, градски лѣкарь и Иванъ А. Антикаджиевъ, търговецъ.

Провѣрителенъ съветъ: 1. Никола попъ Георгиевъ — агентъ Б. Н. Б. — председатель; 2. Тодоръ Б. Куловъ — счетоводитель Б. З. К. банка — членъ; 3. Толе Спасовъ — счетоводитель на Македонска нар. банка — членъ.

Павликени: Председатель: Григоръ Н. Черкезовъ, търговецъ; подпредседатель: Илия Желѣзковъ, зжболѣкарь, секретарь-касиеръ: Йорданъ Т. Чоревъ, учитель; членове: Никола Йорд. Пазаржиевъ, книжарь и Крумъ Поповъ, индустриалецъ.

Контроленъ съветъ: Иванъ Сяровъ, търговецъ, Иванъ Личевъ, агентъ на чин. застр. д-во и Стефанъ х. Славчевъ, земедѣлецъ.

Редакционенъ комитетъ на сп. „Морски сговоръ": д-ръ Я. Арнаудовъ, д-ръ П. Скорчевъ, Д-ръ Г. Паспалевъ, д-ръ Стр. Стояновъ и лейтенантъ Г. Панчевъ.

1. **Новиятъ „Варна"** — В. Игнатовъ. 2. **Две морета** — Стефанъ Ив. Стояновъ. 3. **Териториални води** — Г. Ватевъ. 4. **Подводницитѣ и борбата съ тѣхъ** — лейтенантъ Панчевъ. 5. **Германскиятъ подводенъ флотъ** — Д. Марковъ. 6. **Япония и морето** — З. 7. **Забравената поща** — П. А. Шишковъ. 8. **Моористътъ Антонъ** — Весела Страшимирова. 9. **Мистерията съ Мари Селестъ** — Превелъ Тодоръ Ангеловъ. 10. **Водни спортове** — М. Дойновъ. 11. **Външенъ политически прегледъ** — Б. П. 12. **Изъ живота и дейностьта на Б. Н. М. С.**

Открита е подписка за четиринадесетата година на сп.

„Морски Сговоръ"

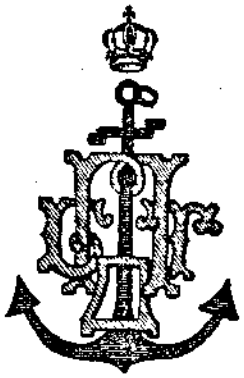
органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ

Абонаментъ: за България 150 лв., за странство 200 лв.

На членове на Б.Н.М.С. се праща даромъ.

Печатница на Военно-издателския фондъ — София 1937—319

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО — ВАРНА



Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморскитѣ пристанища и *Дунава* до севернитѣ европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Холандия, Германия, Дания и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа съ три първокласни линейни параходи типъ *„Родина"*, дружеството поддържа редовни и извънредни линии между черноморскитѣ пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италианскитѣ острови — Додеканеза, Сирия, Палестиня и Египетъ, като се посещаватъ попѫтнитѣ пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ Саидъ и Пирея.

Тия последни пѫтувания даватъ възможность въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за сѫщото време, да се видятъ останкитѣ и паметницитѣ на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественость и художественость, сѫ още недостигнати.

Пѫтуванията за Леванта — Близкия изтокъ, се извършватъ съ голѣми и луксозни параходи, **типъ — „Царь Фердинандъ"** при всички удобства за приятно и неусѣтно пѫтуване по морета, които съдържатъ безподобни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мряморно море, Дарданелитѣ и осеяния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метри надъ морската повърхность.

Последното пѫтува́не дава възможность да се посетятъ и всички свети мѣста на еврейската, християнската и мохамеданската религия.

Никое друго пѫтуване не може да даде толкова голѣмо разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитѣ най-всестранни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения, два пѫти презъ седмицата, и между всички български черноморски пристанища съ луксозния и бързоходенъ параходъ *„Евдокия"*.

Освенъ горнитѣ редовни линии, дружеството презъ лѣтнитѣ месеци **прави и извънредни пѫтувания отъ Варна до Цариградъ съ параходитѣ „Царь Фердинандъ" и „Бургасъ" съ престояване въ Цариградъ три цѣли дни.**

Пѫтуването между двете пристанища трае само 12 часа — една нощь.

Презъ сѫщитѣ лѣтни месеци п/х „Евдокия" плава крайбрѣжно по специално разписание, съ намалени тарифи и възможность да се посетятъ всички пристанища отъ цѣлото българско крайбрѣжие въ течение само на 36 часа.

И при екскурзиитѣ до Цариградъ и обратно, и при пѫтуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пѫтницитѣ нощуватъ на параходитѣ и, ако желаятъ, могатъ да получаватъ и храната си тамъ на сравнително износни цени.

Разписанията, както и тарифитѣ на всички пѫтувания, които извършватъ корабитѣ на Българското търговско параходно д-во, редовни и извънредни, сѫ дадени въ отдѣленъ проспектъ, който се намира въ всички дружествени агенции въ страната и въ странство и се раздава даромъ при поискване и направо отъ Дирекцията на дружеството; намира се и въ всички клонове на Морския Сговоръ.

I. Ценитѣ на билетитѣ за Александрия съ редовнитѣ съобщения, които се поддържатъ два пѫти въ месеца съ параходитѣ *„Бургасъ"* и *„Ц. Фердинандъ"*, само отиване или само връщане, безъ храна, сѫ:

I класъ — 3915; II — 2915 и III — 1915.

Презъ лѣтнитѣ месеци, отъ 1-и юний до 15 септемврий, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сѫщия параходъ, безъ прекѫсване, освенъ презъ време на престоя на кораба въ нѣкое пристанище по разписание, както следва:

I класъ — 6015 лв. II — 5015 и III — 4015 лв., включително и храната.

II. Ценитѣ на билетитѣ по нашето крайбрѣжие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х *„Евдокия", по лѣтното разписание, отъ 15-и май* до 15-и септемврий, съ право на нощуване въ Царево въ помѣщенията на съответната класа — сѫ:

I класъ лв. 300; II — 240 и III — 170 лв. *безъ храна.*

III. Ценитѣ на билетитѣ до Цариградъ и обратно, съ п/х „Царь Фердинандъ" и „Бургасъ", презъ лѣтнитѣ месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и нощуване на параходитѣ, сѫ:

I класъ отъ лв. 2100 до 1600 споредъ положението на мѣстата
II „ „ „ 1550 „ 1150 „ „ „ „
III „ „ „ 700

За храната се плаща:

по *Александрийската линия*: закуска — 22 лв., обѣдъ — 70 лв. и вечеря — 70 лв. а пъленъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

По крайбрѣжието отъ Варна до Ахтополъ и обратно, презъ лѣтнитѣ месеци, пъленъ дневенъ абонаментъ отъ закуска, обѣдъ и вечеря — 80 лв.

До Цариградъ и обратно, презъ лѣтния сезонъ, само съ параходитѣ, които правятъ екскурзии — се плаща дневенъ абонаментъ 126 лв. или общо за цѣлото пѫтуване — 452 лв.

При редовнитѣ пѫтувания — съ п/х „Евдокия" крайбрѣжно се плаща за закуска 15 лв., а за обѣдъ и вечеря по 50 лв., пъленъ абонаментъ — 100 лв.

Намаления: правятъ се само отъ редовнитѣ тарифи, за отиване и връщане предплатено 15%, за групи по-голѣми отъ 25 души — по споразумение.

Горното важи за 1936 година.