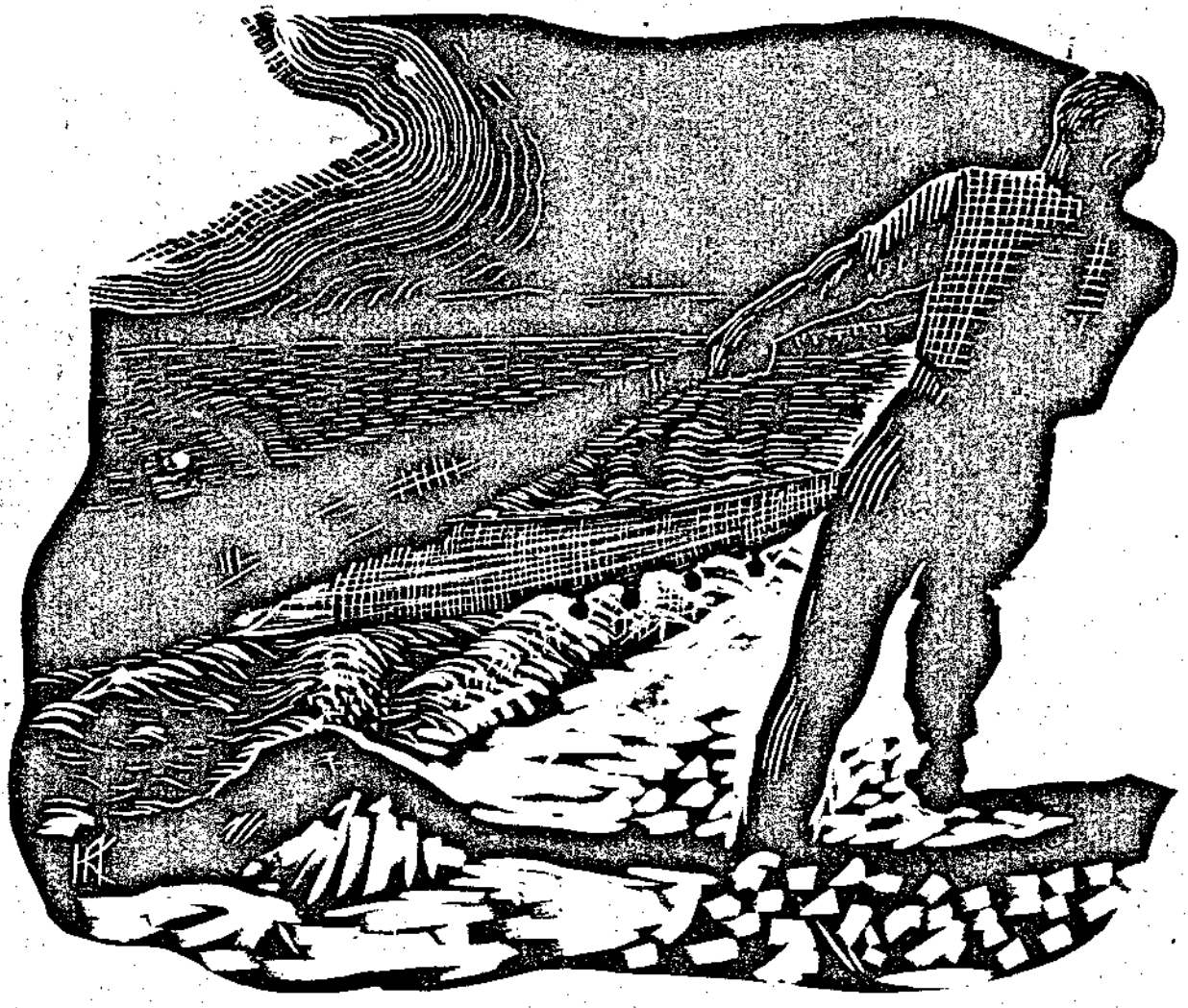
МОРСКИ СТОВОРЪ



РИБОЛОВЕЦЪ
оригиналенъ линорѣзъ
отъ Пресл. Кършовски

5

ГОДИНА XV.
МАЙ, 1938.

Печатни издания на Б. Н. М. С.

I. Морска библиотека

№ 1 — Нуждата отъ Б. Н. М. С.; Черно море; Българския морски риболовъ; Българинътъ и риболовството; Българската корабоплавателна техника; Ролята на морето въ живота на хората. Стр. 52. — **Цена 5 лева.**

№ 2 — Задачитѣ на Б. Н. М. С.; Анхиалско езеро; Параходното риболовство въ Англия; Три дни съ „Дръзки"; Море и морска политика; Къмъ благотворителитѣ. Стр. 64: — **Цена 5 лева.**

№ 3 — Българското корабоплаване по Дунава; Южната ни граница; Оправдава ли Черно море името си; Морскиятъ риболовъ у насъ; На „Чайка" и др. Стр. 80. — **Цена 6 лв.**

№ 4 — Понятието „Б. Н. М. С."; Руската лига за флота; Изследване на Черно море; Западно-европейскиятъ риболовъ; Славянитѣ и морето; Германскиятъ търг. флотъ; Промъкналъ се; Русалка и др. Стр. 80. — **Цена 6 лева.**

№ 9 — Варна като морски курортъ; Замръзяване на риби; Бетоннитѣ кораби; Свѣтовниятъ тонажъ; Полската морска лига; Четири разказа и др. Стр. 96. — **Цена 15 лв.**

№ 10 — Използуване на морето. Стр. 64. — **Цена 10 лева.**

№ 11 — Морскиятъ климатъ, лѣчебно значение и използуване; Нашето черноморско крайбрѣжие въ здравно и морелѣчебно отношение; Влиянието на Босфора за теченията въ Черно море; Оздравяването на черноморското ни крайбрѣжие. Стр. 64. — **Цена 10 лева.**

№ 12 — Замръзяванията въ басейна на Черно море; Френско откритие за предсказване на времето. Стр. 32. — **Цена 5 лева.**

№ 13 — Държавата като корабостопанинъ. Стр. 32. — **Цена 10 лева.**

№ 14 — Законопроектъ за търговското корабоплаване; Значението на морето и нашата морска политика. Стр. 30. — **Цена 10 лева.**

№ 15 — Климатътъ на гр. Варна и черноморското ни крайбрѣжие. Стр. 68. — **Цена 15 лв.**

II. Общодостѫпни беседи

№ 1 — Нуждата отъ Б. Н. М. Сговоръ, неговитѣ цели, срѣдства и дейность. стр. 16. — **Цена 5 лева.**

№ 2 — Морето и слънцето, лѣчебно значение и използуване. Стр. 16. — **Ценаа 5 лева.**

№ 3 — Историческо развитие на военното и търговското корабоплаване и значението имъ за народитѣ. Стр. 24. — **Цена 5 лева.**

№ 4 — Нашиятъ черноморски брѣгъ (географски прегледъ). Стр. 26. — **Цена 5 лева.**

№ 5 — Българска Ривиера — климатично-здравнолѣчебно проучване. Стр. 38.—**Цена 5 лв.**

№ 6 — Военниятъ флотъ въ отбраната на брѣговетѣ. Стр. 36. — **Цена 5 лева.**

III. Други морски книги

№ 1 — Влиянието на морската мощь върху историята на България (съ 33 скици), отъ Петъръ Дървинговъ, полк. отъ ген. щабъ о. з. Стр. 136 — **Цена 40 лева.**

№ 2 — Излазъ на България на Бѣло море. Стр. 76. — **Цена 25 лева.**

№ 3 — Изъ дневника на единъ морски юнкеръ, отъ С. Черноморски. Стр. 76. — **Цена 20 лв.**

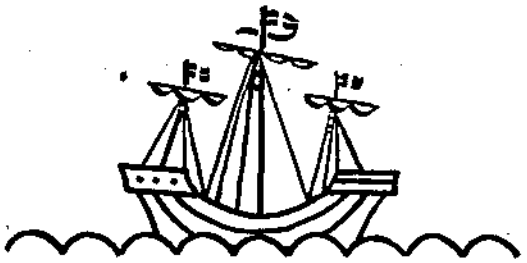
№ 4 — Корсари — морски разкази (съ илюстрации) отъ лейтенантъ В. Паспалеевъ. Стр. 212. — **Цена 40 лева.**

№ 5 — Скагеракъ — най-голѣмиятъ морски бой въ историята (съ илюстрации), отъ лейтенантъ В. Паспалеевъ. Стр. 176. — **Цена 25 лева.**

№ 6 — Емденъ — бѣлиятъ кръстосвачъ (съ илюстрации) отъ лейтенантъ Хелмутъ фонъ Мюке, преводъ отъ лейтенантъ Куюджуклиевъ. Стр. 160. — **Цена 25 лева.**

СЪДЪРЖАНИЕ:

I. Тѣсninитѣ: Босфорътъ, Мраморно море и Дарданелитѣ — А. Маноловъ, 2. **Три години рѣчно крайбрѣжно плаване** — Хр. Русевъ, 3. **Боятъ при Скагерахъ** — Ариелъ, 4. **Нашето търговско корабоплаване** — Борисъ Сакъзовъ, 5. **Зовъ** — Веселина Геновска-Герчева, 6. **Дунавътъ приижда** — Н. Д. Мишевъ, 7. **Параходни връзки съ Югославия,** 8. **Чайки** — Панчо Михайловъ, 9. **Изъ художествената съкровищница на морето** — Д-ръ Г. В. Паспалевъ, 10. **Изложбата на морски картини на Миленъ Сакъзовъ** — Добринъ Василевъ, 11. **Изъ живота и дей-**



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 16. | УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ | Брой 5.

Варна, май 1938 г. | Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

АЛ. МАНОЛОВЪ

ТѢСНИНИТѢ: Босфорътъ, Мраморно море и Дарданелитѣ

История не много стара, но история, която е била винаги на дневенъ редъ при всички политически прегледи. Тя се характеризира съ стремежа на едни да изтикатъ Русия на северъ и я затворятъ, а отъ друга страна, съ стремежа на Русия да слѣзе на югъ и обърне Черно море въ свое езеро. Презъ оная епоха брѣговетѣ на Черно море сж се владѣели само отъ Русия и Турция.

Главната основа за владението на тѣснинитѣ отъ турскитѣ султани е била доста проста: спазвалъ се принципътъ за свободата на търговскитѣ кораби на всички държави, които плаватъ въ мирно и военно време; а за военнитѣ — до 19 вѣкъ това право турцитѣ сж запазвали само за себе си, макаръ че понѣкога сж пропускали и военни кораби; договорно право право, обаче, не е сжществувало.

Едва въ 1833 г., съ сключването на ункиаръ-искелеския отбранителенъ съюзъ между Русия и Турция, последната се задължава да закрие тѣснинитѣ и да не пропуска никакви военни кораби, ако Русия е въ война съ която и да било друга сила.

Следъ като тоя съюзъ се разпада, режимътъ на плаването се урежда съ лондонската конвенция въ 1841 год., а следъ това отъ парижката конвенция въ 1856 год., по които тѣснинитѣ оставатъ затворени въ мирно време за всички военни чужди кораби, като султанътъ допуска леки военни кораби къмъ дипломатическитѣ представителства на приятелскитѣ държави въ Цариградъ и за устието на Дунава, за да запазятъ свободата на плаването по него, но не повече отъ два. А лондонската конвенция отъ 1871 год. дава право на султана да пропуска въ мирно време военни кораби, ако намѣри за нуждно, за да обезпечи изпълнението на парижката конвенция. Когато Турция е обаче въ война, да пропуска и военнитѣ флоти на приятелскитѣ и съюзни държави.

И така тоя режимъ стана малко по-сложенъ, защото на брѣговетѣ на Черно море се бѣха явили вече две две нови държави — Румжния и [illegible] война. Положението, обаче, е било винаги отегчено за военнитѣ кораби на крайбрѣжницитѣ на Черно море, макаръ че тѣснинитѣ свързватъ две свободни морета — Черно и Егейско, и справедливиятъ принципъ би билъ тоя, щото и тѣснинитѣ да бждатъ свободно море (Mare liberum).

Това положение на една сравнителна свобода може да се каже, че се добиваше съ лозанската конвенция отъ 24 юлий 1923 год., която се прилагаше отъ една международна комисия въ Цариградъ въ която имахме и нашъ делегатъ, но на която длъжность у насъ се гледаше много леко.

Настжпи нова политическа ера — възродена Турция поиска ревизия на режима отъ Лозана; това искане съвпада съ интереситѣ на нѣкои отъ великитѣ държави, а турската дипломация много вещо успѣ да подготви свикването на конференцията въ Монтрьо, която приключи режима на тѣснинитѣ съ една нова конвенция отъ 20 юлий 1936 год., подписана отъ сжщитѣ държави, които подписаха лозанската, съ изключение на Италия.

Така при навършването на тринадесетата годишнина на лозанската конвенция, се заличиха въ Монтрьо всичкитѣ нейни придобивки, каквито дотогава историята на тѣснинитѣ бѣше отбелязала, а най-характерното, е че нито една отъ крайбрѣжнитѣ държави на Черно море даже не се опита да защити своитѣ законни права, щото поне само за тия крайбрѣжници да се приложи принципътъ на mare liberum.

Колелото се завърти назадъ, като се върнахме по отношение на режима на тѣснинитѣ, кажи речи, къмъ времето на султанитѣ.

Ето какъ можемъ да си обяснимъ реакцията, която се появи напоследъкъ въ съседна намъ Румъния, начело на която застанаха вице-адмиралъ Бъланеску и известниятъ познавачъ на въпроса за тѣснинитѣ, професорътъ отъ яшкия университетъ Н. Дашковичъ.

А нашитѣ и румжнскитѣ интереси на Черно море въ връзка съ „тѣснинитѣ" сж абсолютно [illegible]

ХР. РУСЕВЪ, н-къ пристанище

Три години рѣчно крайбрѣжно плаване

Изминаха се три пълни години отъ създаването на рѣчното крайбрѣжно плаване — първата рожба на българското корабоплаване на Дунава. Създадено подъ силнитѣ атаки и заплашвания не само на несведущитѣ по въпроса, но и на тия, които вѣрваха въ успѣха му, презъ тоя тригодишенъ периодъ, тая крехка рожба, въпрѣки всичко, можа не само да уцѣлѣе, но и да закрепне.

Долнитѣ цифри, извадени отъ официалнитѣ отчети на службата, ясно показватъ това, а именно:

Презъ първата година на своето съществуване, отъ 17 мартъ до 31 декемврий 1935 година, рѣчното крайбрѣжно плаване, което разполагаше само съ корабитѣ „Витъ" и „Искъръ", обслужваше три пѫти седмично, въ едно и друго направление, всички български пристанища отъ Русе до Видинъ на брой 16; така че тая служба още въ началото задоволи не само нуждитѣ на тия пристанища и населени пѫктове, които въ миналото се задоволяваха отъ чуждитѣ кораби „Вишеградъ" и „Минерва", но и тия на по-малкитѣ наши пунктове като Стѣлпище, Загражденъ и пр. По този начинъ то даде възможность почти на цѣлото дунавско население да се ползува отъ облагитѣ на водния ни транспортъ.

Презъ тази година корабитѣ на Р. К. П. пренесоха 47,123 пѫтници и 3,934,000 кгр. товаръ, срещу което държавното съкровище получи единъ приходъ отъ 4,900,000 лева. Следъ спадане на всички разноски остана единъ чистъ приходъ отъ 1,463,000 л.

Къмъ тази чиста печалби като прибавимъ и стойностьта на изгоренитѣ отъ параходитѣ на Р. К. П. 3,090 тона пернишки вѫглища по 315 лв. тона — 973,350 лева, защото въ миналото чуждитѣ кораби си докарваха свои вѫглища за цѣлия сезонъ, и разлика въ навлата, които сѫ около 30% по-евтини отъ тия на чуждитѣ кораби, става ясно какви голѣми изгоди е извлѣкло народното ни стопанство отъ тая наша нова служба и то още въ годината на нейното организиране. Този блѣскавъ резултатъ отъ първата година на съществуването на Р. К. П. насърдчи ржководителитѣ на тая служба, и още въ началото на плавателния сезонъ, на втората година, къмъ службата бѣ придаденъ и третиятъ корабъ „Осъмъ", напълно обзаведенъ, и пѫтуванията на корабитѣ отъ три въ седмицата станаха ежедневни, нѣщо което чужденцитѣ за цѣли 55 години у насъ не можаха или, по-право, не искаха да направятъ.

Съ тия всѣкидневни редовни връзки, между всички наши дунавски пристанища, Р. К. П. показа, че е на правъ пѫть и затвори устата на своитѣ „доброжелатели", а най-вече на заинтересованитѣ, които и следъ неговото създаване продължаваха да твърдятъ, че българинътъ не билъ подготвенъ за корабоплаватель по Дунава, още повече за една редовна пѫтническа служба. Но въпрѣки всичко, персоналътъ на корабитѣ отъ Р. К. П., тия първи пионери на българското корабоплаване по Дунава, които понѣкога стигаха до преумора, продължаваха да работятъ съ голѣмо въодушевление и съ пълното съзнание за отговорность, като само презъ 1936 год. съ тритѣ парахода сѫ направили 658 пѫтувания и сѫ изминали 175,500 клм., безъ да сѫ били спирани, съ малки изключения, отъ атмосферниятѣ влияния по рѣката, нито пъкъ отъ липсата на ориентировъчни знаци въ най-лошото време на плаванията — зимнитѣ месеци. Съ тая своя настойчивость и умение персоналътъ на корабитѣ спаси честьта на българското морячество и на България.

Тоя тѣхенъ трудъ презъ тая година бѣ богато възнагражденъ, защото пренесоха 121,784 пѫтници, 7,324,244 килограма стока т. е. два и половина пѫти повече отъ това, което бѣ пренесено презъ 1935 година. Приходътъ за сѫщата година възлиза на 5,672,718 лв. т. е. съ 772,718 лв повече.

Въ сѫщия темпъ се разви тая служба и презъ 1937 год., като за цѣлата година пренесе 138,537 пѫтници и 7,643,368 кгр. стока. Полученията презъ тая година приходъ възлиза на завидната цифра 6,735,101 лева бруто.

За тритѣ години държавата е получила отъ Р. К. П. единъ общъ приходъ отъ 17,307,819 лева, която сума въ миналото се изнасяше задъ граница, безъ да се дадѣше отъ нея нито стотинка на български поданикъ, когато днесъ отъ Р. К. П. се хранятъ надъ 70 семейства.

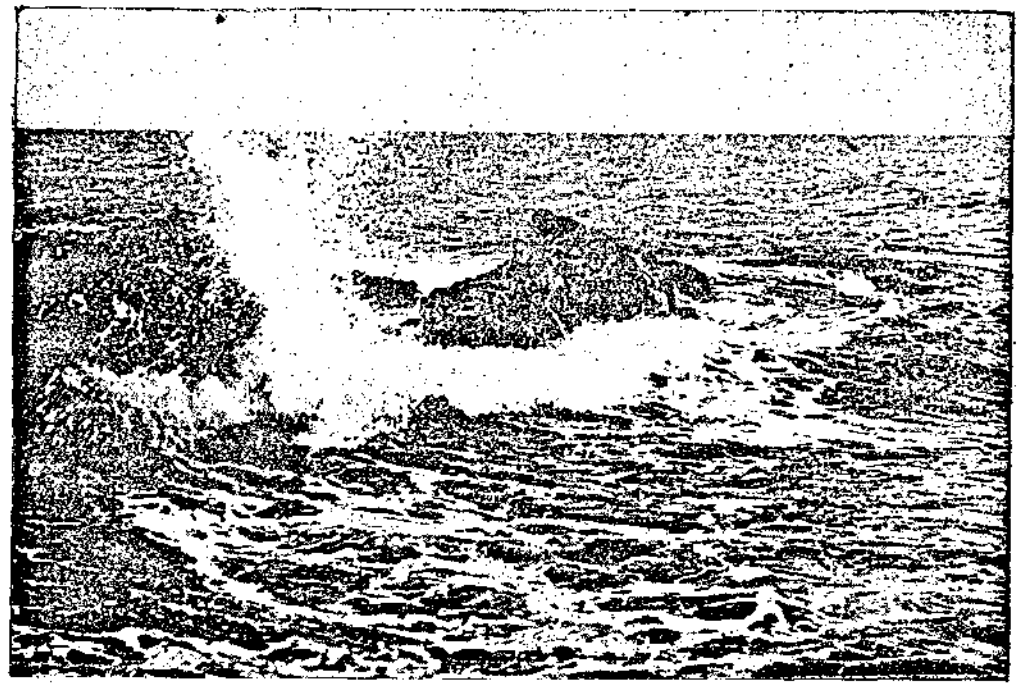
Разглеждайки тия данни не може да не ни направи впечатление, че презъ 1937 год. — третата година отъ основаването Р. К. П., ние имаме единъ резултатъ, който е три пѫти по-голѣмъ отъ тоя презъ първата година, и то не само въ пренесения товаръ, но и въ полученитѣ приходи. Това иде ясно да покаже, че българското корабоплаване по Дунава отдавна се е желаело отъ българското общество.

Препоржчвамъ на всѣки българинъ да дойде и направи една разходка съ тия наши хубави корабчета, за да види какъ цѣлото крайбрѣжно население високо цени тая наша придобивка, а ако е пѫтувалъ и по-рано съ чужди кораби да види каква голѣма е разликата тогава и днесъ, било въ третиране на хората, въ точностьта на разписанието или въ доброто отнасяне съ стоката и пр.

Независимо отъ това ще видите какъ българинътъ се чувствува гордъ на свой корабъ, пѣе, свири, весели се като въ дома си, като че ли иска да набави това, което, въ продължение на много години следъ освобождението е пропустналъ т. е. не е могълъ да прави на чуждъ корабъ. Вий ще чуете, какъ всѣки день, презъ време на екскурзиитѣ, при наближаването на легендарното мѣсто — Козлудуй, кѫдето Ботевъ е слѣзълъ, цѣлото пространство ехти отъ историческата българска пѣсень „Тихъ бѣлъ Дунавъ", за да напомни на тоя край, че българинътъ не е забравилъ борцитѣ за своето освобождение.

Но за да не се забравя, че пѫтуването по вода изисква и известно удобство, особено свободно и достатъчно мѣсто за всѣки пѫтникъ. При тоя напливъ на пѫтници, които вече имаме по корабитѣ на Р. К. П., тѣ се оказватъ малки да ги побератъ, и пѫтуването въ нѣкои случаи се превръща въ неудобно, а това може да създаде лоша реклама и да повлияе на трафика на службата.

За да се избѣгне това и за да се запази поне онова, което съ толкова трудъ и постоянство се спечели, наложително е часъ по-скоро да се набавятъ нови, по-голѣми кораби за рѣчното плаване, като покрай голѣмитѣ приходи, които ще даватъ на държавата, ще бѫдатъ и наша национална гордость.



ИГРА НА ВЪЛНИТѢ

АРИЕЛЪ

БОЯТЪ ПРИ СКАГЕРАКЪ

Морскиятъ бой при Скагеракъ, или Ютландскиятъ бой, както го наричатъ англичанитѣ, е единственото по рода си събитие въ свѣтовната история не толкова по своитѣ последствия, колкото по размѣритѣ на срѣдствата за морско воюване, които взеха въ него участие, и по свръхчовѣшкото напрежение на силитѣ отъ страна на корабнитѣ състави, които и отъ двѣтѣ страни показаха чудеса отъ присжтствие на духа, отъ самовладѣене и отъ презрение къмъ смъртьта.

Въ този бой взеха участие: отъ страна на Англия — 28 линейни кораба, 9 линейни кръстосвача, 8 бронирани кръстосвача, 25 леки кръстосвача и 78 торпедоносци, а отъ страна на Германия — 16 линейни кораба, 5 линейни кръстосвача, 6 стари броненосци, 11 леки кръстосвача и 77 торпедоносци.

Англичанитѣ изгубиха 120,153 тона и 6,055 офицери и моряци, а германцитѣ изгубиха 60,134 тона и 2,545 офицери и моряци; освенъ това германцитѣ взеха въ пленъ 177 англичани.

* * *

Съ назначаването презъ януарий 1916 г. на вице-адмиралъ Шееръ за главнокомандуващъ на германския флотъ, тактиката на пасивно очакване, къмъ която се придържаше германското адмиралтейство, се смѣни съ настжпателни действия. Последва редица смѣли плавания на германскитѣ подводници и кръстосвачи къмъ английскитѣ брѣгове. Цепелинитѣ бомбардираха Лондонъ и английскитѣ пристанища. Презъ м. априлъ германскиятъ флотъ бомбардира английскитѣ бази Лоустофтъ и и Ярмутъ. Тѣзи действия на германския флотъ имаха една цель: да предизвикатъ английския флотъ изъ неговата очаквателна позиция и да го принудятъ да приеме бой въ открито море.

Подъ влиянието на английското обществено мнение британскиятъ флотъ, подъ командата на адмиралъ лордъ Джелико, реши да приеме германското предизвикване и трескаво се заготви за генерално сражение. Въ това отношение желанията на двамата командуващи се допираха: и Джелико, и Шееръ набелязваха това сблъскване за презъ м. май, при което боятъ трѣбваше да стане нѣкжде къмъ юго-източнитѣ брѣгове на Северно море.

Адмиралъ Шееръ веднага сполучи да вземе инициативата въ предстоящата операция и по такъвъ начинъ да предвари изпълнението на противниковитѣ планове. Малко време преди 30 май британското адмиралтейство, основавайки се на усилената дейность на германскитѣ радиостанции, дойде до заключение, че се готви морска операция, невиждана по своитѣ размѣри.

Тѣзи радиотелеграми на германското адмиралтейство бѣха страшенъ признакъ и принуждаваха английския морски щабъ да действува, като се съобразява съ по-нататъшното поведение на германския флотъ. Ето защо още презъ нощьта срещу 31 май, т. е. много часове преди германскитѣ военни кораби да бѣха излѣзли изъ базата си, почти всички ескадри на английския флотъ се намираха въ открито море, движейки се въ три голѣми групи на изтокъ. По такъвъ начинъ, ако цельта на адмиралъ Шееръ бѣ да принуди английския флотъ да излѣзе на море, то тази цель безъ знанието на Шееръ бѣ достигната преди излизането на германския флотъ въ открито море.

* * *

Презъ нощьта срещу 31 май въ германскитѣ военни пристанища корабитѣ се снематъ отъ котва, и, предвождани отъ подводници и изтрѣбители, безшумно като призраци изчезватъ въ тъмнината.

И отново ние сме свидетели, какъ си играе слѣпиятъ случай. Базитѣ на враждебнитѣ ескадри се намиратъ на разстояние много стотици километра една отъ друга. Но нито англичанитѣ, нито

германцитѣ държатъ курсъ къмъ базитѣ на противника. Германцитѣ се движатъ съ северенъ курсъ, англичанитѣ — съ източенъ. Но — колкото това и да е удивително—курсоветѣ на тритѣ колони отъ англійскитѣ кораби и на германския флотъ лежатъ така близо единъ до другъ, че ако противницитѣ не измѣнятъ първоначалната си посока, сблъскването на двете грамадни армади е неизбѣжно.

Още никой отъ командуващитѣ нѣма точни данни за мѣстонахождението на противника. Шееръ не знае, че англичанитѣ сж излѣзли въ морето, а Джелико се намира въ пълна неосведоменость относно намѣренията и курса на германския адмиралъ. Часоветѣ преминаватъ, но никой още нѣма представа, кждe се намира врагътъ, ако не се смѣтатъ оскждитѣ радиотелеграми, които даватъ тъй малко за общата ориентировка. Въ 3 часа следъ обѣдъ германската ескадра е преминала вече надъ 300 морски мили. Челнитѣ кораби на англичанитѣ и германцитѣ се сближаватъ на разстояние 16 морски мили, но още не се виждатъ едни други. Англійскиятъ адмиралъ Бити, командуващъ челния отредъ отъ 6 линейни кръстосвача, смѣня курса си на северъ, тъй като той вече е достигналъ набелязаната въ задачата си широта по картата.

Ще може ли да се избѣгне сблъскването на двата флота и този пжть? За единъ мигъ можеще да се мисли тъй. Пакъ „негово величество случаятъ" решава работата: едно незначително обстоятелство кара да прехвръкне първата искра между двата враждебни флота и развива морско сражение съ невидена сила.

И англійскитѣ, и германскитѣ леки кръстосвачи забелязаха на хоризонта датския параходъ „Фиордъ", който се намираше тъкмо помежду имъ, и въ желанието си да разгледатъ неутралния параходъ, внезапно се откриха едни други. Въ 3 ч. 28 минути следъ обѣдъ въ въздуха изсвириха първитѣ гранати. Германскиятъ лекъ кръстосвачъ „Елбингъ" направи първото попадение въ този най-голѣмъ въ историята на човѣчеството морски бой.

* * *

Боятъ при Скагеракъ не може да се опише съ малко думи. Морскитѣ авторитети го дѣлятъ на три основни фази: сражението между линейнитѣ кръстосвачи на адмиралъ Бити и тия на германския адмиралъ Хиперъ, боятъ между линейнитѣ кораби, който се продължи до настжпването на тъмнината, и нощниятъ бой и торпеднитѣ атаки на торпедоносцитѣ и подводницитѣ до сутриньта на 1 юни.

Въ първата стадия на боя бѣ наказана непредпазливостьта на англійския главнокомандуващъ, който движеше своитѣ сили на твърде голѣмо разстояние една отъ друга. Напротивъ, адмиралъ Шееръ въ деня на излизането на германскитѣ кораби даде заповѣдь за измѣняване на първоначалния планъ въ този смисълъ, че основното ядро отъ неговитѣ линейни кораби да се движи въ непосрѣдствена близость следъ линейнитѣ кръстосвачи. Групировката на англійскитѣ сили доведе до това, че тѣхната ескадра отъ линейни кръстосвачи почти въ самото начало на боя изгуби два първокласни кораба — „Куинъ Мери" и „Индефатигаблъ" — и биде принудена да отстжпи преди да се приближи „голѣмиятъ флотъ".

Втората стадия на боя — боятъ между линейнитѣ кораби — не бѣше доведена до край и се прекжсна съ настжпването на тъмнината. Германскиятъ флотъ не понесе въ този бой особено сериозни загуби, ако не се смѣтатъ повредитѣ на на адмиралъ Хиперовитѣ кръстосвачи „Лютцовъ", „Зайдлицъ" и „Дерфлингеръ".

Въ третата стадия на боя, съ настжпването на тъмнината, борбата се заключаваше въ опититѣ на англичанитѣ да отблъснатъ атакитѣ на германскитѣ подводници, много отъ които въ напраздния си порывъ да се сближатъ съ голѣмия британски флотъ изстреляха всичкитѣ си торпеда. Подиръ това британскитѣ леки кръстосвачи полагатъ всички усилия, за да нанесатъ на германцитѣ чувствителни удари и съ това поне до известна степень да загладятъ англійскитѣ загуби. Англійскитѣ леки кръстосвачи сполучватъ да потопятъ стария германски брононосецъ „Помернъ", съ 844 души обслуга. Но изобщо британскитѣ атаки не принасятъ значителни резултати. Англичанитѣ възобновяватъ своитѣ усилия и геройски гинатъ подъ огъня на германскитѣ кораби. На германския броненосецъ „Олденбургъ" се пръсна една англійска граната, свали прожектора и помете всички стоещи на командния мостъ, въ това число кърмчиитѣ. Корабътъ изгуби по такъвъ начинъ управлението си и едва не се сблъска съ своитѣ съседи. Обаче неговиятъ тежко раненъ командиръ, облѣнъ въ кръвь, улови кърмилното колело и вкара кораба си обратно въ върволичната колона. Ослѣпенъ отъ лжча на прожектора, англійскиятъ лекъ кръстосвачъ „Спиритфайеръ" се носѣше право срещу носа на германскиятъ брононосецъ „Насау". Залпъ отъ 28-сантиметровитѣ орждия на броносеца мина на 10 метра надъ палубата на изтрѣбителя и съ чудовищната сила на въздушата си струя помете въ морето бойната рубка и всички надводни постройки на кораба. Въпрѣки това „Спиритфайеръ" не потъна и се завърна презъ сжщата нощь въ своята база.

Извънредно интересенъ и вълнуващъ е разказътъ на огняра отъ германския лекъ кръстосвачъ „Висбаденъ" Хуго Цене, който единственъ оцѣлѣ отъ всичкитѣ 500 души обслуга на кораба.

Цене разказва, че бойниятъ духъ на офицеритѣ и моряцитѣ отъ неговия кръстосвачъ билъ надъ всѣка похвала, и когато за всички станало ясно, че сблъскването между британския и германския флотъ е неизбѣжно, моряцитѣ посрещнали това известие съ възторжени викове, като отдавна очакванъ праздникъ.

Времето въ морето било прекрасно. Цене презъ течението на цѣлия бой трѣбвало да наблюдава действието на турбиннитѣ вентилатори, които вкарвали въ машината въздухъ за пълното изгаряне на вжглищата. Неговото мѣсто му позволявало понѣкога да се измъква на палубата и да следи за хода на боя.

Първитѣ димове на англійския флотъ били забелязани отъ „Висбаденъ" въ три и половина часа, а следъ това корабитѣ се насочили на сближение. И едва къмъ четири часа на кръстосвача ударили бойна тревога. Сега Цене вече не можелъ да се отдѣля отъ своето мѣсто и само чувалъ, какъ неговиятъ кръстосвачъ се разтърсвалъ отъ орждейнитѣ залпове. Скоро следъ началото на боя по кораба се предало известието за загиването на два отъ най-добритѣ британски линейни кръстос-

вачи. Това било малко подиръ четири часа следъ обѣдъ. А въ това време „Висбаденъ" все по-близко попадалъ въ сферата на англійскитѣ снаряди. За това можело да се сѫди по височината на воднитѣ стълбове, които означавали мѣстата на взривоветѣ.

И внезапно на „Висбаденъ" ужаснало електричеството. Следъ това се запалило отново, но свѣтѣло твърде бледно. Какво могло да значи това? Очевидно нѣкой тежъкъ англійски снарядъ се пръсналъ нѣкѫде въ жизнената часть на кораба. Появили се първитѣ ранени. Следъ нѣколко време се установило, че снарядъ е попадналъ въ предната машина. По кораба се пръсналъ слухъ, че има опасность отъ взривъ на машината. Пакъ настанала тъмнина, но корабътъ продължавалъ да потреперва отъ честитѣ залпове.

Отъ своя постъ Цене чувалъ, какъ тежкитѣ англійски гранати помитали всичко по палубата. Отъ образувалитѣ се пробоини по главата му падали разни предмети отъ палубата и разрушенитѣ палубни постройки. „Висбаденъ" продължавалъ отчаяно да отговаря съ стрелба, докато въ него не попадиало едно англійско торпедо. Сега Цене чувствувалъ какъ цѣлиятъ кръстосвачъ се друса отъ ситни тръпки, сѫщо като смъртно раненъ конь. Това означавало, че подъ „Висбаденъ" избухналo торпедо. Разнесълъ се отчаянъ викъ:

— Всички задъ борта!...

Корабътъ загивалъ. Цене остѫпилъ мѣстото си до изходния люкъ на раненитѣ, които бѣгали да излѣзатъ на палубата. Отъ дълбочината се чували виковетѣ на огняритѣ. Тѣ не можели да напустнатъ постоветѣ си, преди да загасятъ съ вода пещитѣ. Най-после и Цене се измъкналъ на палубата. Палубата представлявала цѣло поле на разрушение и смъртъ. Било мокро и плъзгаво, и всичко било залѣто съ жълтата пихтиеста маса отъ пълнежа на бризантнитѣ снаряди. Изъ тржбитѣ съ съскане и свирене излизала бѣла пара и се стелѣла по палубата. Цене сложилъ противогазова маска, за да не се задуши отъ газоветѣ.

Той съ трудъ намѣрилъ единъ спасителенъ поясъ, но все още не се решавалъ да скочи въ водата, тъй като въ морето било вече тъмно, германскитѣ кораби били твърде далече, и започнала буря. Цене съ нѣколцина другари се скрилъ задъ щита на носовото орждие и отъ своето мѣсто наблюдавалъ, какъ нови залпове на англичанитѣ дообивали нещастния корабъ. Единъ мигъ — и лжчъ на спасение блесналъ въ тъмнината къмъ героитѣ отъ „Висбаденъ": на хоризонта се показали германскитѣ линейни кораби, които идвали на помощь. Но англичанитѣ пакъ засилили стрелбата и довършили кръстосвача. Презъ нощьта той потъналъ.

Цене билъ единственіятъ, който се спасилъ отъ всичкитѣ. На сковънъ набързо салъ той блуждалъ нѣколко дни въ открито море, но най-после билъ виденъ отъ единъ норвежки корабъ, прибранъ, откаранъ въ Норвегия и оттамъ, освободечъ подъ честна дума, се завърналъ въ родината си.

* * *

Когато германскиятъ флотъ се промъкваше къмъ своитѣ бази на разсъмване на 1 юни, неговиятъ пжть бѣше обозначенъ отъ пламтящитѣ факли на малкитѣ англійски кораби, които отивайки на вѣрна смъртъ се стремѣха да му прегрaдятъ спасителния курсъ. Разбира се, въ този нощенъ бой, когато противницитѣ не различаваха нито своитѣ, нито чуждитѣ, не мина безъ сблъсквания, и оловнитѣ вълни погълнаха множество жертви. Британскиятъ кръстосвачъ „Принцесъ Роайалъ" продължително време стреля по своитѣ. Ескадрата отъ старитѣ германски броненосци имаше кжсо, но извънредно горещо сблъскване съ група англійски кръстосвачи отъ най-близко разстояние. Противницитѣ се обсипваха единъ другъ буквално съ градъ отъ гранати и разривни снаряди. Въ време на този бой загина старіятъ германски кръстосвачъ „Фрауенлобъ", който стреляше отъ своитѣ орждейни кули до мига, когато морската бездна го погълна.

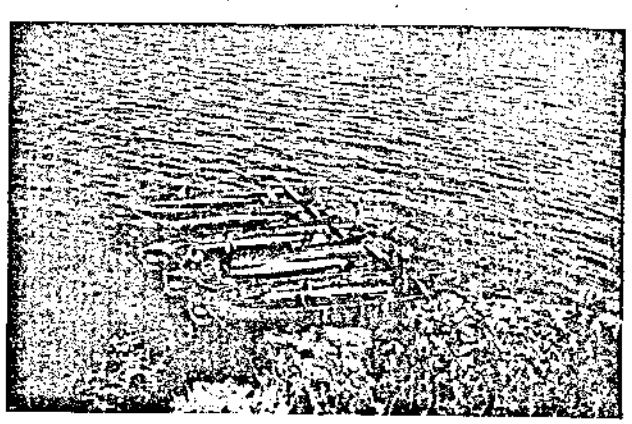
Единъ отъ най-вълнуващитѣ случаи на нощния бой бѣ преживѣнъ отъ германския кръстосвачъ „Молтке", който въ изпълнение на една особна задача внезапно се намѣри въ центъра на разположението на англійскитѣ кръстосвачи. Но поради тъмнината тѣ не го забелязаха. Англійскиятъ кръстосвачъ „Черниятъ принцъ" се натъкна на линията на германскитѣ броненосци „Тюрингенъ", „Насау" и Остфрисландъ" и биде разстрелянъ отъ разстояние 1000 метра.

Около 8,600 моряка-герои загинаха отъ двете страни въ този славенъ бой, като запечатаха съ кръвьта си и последното си дихание своята преданость къмъ родината и дълга. Тѣ загинаха всѣки на поста си, при орждията, торпеднитѣ апарати, прожекторитѣ или на кърмилното колело, край котлитѣ и машинитѣ, при водонепроницаемитѣ прегради или снаряднитѣ погреби...

На разсъмване бѣ забелязанъ по повърхностьта на водата единъ салъ, на който дирѣха спасение около 100 англичани и германци. Страхътъ отъ смъртьта ги бѣ накаралъ да забравятъ за враждата си. Когато сутриньта на изтокъ се показа слънцето, полесражението бѣ обсипано съ остатъци отъ разбититѣ и загинали кораби, съ моряшки шапки, вещи отъ офицерскитѣ каюти и съ хиляди разнообразни предмети, които не бѣха последвали своитѣ стопани въ бездната.

* * *

Едвали още веднъжъ не само ние, но и нашитѣ поколѣния ще бждемъ свидетели на такъвъ страхотно грандиозенъ морски бой, какъвто бѣ боятъ при Скагеракъ.



НА ПОЧИВКА
Изъ живота на нашитѣ моряци.

БОРИСЪ САКЪЗОВЪ

Нашето търговско корабоплаване

Много е писано за нашето търговско корабоплаване, за неговото състояние и развитие, за неговитѣ нужди и предназначения, които то има за народното ни стопанство. За първи пѫть, обаче, ние четемъ една малка, но съдържателна и хубаво написана брошура подъ горното заглавие, въ която авторътъ — нашиятъ съгражданинъ г-нъ Ал. Маноловъ — е изложилъ всичко най-важно, което може да се каже по третирания въпросъ.

Следъ дългогодишни опити и изпитания, днесъ можемъ да се поздравимъ, че нашето търговско корабоплаване е вече на правъ пѫть и е постигнало презъ последнитѣ години неоспорими успѣхи и по двѣтѣ гранични водни области на родината ни — *по Дунава и по морето.*

До края на 1934 год. нашитѣ дунавски пристанища се обслужваха само отъ чужди параходи и едва отъ началото на 1935 година ние установихме едно наше крайбрѣжно корабоплаване — и то съ 2-3 стари параходчета — останали отъ миналия вѣкъ. И ето какви придобивки: намаление на такситѣ съ 30%, увеличение на сточния трафикъ съ 100%, а на пѫтническия съ 600%. А можемъ да си представимъ, какъвъ успѣхъ би ни дало едно модернизирано и засилено корабоплаване нагоре по Дунавъ, което да носи въ специалнитѣ си приспособления новитѣ ни експортни произведения къмъ пазаритѣ на централна Европа.

Но върху този въпросъ г-нъ Маноловъ не спира нашето внимание. Неговата задача е *морското ни корабоплаване* — презморскитѣ надежди и полети на народното ни стопанство и търговия. Това сѫ нашитѣ традиционни стопански стремежи къмъ бѣломорскитѣ и близко-източни пазари, а следъ туй и къмъ срѣдиземноморскитѣ и далечно-западни, които поглъщатъ три четвърти отъ нашия износъ. Това е пѫтьтъ на плодоветѣ на нашия земедѣлско-промишленъ трудъ къмъ свѣтовната стѫгда на международното стопанско състезание, за да бѫдатъ тамъ превърнати въ златна ценность за народа и държавата ни.

Но тоя морски пѫть години наредъ бѣ изцѣло въ ржцетѣ на параходнитѣ дружества, изцѣло зависимъ отъ тѣхнитѣ съображения и интереси — едно пълно и тежко подчинение на експорта ни подъ волята на чужденеца. Само нашитѣ мѣстни износители знаятъ на какви несгоди, препятствия и на какви неустановени и често произволни навла сѫ били облагани, и какви огромни загуби отъ всичко това е претърпявало народното ни стопанство и търговия.

Срещу тоя режимъ българската държава се опита да въздействува, като субсидира богато френската компания „Фрейсине" и германската „Дойче леванте линие", но опитътъ излѣзе безуспѣшенъ, и по-добре щѣше да бѫде, ако тия субсидии се дадѣха за купуване на български параходи. Единствено срѣдства за въздействие бѣ, прочее, основаването *на наше собствено морско търговско корабоплаване*, което не закъснѣ да стане въ 1892 година.

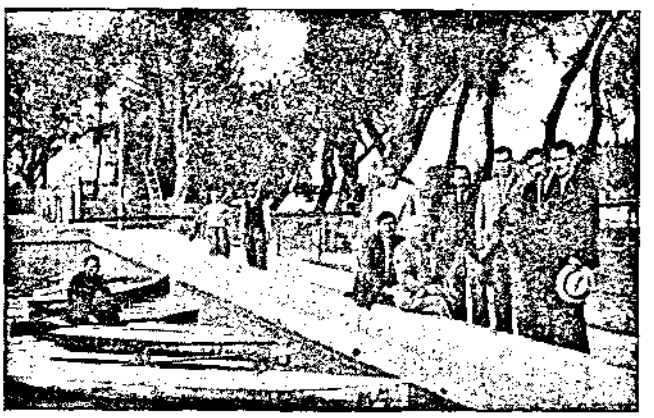
И когато две години по-късно, въ 1894 год. бѣха пуснати за първи пѫть нашитѣ параходи „България" и „Борисъ" по цариградската линия, това се отрази тутакси върху дотогавашнитѣ високи навла, които спаднаха отъ 20 зл. фр. на 2·80 фр. на тонъ, т. е. съ 700 на сто по-низко. Сѫщо тъй и следъ балканската и голѣмата война, когато нашитѣ параходи се освободиха отъ пленничество и почнаха свободно да действуватъ, навлата, които французитѣ бѣха издигнали до 700-800 лв. на тонъ, спаднаха на 150-200 лв.

Но истинската благотворна роля на нашето търговско корабоплаване за стопанството и търговията ни се прояви по единъ постояненъ и последователенъ начинъ въ следвоенното време, когато съ увеличения брой на параходитѣ ни бѣха установени и затвърдени линиитѣ до близко-източнитѣ пазари: Турция, Сирия, Палестина, Египетъ и срѣдиземноморскитѣ острови. Днесъ нашиятъ износъ за тия страни се превозва почти изцѣло (95 на сто) съ наши параходи и то при специални приспособления за опазване отъ развала и повреда превозванитѣ стоки и материали.

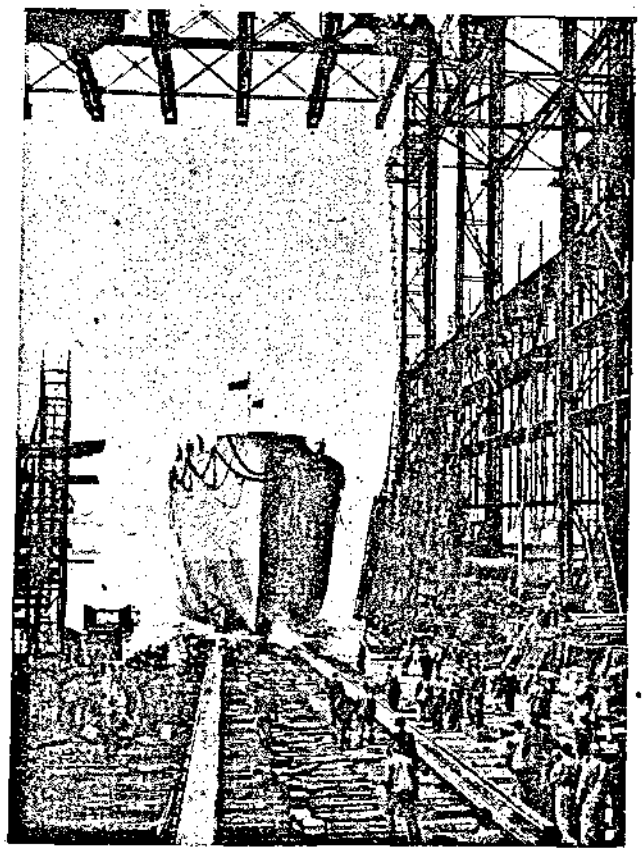
Наредъ съ тоя успѣхъ по източнитѣ линии, нашето търговско корабоплаване направи стѫпки и къмъ западния басеинъ на Срѣдиземно море — къмъ Малта и итало-испанскитѣ брѣгове.

Подтикъ къмъ това дадоха италиянскитѣ и английски параходи, които, картелирани, повишиха навлото върху нашитѣ яйца за Испания отъ 5 на 8 златни шилинга на каса, но тутакси следъ появяването на наши параходи предъ барцелонския кей навлото спадна на 4 златни шилинга. Така се зароди и затвърди идеята у ржководното тѣло на нашето морско корабоплаване да продължи срѣдиземноморския си рейсъ и понататъкъ — презъ Гибралтаръ и Биская до далечнитѣ западни пазари и по тоя начинъ да вземе участие въ превоза и на най-тежкия ни (зърненъ и пр.) експортъ къмъ Белгия, Англия, Германия, Дания, Швеция и Норвегия. Тая идея е вече осѫществена отъ тритѣ ни голѣми и нови параходи „Родина", „Балканъ" и „Мария Луиза", които отъ две години насамъ редовно правятъ тримесеченъ рейсъ до най-важнитѣ пристанища на западъ.

Безъ съмнение, илюзорно е да се мисли, че съ тия три единици ние бихме могли, както по близко-източнитѣ рейси, да изземемъ отъ чуждестраннитѣ кораби цѣлия или по-голѣмата часть



Управителното тѣло на Ямболския клонъ на Б. Н. М. С.



„ШИПКА", НОВИЯТЪ ПАРАХОДЪ НА Б. Т. П. Д-ВО
Спускането му на вода въ Рощокъ, Германия, на 28.V.1938 г.

отъ нашия западенъ износъ. Това е невъзможно даже при повече увеличенъ параходенъ паркъ. Задачата на нашето корабоплаване по далечно западнитѣ рейси трѣбва да бѫде преди всичко *уравновесяване на превознитѣ навла и отстраняване всѣка спекулация отъ страна на чуждестранннитѣ компании.*

Наредъ съ туй, предъ нашето далечно-западно корабоплаване се изправя и друга една важна задача — *да поеме изцѣло превоза, при най-необходими удобства, на новитѣ наши експортни артикули до богатитѣ западни пазари* — било десертни грозда, плодове, зеленчуци и пр., било индустриализиранитѣ производства на трансформираното ни земедѣлие и скотовъдство: слънчогледово масло, пюрета, консерви, заледени птици, беконъ, вина, брашна и пр. Ето една задача, една нова служба въ експорта ни, съ която само наши параходи, специално пригодени, могатъ да се справятъ съ нея.

Въпросътъ е, прочее, покрай другитѣ задачи (нашъ зърненъ износъ и вносъ на европейски материали и стоки), да се приспособи нашето далечно корабоплаване на новитѣ ни експортни нужди, на новитѣ продукти на селското ни стопанство и на свързаната съ него индустрия. А това е вече една политика, която прави отъ нашето корабоплаване *единъ истински органъ на народното на стопанство*, свързанъ съ неговото развитие, съ трансформиранитѣ му производства, които сѫ и ще станатъ въ най-близко, бѫдеще, наредъ съ зърненото ни производство, главенъ източникъ за препитание и благоденствие на народа. Нека винаги помнимъ, *че само чрезъ наши кораби бихме проникнали на време и конкурентноспособно съ ценнитѣ плодове на земята и промишлеността ни*, бихме възнаградили повече, отколкото съ сегашния си зърненъ износъ, стопанския трудъ на народа.

Но за провеждането на тая корабоплавателна политика сѫ потрѣбни много жертви, както отъ страна на държавата, тъй и отъ страна на частната инициатива. Да не мислимъ, че безъ това може да се мине. Нека ни послужи за примѣръ поне съседна Турция, която безпощадно троши голѣми срѣдства отъ бюджета си, за да увеличи параходния си паркъ и го приспособи на нуждитѣ си. Голѣмитѣ иждивения, които бихме направили за нашето параходство, особенно за онова съ далечни рейси, нѣма да идатъ на пусто — безвъзмездно. Разумѣва се, че всѣки участникъ въ това голѣмо дѣло, при успѣшенъ край, ще има своя законенъ дѣлъ, но основниятъ—лъвския дѣлъ ще остане непокътнатъ — *изцѣло вложенъ въ бѫдещето развитие на народното ни стопанство и културния напредъкъ на България!*

ВЕСЕЛИНА ГЕНОВСКА-ГЕРЧЕВА

ЗОВЪ

Тази приказка е вѣчна, защото е приказка за морето и любовьта.

А приказката за любовьта започва винаги съ раждането на една жена.

Момичето се роди презъ една мъглива нощь въ малката кжщица при фара. Стъклата на прозорцитѣ трепернѣха отъ звука на сирената, която зовѣше заблуденитѣ параходи, а майката, смъртно уморена, искаше да оглушѣе, за да не слуша повече този ужасенъ звукъ, който кжсаше нервитѣ ѝ. Детето не заплака, както обикновено става съ новороденитѣ. То остана съ отворени очи, може би заслушано въ чудния звукъ, който пръвъ докосна неговия слухъ.

Днитѣ минаваха. Зимата премина и дойде пролѣтьта. Детето не плачеше. То седѣше мирно и все слушаше. Майката се страхуваше. Този нетърпимъ звукъ може да му повреди. Бащата бѣше сигуренъ, че малката ще свикне и, когато стане голѣма, ще се забавлява съ този звукъ. И може би затова той я нарече Мария.

Бѣше интересно да се гледа детето, което вечерь заставаше на прозореца, хващаше се за отвеснитѣ му желѣза и гледаше свѣтлината, която блуждаеше по хоризонта, запалваше голѣми сребърни петна върху гърбоветѣ на вълнитѣ и угасваше, за да се появи отново следъ нѣколко мига.

Малката Мария започна да забелязва параходитѣ. Понѣкога тѣ се появяваха въ свѣтла утринь, отначало съвсемъ малки, като сини силуети, а после се очертаваха куминитѣ и мачтитѣ. Параходитѣ напредваха къмъ брѣга, ставаха все по-голѣми и по-голѣми и, най-сетне, предъ погледа на детето изпъкваха ярко съ своитѣ голѣми корпуси, боядисани въ черно и бѣло, съ високи кумини, които изригваха кълба димъ. Другъ пжть тѣ пристигаха

през нощьта. Тѣхнитѣ свѣтлинки блѣсваха въ промежутъка на тъмнина, докато свѣтлината на фара пълзѣше по хълмоветѣ. Тѣзи свѣтлини растѣха, оформяха се въ свѣтли квадратчета и голѣми кълба. Когато параходитѣ минаваха близко край брѣга, и силната свѣтлина на фара ги освѣтѣше, Мария ги виждаше огромни, като чудовища, изплували отъ морскитѣ дълбини.

Когато Мария навърши петнадесеть години, майката умрѣ. Пренесоха трупа въ малката църквица на селото и, следъ това, зиналиятъ гробъ погълна ковчега. Бащата и момичето останаха сами предъ купчината пръсть, която скри любимото имъ сѫщество. Смрачаваше се. Трѣбваше да запалятъ свѣтлината на фара.

Тази вечерь Мария остана на прозореца и дълго гледа свѣтлината, която прорѣзваше мрака надъ морето. Тя знаеше какъ се върти горе зѫбчатото колело, което смѣняше свѣтлината и мрака. Така неусѣтно се бѣ превъртѣлъ животътъ на майката и бѣше угасналъ завинаги.

Късно презъ нощьта, когато бащата стана да дежури вмѣсто нея, тя отказа да легне. Не би могла да заспи. По-добре той да продължи съня си.

Всѣки два часа тя отиваше горе, навиваше часовниковия механизъмъ и се връщаше долу на прозореца. Така прекара нощьта. Когато на хоризонта се показа свѣтлата ивица на утрото и разпръсна мрака надъ морето въ свѣтлосинкавъ сдрачъ, свѣтлината на фара побледнѣ. Мария я угаси. И докато седѣше горе и се взираше въ далечината, тя забеляза силуета на параходни мачти. Колкото по-изобилна ставаше свѣтлината надъ морето, толкова по-голѣмъ ставаше силуетътъ на идващия параходъ. И когато слънцето изплува изъ водитѣ, параходътъ бѣше наближилъ брѣга. Първитѣ слънчеви лжчи блестѣха върху кржглитѣ прозорци и бѣлината на палубитѣ.

Мария стоеше, опрѣла чело о стъклото. Тя бѣше забравила за смъртьта на майката. Нѣкаква смѫтна болка кипѣше въ гърдитѣ ѝ. Какво имаше тамъ на бѣлитѣ палуби? Кои бѣха тѣзи хора, чиито фигури се движеха тамъ? Отъ кжде идѣха и за кжде щѣха да продължатъ? Ще може ли единъ день и тя, Мария, да замине съ единъ такъвъ параходъ и да види свѣта?...

Зѫбчатото колело на фара продължаваше да се върти и да отбелязва пѫтя на една друга жена — дъщерята на фаропазача.

* * *

Понѣкога Мария отиваше на пристанището за масло. Тамъ страхливо оглеждаше лицата на хората, които стояха облактени върху оградитѣ на параходнитѣ палуби. Тѣзи погорѣли и набръчкани лица я смущаваха. Хубаво ли е тамъ, отвъдъ хоризонта? Има ли такива фарове въ далечнитѣ страни? Има ли сирени, които зовятъ въ мъгливитѣ дни и нощи?

Тя нѣмаше куражъ да задава тѣзи въпроси. Но чувствуваше дълбоко въ душата си жаждата да може и тя да замине нѣкоя сутринь, изправена върху палубата на нѣкой отъ тѣзи голѣми параходи. Искаше да види свѣтлината на фара, далечна, и все пакъ свидна, като спомена за покойната майка. Искаше да почувствува онази лека тжга, която ще я обхване, когато изчезне силуетътъ на родната земя.

Когато се връщаше при баща си, тя имаше залутанъ погледъ и напрегнато лице.

— Какво ти е? — питаше бащата. — Да не сж ти се карали на пристанището?

— Не. Не сж, — отвръщаше глухо Мария. — Защо ще се каратъ.

А после добавяше, като гледаше далече изъ морския ширъ:

— Тамъ имаше много параходи.

Бащата свиваше рамене.

— Не си виждала ти много параходи. Бѣше то нѣкога. Тогава наистина имаше много параходи. А сега? Презъ день презъ два ще доплува нѣкой. Ехъ, не си виждала ти много параходи.

Веднъжъ Мария прекжсна думитѣ на баща си:

— И азъ искамъ да пжтувамъ.

Той не се учуди.

— Знамъ.

— Отгде? Азъ не съмъ ти казвала.

— Всички, които живѣятъ по морскитѣ брѣгове, искатъ да пжтуватъ.

— Но азъ... — тя се запъна.—Азъ трѣбва непременно да пжтувамъ.

— Защо непременно?

— Не знамъ. Иначе, струва ми се, бихъ умрѣла.

— Хайде, момиче, изкарай отъ главата си тѣзи мисли! Майка ти цѣли тридесеть години живѣ тукъ и никжде не ходи. И желание нѣмаше да пжтува.

— Не съмъ сигурна. Може би, тя затова толкова рано умрѣ. Азъ мисля, че тя е искала да пжтува...

Тѣзи разговори оставаха недовършени. Бащата, нѣвгашенъ морякъ, бѣше скиталъ по свѣта и нѣмаше у себе си онази паляща жажда, която души всички онѣзи, които не сж пжтували по море. Но Мария не се успокояваше. Много пжти, когато се разпръснѣха мъглитѣ, и тя спираше сирената, струваше ѝ се, че този зовъ, който търси заблудени параходи и имъ показва правия пжть, все още продължава да звучи. Ала не отъ сушата, а отъ морето. Той бѣше тъй властенъ, щото Мария не можеше да го заглуши. Като че ли извираше отъ тъмнитѣ глжбини на морето, носѣше се надъ водната повърхность, идваше заплашително и обхващаше трепетното сърдце на Мария.

Ела... Ела... Ела...

Тогава тя хващаше въ ржце главата си и плачеше. Когато се успокоеше и погледнѣше пакъ къмъ морето, чувствуваше мекитѣ извивки на вълнитѣ, като примамлива ласка. Жаждата горѣше сърдцето, а зовътъ идѣше отъ къмъ морето, властенъ и неумолимъ.

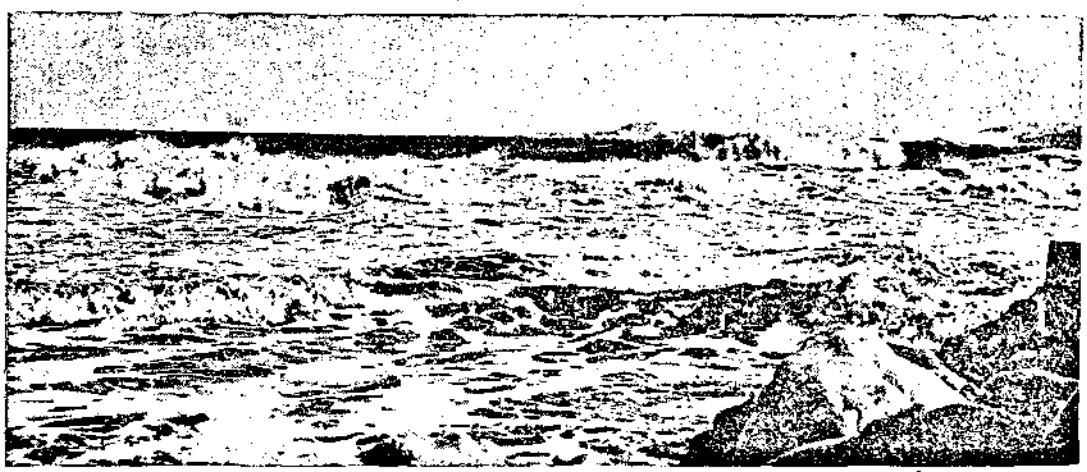
Една ясна вечерь, когато свѣтлината на фара чертаеше плавни кржгове, Мария седѣше предъ малката кжща и гледаше морето. Отъ тамъ идваше влаженъ дъхъ на водорасли. Момичето бѣ обхванало колѣнетѣ си съ ржце и мислѣше упорито, че единъ день ще пжтува, ще иде далече. И все по тѣзи сини бѣлогриви вълни.

Въ тишината долетѣ шумъ отъ стжпки. Нѣкой се изкачваше по пжтеката.

Мария мислѣше, че се връща бащата. И затова не се обърна, когато стжпкитѣ се приближиха до нея.

— Добъръ вечеръ, — поздрави нѣкой тихо.

Тя скокна. Предъ нея стоеше младъ момъкъ.



МОРЕТО ЗОВЕ

Нейнитѣ очи, свикнали въ тъмнината, различиха ясно чертитѣ на лицето му.

— Не се плаши, — усмихна се той. — Седни. И азъ ще седна.

Свободно, като че ли е познатъ и очакванъ гостъ, момъкътъ седна на стжпалото и покани Мария:

— Седни. Азъ не съмъ лошъ човѣкъ. Ще ти разправя защо съмъ дошелъ.

Мария се покори. Седна на стжпалото до него и наведе глава.

— Азъ съмъ морякъ, — започна момъкътъ. — Ида отъ далече.

Тя го погледна и повтори като ехо:

— Отъ далече...

Изви погледъ къмъ морето, къмъ далечния, невидимъ хоризонтъ и запита глухо:

— Тамъ хубаво ли е?

Внезапна болка бѣше сграбчила гърдитѣ й. Бѣше се пробудила онази дива, първобитна жажда за далеченъ пжть, за безумно скитничество.

— Човѣшкиятъ езикъ е безсиленъ да опише тази дива и, понѣкога, страшна красота, която виждаме ние, моряцитѣ.

Той се наведе изведнъжъ, взрѣ се въ Марииното лице и запита:

— На колко години си?

— Седемнадесеть, — отвърна тя веднага.

Нѣкаква смжтна надежда, че този човѣкъ може да й помогне за далечното пжтуване, се пробуди въ душата й.

Той се засмѣ.

— Защо се смѣешъ? — запита Мария.

— Отъ радость. Знаешъ ли? Азъ отдавна съмъ напустналъ България. Работя въ френския параходъ „Жана Д'Аркъ". Преди бѣхъ въ единъ холандски параходъ — обиколихъ всички морета. Когато наближавахме нѣкое пристанище и виждахъ свѣтлината на фара, азъ си казвахъ: „Връщамъ се". Струваше ми се, че този фаръ блѣщука отъ родната земя, че ме мами. Но когато влизахме въ голѣмитѣ пристанища, азъ разбирахъ, че не съмъ до родната земя.

Той млъкна и тя го запита:

— Вие, моряцитѣ, мислите ли за родна земя?

— Повече отъ всички онѣзи, които я тъпчатъ. Какъ жадуваме да я видимъ, да се върнемъ, да стжпимъ на нея. Нощесъ бѣхъ дежуренъ, когато се появи едва видимо свѣтлината на фара. Доплака ми се. Като че ли тази далечна свѣтлинка бѣше искрица отъ майчината любовь, която ме зовѣше неуморно. До сутриньта стояхме на котва извънъ пристанището. А тази свѣтлина все проблѣсваше въ моята каюта. Тогава поискахъ да дойда тукъ. Не знамъ защо. Може би, за да видя хората, които се грижатъ за тази свѣтлина.

Мария бѣше подпрѣла глава на дланитѣ си и оставяше сълзитѣ си да текатъ. Цѣла нощь тя бѣ стояла до прозореца и бѣ гледала свѣтлинитѣ на парахода, който стоше извънъ пристанището.

Морякътъ помълча малко и се обърна къмъ нея:

— Защо плачешъ?

— Защото не мога и азъ като тебе да пжтувамъ.

Той я погледна внимателно.

— Искашъ ли да пжтувашъ?

— Много. Струва ми се, че бихъ умрѣла, ако не замина.

* * *

На другия день морякътъ пакъ дойде. Когато видѣ на дневната свѣтлина Марииното лице, той остана неподвиженъ.

— Защо ме гледашъ?

— Чудно! Ако бихъ те видѣлъ нѣкжде навжтре, далечъ отъ морето, ти би ми спомнила за него. Има въ тебе нѣщо, какъ да ти кажа, нѣщо морско. Какво е, не знамъ. Какви дълбоки очи имашъ!

— Отъ сълзитѣ.

— Защо плачешъ?

— Земята ми се струва като клетка.

— А морето?

— Просторъ. Може би, нѣкой день ще се хвърля въ него и нѣма да се върна.

— Почакай.

Той й се усмихна.

— Почакай само една година. Азъ ще се върна и тогава ще заминемъ двама.

Тя не повѣрва. Но все пакъ тѣзи негови думи я зарадваха. И когато той запита:

— Ще ме чакашъ ли?

Тя отвърна съ свѣтнали очи:

— Ще те чакамъ.

Когато момъкътъ слизаше надолу по пжтеката, Мария стоеше върху каменитѣ стжпала предъ кжщичката и гледаше следъ него.

Вечерьта „Жана Д'Аркъ" отплува. Мария стоя дълго на брѣга. Дори и тогава, когато свѣтлинитѣ на парахода бѣха вече потънали въ мрака на далечния хоризонтъ.

Отъ тази вечерь, Мария влагаше цѣлата си душа въ грижитѣ за фара. Когато вечерь запалваше свѣтлината, тя имаше чувството, че въ лжчитѣ на фара гори и нейната жажда да посрещне по-скоро „Жана Д'Аркъ". А въ мъгливитѣ дни и и нощи, когато пущаше сирената, ней се струваше, че въ пронизителния звукъ е вплетенъ и нейнятъ зовъ: Ела... Ела... Ела...

Днитѣ течаха. Минаха зимнитѣ бури, и дойде пролѣтьта. После — лѣтото. Мария се радваше. Още малко. Още малко.

Ала годината изтече, и младежътъ не дойде. „Излъгалъ те е, шепнѣше съмнението въ Мариината душа. Моряцитѣ се мѣнятъ като морето". „Не той не ме е излъгалъ. Той ще дойде. Той каза истината".

Когато цѣлъ месецъ чака напраздно, тя реши да отиде на пристанището. Тамъ потърси единъ старъ приятель на баща си и го запита:

— Идвали френския параходъ „ЖанаД'Аркъ"?

Стариятъ морякъ я погледна очуденъ.

— Не знаешъ ли? Преди четири месеца този параходъ потъна на пжть отъ Марсилия за Тунисъ. Торпилира го единъ испански крайцеръ.

Мария не слушаше повече. Тичешкомъ напустна пристанището и се върна въ кжщи. Нѣмаше сили да плаче. Бѣше като зашеметена. Като че ли дълго време люляна отъ вълнитѣ.

Вечерьта запали свѣтлината и залепи чело о стъклото на прозореца. Все още не заплакваше. Обръчъ бѣше стегналъ гърдитѣ й. Бѣше вкаменилъ всичко, душата й, очитѣ й, сълзитѣ й.

Презъ следващитѣ дни тя забрави, че е ходила на пристанището и че сж й казали нѣщо за потъването на „Жана Д'Аркъ". Тя отново зачака. Бѣше сигурна, че параходътъ ще пристигне нѣкой день...

Свѣтлитѣ нощи на лѣтото и есеньта си отидоха. Единъ день мъглата нахлу на едри кълба отъ морето. Мария стоеше на брѣга и я гледаше. После, затича като луда въ мазето, запали мотора и пустна сирената. Звукътъ разтърси кжщата, сви едно кълбо около сърдцето на Мария и хукна презъ мъглата навжтре въ морето.

Ела... Ела... Ела...

Мъглата бързо пълзѣше по брѣга, закриваше селото и се впущаше къмъ горитѣ.

Цѣла зима зовѣше отчаяно звукътъ на сирената. Цѣла зима Мария стоеше свита и стенѣше заедно съ този сърдцераздирателенъ звукъ:

Ела... Ела... Ела...

Рано презъ пролѣтьта, въ единъ мъгливъ день, когато сирената все тъй неуморно зовѣше заблуденитѣ парахади, намѣриха трупа на Мария върху морския брѣгъ, изхвърленъ отъ вълнитѣ. Малката пазачка на фара не бѣ могла да стигне далече. Морето я връщаше на родния брѣгъ.

Когато вдигнаха трупа и го занесоха горе въ кжщицата, сирената продължаваше да зове, като че ли бѣше въплотила въ своя звукъ душата на мъртвата девойка.

И отъ тогава, презъ мъгливитѣ дни и нощи сирената зове съ болезнена жаль. И въ нейния звукъ се долавя нѣщо отъ жалбата на мъртвата девойка, която дори следъ смъртьта си продължава: да зове:

Ела... Ела... Ела...

Н. Д. МИШЕВЪ

ДУНАВЪ ПРИИЖДА

Германия усилено нарежда довършването въ възможно най-кжсъ срокъ и по възможно най-бързъ способъ на канала *Рейнъ-Майнъ-Дунавъ*. Отъ десетки години изработването на този каналъ е проектъ въ изпълнение: отъ цѣлата дължина на канала, 3300 клм., оставатъ да се довършватъ само още 300 клм. т. е. отъ Вюрцбургъ до Регенсбургъ.

Чехословашко, отъ своя страна, има предъ видъ каналното съобщение *Елба-Морава* въ свръзка съ главния каналенъ пжть *Одеръ-Дунавъ*.

Интересното е, че на *Одеръ* работата въ съответната нейна часть ще се продължи отъ Германия, за доизкарване срѣдно-германския каналъ, та по този начинъ да се осигури плаването по р. *Одеръ* презъ цѣлата година. Коритото на срѣдно-германския каналъ се пригажда за сждове отъ 1000 до 2000 тона.

И Германия и Чехословашко усърдно целятъ свързването на воднитѣ си пжтища съ главния воденъ пжть, пресичащъ Европа-*Дунавъ*! Какво означава това?

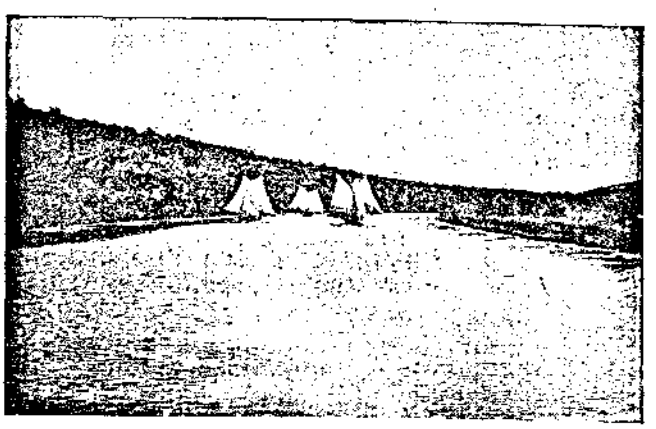
И Германия, и Чехословашко сж индустриални страни съ голѣмо производство, за което и двете търсятъ евтинъ пжть за пласирането му т. е. търсятъ воденъ пжть за своя *износъ*.

И двете страни търсятъ сурови материяли и храни т. е. търсятъ и пригаждатъ воденъ пжть за своя *внось*.

А като воденъ пжть, *Дунавъ* винаги е привличалъ и занималъ прозорливитѣ умове. За Карла Велики, за Наполеона несбжднатa мечта е било свързването на Северно море съ Черно. За Германия презъ Европейската война стана още по-ясно, че за нея, несамозадоволяваща се страна, водниятъ пжть *Рейнъ-Майнъ-Дунавъ* е жизнена необходимость.

Дунавскитѣ и балканскитѣ сурови материали, петроли, храни и др. сж явниятъ обектъ на водния пжть Северно море — германската водна канализационна мрежа — Дунавъ.

Дунавскитѣ и балканскитѣ страни сж очеби-



ПО ЦАРСКАТА РѢКА

ющиятъ обектъ на силно напъвващото за пласиментъ голѣмо индустриално производство.

Часть — и то голѣма часть — отъ досегашния сухопѫтенъ вносъ на Германия въ България очевидно ще се отклони по по-евтиния пѫть, по водния пѫть. Севернитѣ морета и севернитѣ индустрии се спускатъ презъ Германия и Чехословашко по Дунава, приждатъ по Дунава.

Това виждаме всички, по него приказваме почти всички. Много е отрадно, крайно утешително е! Но въ случая не трѣбватъ думи, ни съчувствия ... а дѣла!

Готови ли сме да посрещнемъ приждащия по Дунава чуждъ приливъ, като пустнемъ по него поне нашъ отливъ, ако не съумѣемъ да съберемъ и прилива и отлива подъ нашия трибагреникъ?

При сѫдбоносни събития, налагатъ се сѫщи решителни мѣрки, но бързи мѣрки. Усилениятъ вносъ безмилостно приижда, съответно ще се увеличи и износътъ. *Ще оставяме ли все другитѣ да обиратъ подъ носа ни, и отъ вноса и отъ износа, хубавия и вкусенъ каймакъ отъ мляко̀то на майка България, като съ примирение се задоволяваме да си посрѣбваме по чашка суроватка ...?*

Ние и трѣбва, па и можеме, сами да разнасяме нашия износъ комуто той е потрѣбенъ, като сѫщо сами си взимаме нашия вносъ. Това е въпросъ на споразумение и на договоряване. Ако Дунавъ е *първата отбранителна линия на Индия за англичанитѣ*, Дунавъ е *последната отбранителна линия на България за българитѣ!*

Когато се мижи, ясно е, че нищо се не вижда. Нека тогава, докато е още време, си отворимъ очитѣ и се огледаме съ разбиране. Инакъ не ще усѣтимъ кога ще удари сѫдбоносната минута за отчаяно разпръскване по цѣлъ свѣтъ стопанско SOS, а неизбѣжно следъ това и политическо SOS.

Параходни връзки съ Югославия

На 20 май т. г. въ пристанището на Варна пристигна югославянскиятъ параходъ „Ловченъ" отъ дружеството „Зетска Пловидба" въ Цетина.

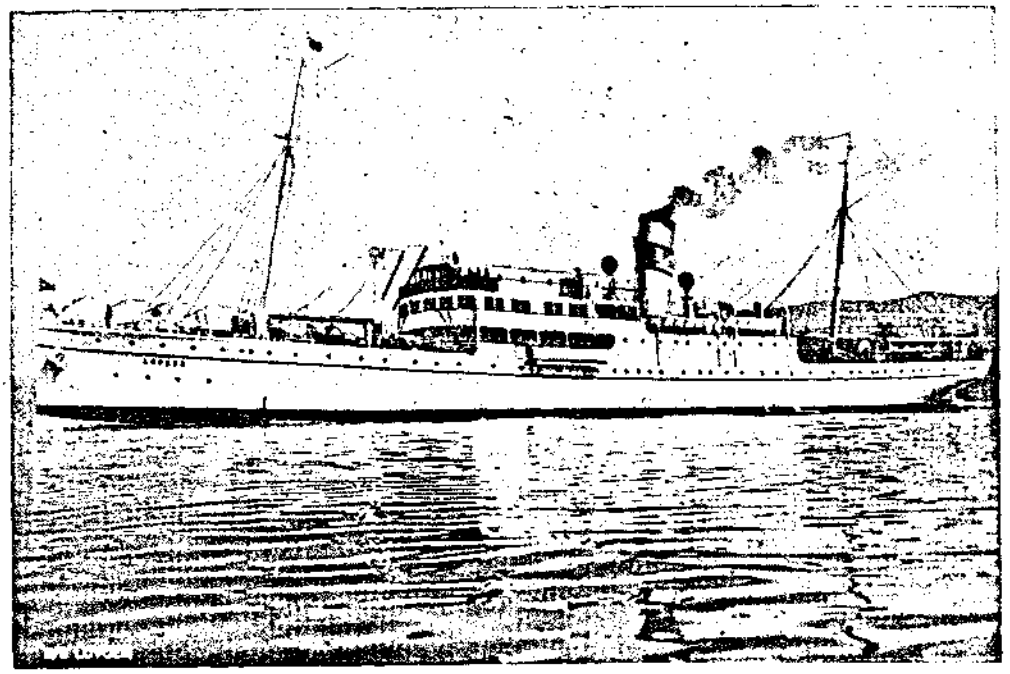
Параходътъ има бруто 2488 тона, а нето 1481 тона; пригоденъ е за пѫтническа служба, като има 75 първокласни легла и 32 третокласни. Кабинитѣ и салонитѣ на парахода сѫ луксозно обзаведени. Дружеството „Зетска Пловидба" установява редовенъ рейсъ отъ Сплитъ до Черно море и обратно. По случай първото пристигане на парахода бѣше даденъ приемъ на официалнитѣ власти и поканени граждани отъ Варна, между които председателя и и гл. секретарь на организацията ни, отъ директора на дружеството Р. Дусунио и коменданта на парахода Сърдусе Дусуричъ.

Това е първиятъ редовенъ рейсъ, установенъ между Югославия и България за прѣко съобщение по море, целящъ да засили взаимното опознаване на двѣтѣ славянски страни, чрезъ удобно и приятно пѫтуване, особно презъ лѣтния сезонъ.

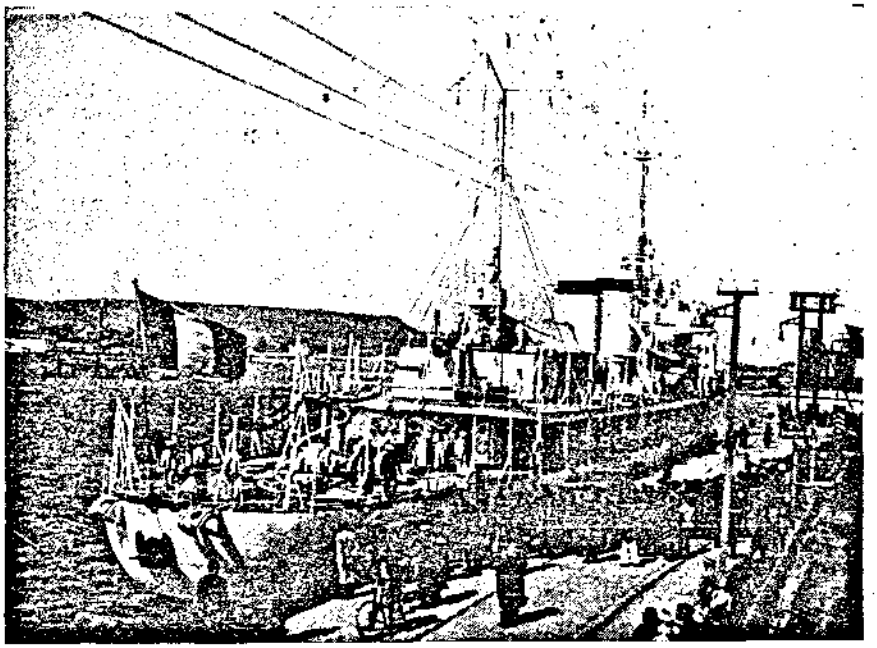
Съ кораба пѫтуваха около 50 души пѫтници, повечето длъжностни лица отъ дружеството „Зетска пловидба". Между пѫтницитѣ бѣха и двама журналисти, отъ редакциитѣ на най-голѣмитѣ бѣлградски вестници „Политика" и „Време", които имаха за задача да се опознаятъ съ варненския курортъ, тъй като параходътъ ще служи и за туристически рейси изъ близкоизточнитѣ пристанища, разбира се между тѣхъ и Варна.

На първо време параходъ „Ловченъ" ще посещава варненслото пристанище единъ пѫть въ месеца.

Нека пожелаемъ така щастливо започнатитѣ връзки по море да се развиватъ и закрепнатъ за да послужатъ за още по-сърдечното сближение на двата братски народа.



ПАРАХОДЪ „ЛОВЧЕНЪ"



„Д'ИБЕРВИЛЪ"
въ варненското пристанище

Гостуване на чужди военни кораби въ варненското пристанище

Отъ 7 до 11 май т. г. въ варненското пристанище гостува френскиятъ военен корабъ „Д'Ибервилъ". Пристигналиятъ съ него контръ-адмиралъ Ферне, командуващъ източната срѣдиземноморска френска ескадра, презъ време на гостуването направи посещение на София, кждето бѣ приетъ на аудиенция отъ Н. В. Царя.

„Д'Ибервилъ" е канонерка съ водоизмѣстване 1,969 тона, скорость 18.9 мили, районъ на действие 10,000 мили, обслуга 135 души. Въоржжение: три 12 см. и четири 370 мм. орждия.

Отъ 17 до 20 май т. г. ни гостува турскиятъ кръстосвачъ „Хамидие", който е добре известенъ на всички съ сполучливото му торпилиране отъ нашитѣ торпедоносци презъ време на балканската война. „Хамидие" сега е учебенъ корабъ.

Той е построенъ презъ 1903 г. Има водоизмѣстване 3,850 тона, скорость 22 мили, районъ на действие 5,500 мили, обслуга 410 души; въоржженъ е съ две 150 мм. орждия, осемь 75 мм. противоаеропланни орждия, 6 картечници и 70 мини за заграждане.

ПАНЧО МИХАЙЛОВЪ

Ч А Й К И

Бѣше къмъ края на лѣтото.

Вече студениятъ вѣтъръ нахвърля златото на есеньта по дърветата, и веселото безгрижие на многото слънчеви дни се замъгли.

Ето, помислихъ си, трѣбва да се замине днесъ или утре въ града и наново — срѣдъ праха, суетливата залисия и ненависть на злитѣ хора — непосиленъ трудъ, грижи, безпокойства. За земния свѣтъ, за небесния хлѣбъ.

Отидохъ за последенъ пжть въ морската градина и седнахъ въ най-отдалечения ѝ кжть.

Тамъ, отъ високо, съ любопитството на дете, гледахъ дълго-дълго спокойната повърхность на морето.

Грамаденъ холандски параходъ напускаше пристанището. Сирената засвири дебело, наранено, съ скръбь, и черната маса отъ желѣзо — блѣснало на слънцето — излѣзе скоро-скоро на открито. Отъ пѣната се образува дълга бѣла ивица като разтакано платно.

Параходътъ като достигна червения конусъ, направи голѣмъ полукржгъ (и бѣлата пѣна по него), каточе спрѣ за малко, подвижи се наново, сви на дѣсно и се изгуби задъ скалитѣ на Галата.

Морето наново опустѣ.

Зеленитѣ, синитѣ и тъмнитѣ му петна, примѣсени съ блѣскавия седефъ на небето, се поглъщаха едно друго, докато слънцето — кърваво, голѣмо, заковано на западъ — ги запали. Но появилиятъ се вѣтъръ разкжса полегналитѣ пламъци на повърхнината, и вълнитѣ изведнъжъ станаха парцаливи, студени.

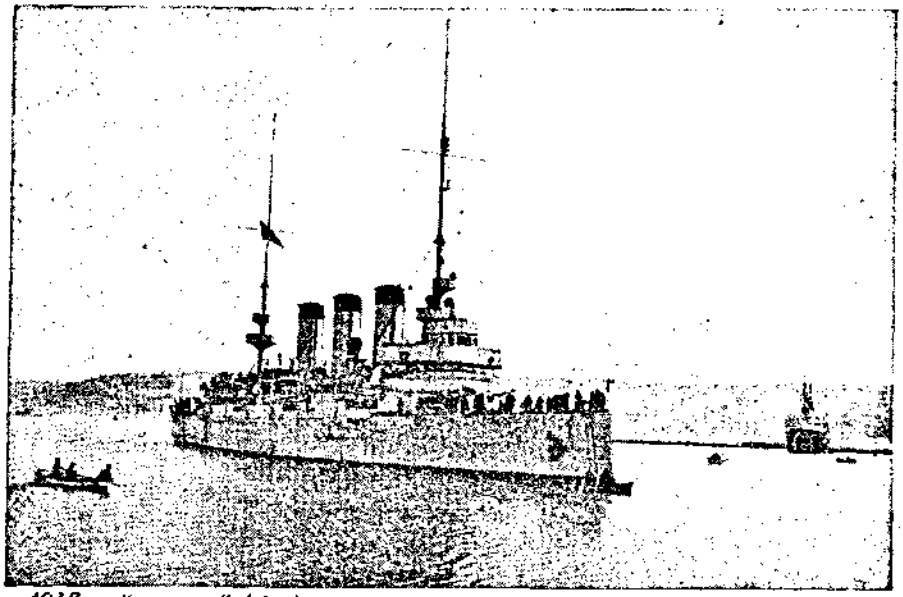
Накрая, съ разперената си червена длань слънцето изравни всичко, потрепера за мигъ-два и — издъхна.

2

Зачу се музика. Отъ къмъ буфета. Лиричната ария на Ленски... И ведно съ мекитѣ ронливи звуци ръмѣха, приждаха прозаичнитѣ сѣнки на нощьта; една отъ последнитѣ лѣтни нощи, смъкнала отъ очитѣ на студенитѣ звезди тежката мараня на ясния день.

Глухо наоколо. Само една сѣнка, подгонена отъ страстьта и безумието на шумната улица (о, всѣка привечерь ставаше тя такава!) пробѣгна леко по пѣсъка и — задъхната, уморена — се тръшна на срещуположната пейка.

Бѣше младо момиче, наметнало на голи рамѣна широкъ испански шалъ съ копринени ресници, увиснали чакъ до земята. Коситѣ ѝ, тъмни и



„ХАМИДИЕ"
въ варненското пристанище

меки, бѣха ниско като на момче остригани, лицето — слабо, напудрено, устнитѣ — малки, сухи и безкръвни.

На пръвъ погледъ тя не изглеждаше красива. Не. Ала една-две минути и — окото свикваше съ мекия добродушенъ погледъ, съ голитѣ обли ржце, съ нѣжната линия подъ брадичката и бѣлата открита часть на гърдитѣ.

Но това лице ми бѣше познато. Наистина. Познато? А кжде ли съмъ го срѣщалъ? И то наскоро... тука въ Варна.

Въ казиното?

Не!

На улицата... въ градината?

Не!

Тогава въ влака, на плажа или?... Азъ обръщахъ една следъ друга картинитѣ, групичкитѣ хора.

На края си спомнихъ... Да-а. Преди две седмици — на пристанището, на палубата на единъ параходъ.

Ето.

По пладне — на горещъ день. На пристанището нѣмаше нито единъ параходъ. Хамалитѣ спѣха на сѣнка: по гръбъ въ различни пози и съ шапки сложени върху лицето.

Само нѣколко дами съ разтворени цвѣтни чадърчета се разхождаха — отъ бариерата до вълнолома и обратно. Тѣ разговаряха високо: за близката предстояща война, за великолепно уреденитѣ бани, обезценения левъ и — любовьта, чистата романтична любовь отъ деветнайсетия вѣкъ.

Зададе се параходъ, и малко по малко пристанището се оживи. Разтичаха се чиновници, хамали.

Великанътъ гордо приближи, поспрѣ се малко, изви гръбъ бавно къмъ пристанището и удари желѣзното си чело о камъка: тежкитѣ синджири на котвитѣ задрънкаха.

Скоро спустнаха мостчето, и първа скочи една девойка, съ кжса червена рокля и зеленъ като вълнитѣ пжтнически вуалъ.

Причака я младъ господинъ, безъ шапка, съ гладко обръснато кржгло лице. Изпърво тѣ се спогледаха като непознати, ала това не трая дълго.

Господинътъ се окопити, хвана й ржцетѣ и една следъ друга ги цѣлуна. Очитѣ на момичето свѣтнаха.

— Да вървиме, — изрече то съ радость, като се облегна на ржката му.

И двамата тръгнаха къмъ желѣзната врата на митницата.

— Ти получи ли писмото ми? — запита тя.

— Да... Ахъ, каква мжчителна раздѣла...

— Година...

— Не, повече има... и два месеца... Но слава Богу, всичко се свърши,

— А тя замина ли си? — и момичето го погледна право въ очитѣ.

Вмѣсто отговоръ, той се наведе и повторно цѣлуна ржцетѣ й. Нѣжность или прошка се криеше задъ тѣзи цѣлувки?

— За винаги?

— Стига си разпитвала... Ти си уморена отъ пжтя сега, после като пристигнемъ въ кжщи... Да вземемъ файтонъ...

И тѣ взеха файтонъ — елегантенъ скжпъ съ гумени колела, който бързо и безшумно се изкачи по пристанищната улица, цѣла залѣта отъ слънцето.

3.

Сега девойката изглеждаше убита. Нито поменъ, нито сѣнка отъ оная свѣтла радость, която залѣ лицето й тогава.

Тя разтвори чантата си — черна кожена, безъ дръжка, — извади отъ простъ синъ пликъ дълго писмо и го зачете. На мѣста тя прекжсваше съ една лека въздишка, съобразяваше нѣщо и пакъ поради мрачината приближаваше писмото до очитѣ си.

Като стигна до края, тя отпустна ржцетѣ си въ полата, погледна безучастно къмъ морето и заплака. Една по една сълзитѣ се търкулваха по блѣдото, натжжено лице.

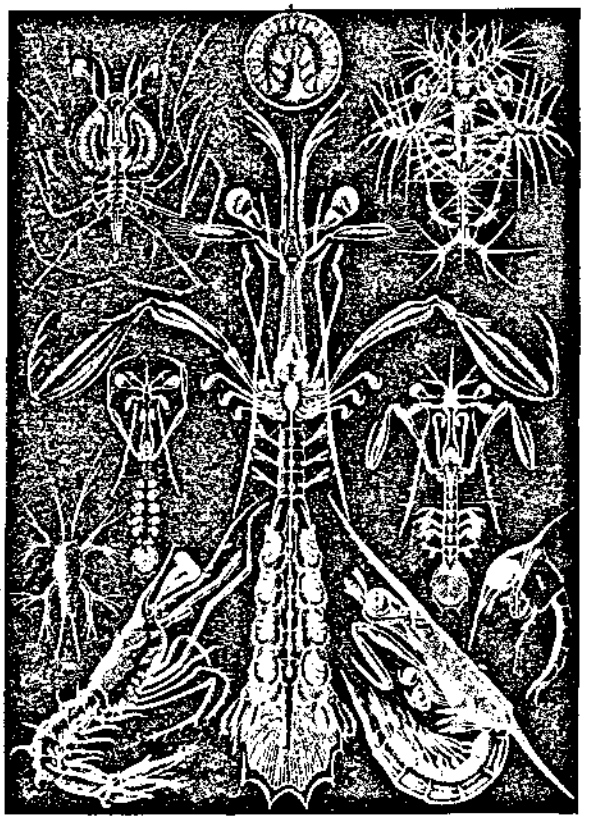
По-късно подигна решително глава, огледа се наоколо, изправи се, поизпъна гърдитѣ си, вдъхна дълбоко и тръгна по пжтеката, която извеждаше къмъ пристанището.

Въ мрачината само бѣлата ивица на испанския шалъ се виждаше вече. Накрая и тя се изгуби.

Арията спрѣ. Но, като продължение, се чу сирена, прощална плачлива сирена.

Д-РЪ Г. В. ПАСПАЛЕВЪ

Изъ художествената съкровищница на морето



III. Ракообразни.

Морето е твърде богато на най-различни — малки и голѣми, пълзящи и плаващи—ракообразни организми. Едни отъ тѣхъ, каквито сж омаритѣ, стигатъ 70—80 см. дължина и нѣколко килограма тежесть други сж едва забележими съ просто око.

Тъмнитѣ морски бездни и дупки между скали и камъни, тинята и пѣсъкътъ по морското дъно, свободнитѣ, вѣчно подвижни морски води—навсѣкждe морскиятъ просторъ е приютилъ и далъ възможность да се обособятъ и сжществуватъ стотици най-разнообразни видове ракообразни.

Тѣ, ракообразнитѣ, иматъ твърде сжществено значение въ общия животъ на морето. Докато движещитѣ се по дъното играятъ ролята на санитари като почистватъ морето отъ гниещитѣ трупове, които изядатъ — други, главно дребни плаващи рачета, сж чисти вегетарианци и се хранятъ съ дребнитѣ едноклетни растения на плаващитѣ морски ливади. Тия рачета-вегетарианци се явяватъ като твърде важна връзка между морскитѣ растения и животни (каквато връзка сж и тревопаснитѣ животни на сушата), защото отъ една страна се хранятъ съ растения т. е. иматъ способностьта да превръщатъ растителнитѣ бѣлтъчини въ животински, а отъ друга страна служатъ за храна на по-голѣми животни.

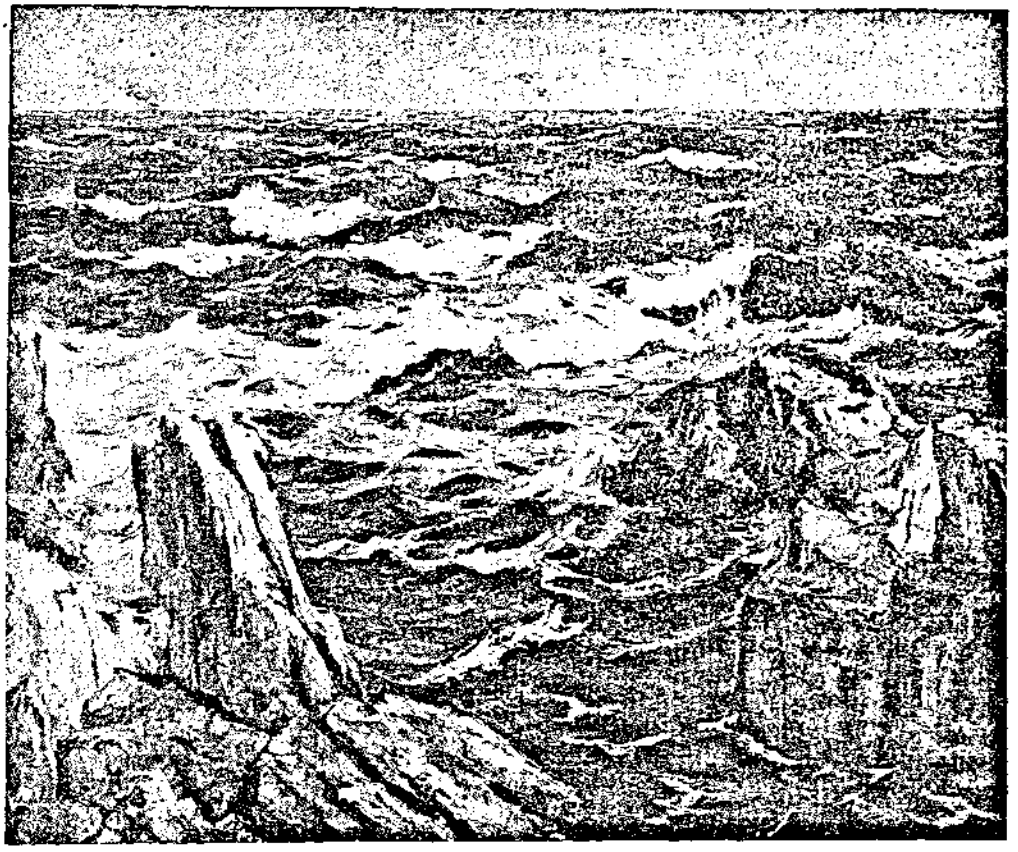
По форма и начинъ на животъ морскитѣ рачета и раци. сж най-разнообразни. Има такива съ ясно ракообразна форма на тѣлото, други — кривитѣ раци напр., сж съ кржгла или жгласта форма, трети приличатъ на паячета, а четвърти сж съ тънко тѣло и издадени на стълбчета очи — една форма, която напомня на всичко друго, но не и на ракъ.

Повечето отъ морскитѣ ракообразни живѣятъ самостоятеленъ, подвиженъ животъ, но има и такива, които паразитствуватъ върху други животни. Паразититѣ оставатъ почти неподвижни и промѣнятъ тѣлото си — съ цель да се закрепятъ и хранятъ по-добре — до неузнаваемость. А трета една, макаръ и малка, група отъ морскитѣ рачета се е отказала отъ подвижния животъ, и докато сж млади плаватъ, а като израстнатъ — закрепватъ се върху нѣкой твърдъ предметъ, образуватъ си неподвижна черупка и до края на живота си оставатъ прикрепени, неподвижни.

Прави, криви или съ паякообразни тѣла, пълзящи, подскачащи, плаващи или закрепени—всички морски ракообразни иматъ винаги чудно красиви багри, обрасли и набраздени крачка и черупки. Феерия отъ чудни краски ще намѣрите напр., върху крачката и опашката на плаващитѣ рачета. Най-чудни и съ вкусъ направени орнаменти ще намѣрите върху черупкитѣ на кривитѣ раци. А пипалата и крачетата на паякообразнитѣ рачета сж окичени съ най-финни четинки, нокътчета, гребенчета и художествено извити кукички.

На двѣтѣ горни табла сж представени нѣкои отъ морскитѣ ракообразни съ по-характерни форми на тѣлото.





БѢЛИ ВЪЛНИ
картина отъ М. Сакжзовъ

ДОБРИНЪ ВАСИЛЕВЪ

Изложба на морски картини на Миленъ Сакжзовъ

Въ отношението и по-близкото опознаване на нашето море, и морето изобщо, у нашето общество и неговия духовенъ елитъ презъ последнитѣ години се наблюдава едно особено явление.

Докато белетристиката и поезията все още се държатъ доста далече отъ морето и произведенията на писатели и поети съ морски сюжети сж извънредно голѣма рѣдкость, докато съ изключение само на единъ ний нѣмаме морски писатели, броятъ на нашитѣ художници-маринисти се увеличава.

Освенъ Александъръ Мутафовъ и следъ него Христо Каварналиевъ, ний имаме вече Георги Велчевъ, Маринъ Жековъ, Александра Мечкуевска, отчасти Атанасъ Миховъ, които въ последнитѣ две три години дадоха ценни докази за творческо превъзсъздаване на морската стихия на платното.

Единъ между тѣхъ е и Миленъ Сакжзовъ.

Вече за трети пжть Миленъ Сакжзовъ излага предъ българското общество картини съ сюжети отъ морето, плодъ на неговото особено виждане на морската стихия и морската ширь и тоя пжть за време отъ 15 май до 5 юний т. г. въ фоайето на Варненския народенъ театъръ.

Въ 75-тѣ изложени платна е включено не само българското Черно море. Подъ ржката на нашия български художникъ сж снети одухотворени картини на кжтове отъ холандското море, отъ Бискайския заливъ, отъ Срѣдиземно море при Малта, Италия, Испания, Алжиръ, Тунисъ, Александрия, Архипелага, Гърция, Дания и др. мѣста, които художникътъ е посетилъ презъ време на своитѣ странствувания. Той е плавалъ по море до Танжеръ въ Мароко, до шведския брѣгъ, люлѣлъ се е на морскитѣ гърди предъ Гибралтаръ и е рисувалъ тоя знаменитъ портъ въ картината № 34 — Гибралтаръ. Очитѣ му сж видѣли Соренто (картини №№ 52, 65 и 72) и сж предали чрезъ ржката и чрезъ въображението намъ великолепнитѣ образи на тия райски кжтища на земята. Прозрачното було, спуснато отъ всемирната дѣсница върху Ламаншъ, художникътъ ни е предалъ внушително и пълно съ настроение въ картината „La Manche" (№ 71).

Така сжщо на българска земя отъ българска земя виждаме Фолкестонъ (№ 49) Св. Винцентъ (№37) Португалия, о. Каскетъ (№ 31) въ протока Ламаншъ, о. Зембра (№ 48) срещу туниския брѣгъ Тарифа (№ 38) на испанския брѣгъ, западно отъ Гибралтаръ и т. н.

По-скромниятъ български брѣгъ, чиято линия е по-еднообразна, е олученъ въ нѣколкото картини на Сакжзова тъкмо въ ония точки, гдето окото ще намѣри елементитѣ на романтиката и въображението — прелеститѣ на екзотиката.

Созополскиятъ брѣгъ, съ морето, съ своитѣ заливи, както и при други художници възкръсва предъ насъ очарователенъ, наново откритъ, изтъкнатъ чрезъ багри и линии въ нашето съзнание и нашитѣ спомени, за да го запазимъ, съ неговитѣ скали и бурнитѣ морски нагони, за винаги, тамъ и да го имаме като богатство не по-малко ценно отъ това на южно-италиянското море и архипелага.

Морето съ вълнитѣ, съ поривитѣ си, съ смръ-

щенитѣ небосклони и свити вежди на небето, съ затаения дъхъ предъ буря, съ избуха на деветата вълна и бѣлата бѣснѣеща пѣна, съ далечното ехо на отминали вълнения оживява, предъ насъ, ний го чувствуваме, ний го виждаме въ картинитѣ на Сакжзова така, както то е тамъ, въ ширенето, ний го слушаме, така както то шуми и бучи, съ вѣчната си пѣсень, и това само благодарение на голѣмото изкуство, на четката, на точното съчетание на багритѣ и на пълнитѣ съ видения очи на младия, но даровитъ български маринистъ.

Като срѣдище на изложбата стои издържанията въ тонъ, настроение и нѣжни, вечерни, въ червено и алено, багри акварелъ „Затишие" (№ 45), мощното платно съ „Бискайския заливъ" (№ 11), плаващата като нѣкакъвъ символъ голѣма вѣтроходка Марица (№ 14), лъхащото неотразимо въздействие и трепетъ „Мрачно утро" (№ 46), „Есень" (№ 18), „Черноморски фиордъ", една отъ найценнитѣ картини, № 20 — „Край Созополъ" и др.

Морето и българската живопись трѣбва да благодарятъ много на топлотата на художника Миленъ Сакжзовъ и на неговия замахъ да твори и създава видения и мигове отъ всемира и природата, въ които говори вѣчната красота и вѣчната свобода.

Изъ живота и дейностьта на организацията

По случай Тезоименния день на Н. В. Царя между него и Гл. управително тѣло на организацията бѣха размѣнени следнитѣ телеграми:

Александъръ Маноловъ
Председатель Български Народенъ
Морски Сговоръ
Варна

Благодаря сърдечно вамъ и на членоветѣ на Морския Сговоръ за поздравитѣ и хубавитѣ пожелания по случай имения ми день.

Царьтъ

№ 213 ***Негово Величество Царя***
14 май 1938 год. София
Варна

По случай Тезоимения день на Ваше Величество азъ и членоветѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ съ чувство на особена преданость поднасяме на своя Върховенъ Покровитель поздрави и пожелания, щото Вашата морска политика да получи пълното свое реализиране.

Председатель **Ал. Маноловъ.**

Делегация въ съставъ председателя на Гл. упр. тѣло, главния секретарь и представители на клоноветѣ Плѣвенъ и София се яви предъ Господина Министра на Войната на който поднесе изложение въ връзка съ отбраната на нашитѣ крайбрѣжия, а сжщо така и друго за развитието на дунавското ни корабоплаване. Министърътъ е изслушалъ делегацията по всички въпроси, засѣгащи организацията, и е обещалъ подкрепата си тамъ, кждето това е въ връзка съ Военното Министерство.

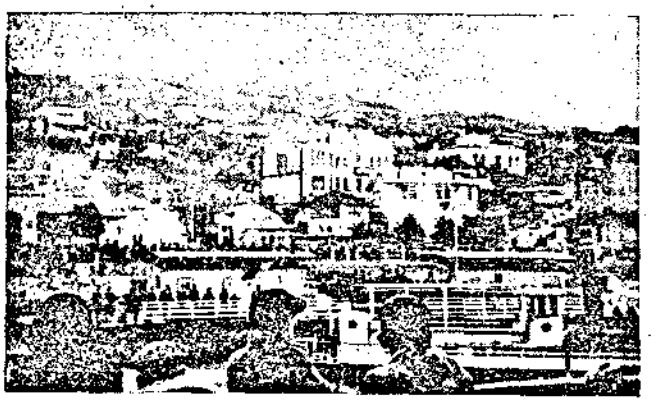
Сжщата делегация депозира изложенията на организацията и въ канцеларията на Двореца на Н. В. Царя.

На 8 май т. г. русенскиятъ клонъ уреди разходка по р. Дунавъ до Тутраканъ, кждето е билъ позволенъ престой отъ единъ часъ.

При клонътъ е формиранъ вече ученически легионъ отъ 50 души, който подъ ржководството на мичманъ Тремолъ Ивановъ започва редовни занятия

Русенскиятъ клонъ се сдоби и пустна на вода една нова спортна лодка-шесторка. Поржчана е и ще бжде готова къмъ края на м. августъ т. г. още една такава. Съ съдействието на русенската община клонътъ удълбочава блатото въ квартала Керемидаритѣ, което презъ зимата бѣ използувано за пързалка; въ скоро време ще обърне това блато въ красиво и хигиенично детско водно игрище. Въ тази работа клонътъ има и съдействието на комитета за закрила на децата, който е отпустналъ и една сума отъ 5000 лева.

Презъ това лѣто клонътъ въ Русе ще подпомогне Русенската мжжка гимназия за уреждане на лѣтна колония въ Варна, като даде своя инвентаръ отъ 60 легла и разнитѣ кухненски принадлежности за използуване. Въ тази колония ще участвуватъ и децата на членоветѣ отъ клона.



ПОГЛЕДЪ КЪМЪ ТУТРАКАНЪ

ВОДЕНЪ СПОРТЪ

На 15 май лжденскиятъ ни клонъ е произвелъ пробни плувни състезания между учащитѣ се отъ с. Лжджене.

На състезанието сж взели участие ученици отъ основното училище, прогимназията и гимназията.

Основното училище и прогимназията сж се състезавали на 50 метра свободенъ стилъ, а юношитѣ отъ гимназията на 50 и 100 метра свободенъ стилъ, 50 метра на гръбъ и 200 метра пощово плуване.

Имало е демонстративно плуване подъ водата, както и плуване 100 метра свободенъ стилъ за възрастни.

Отбелязани сж следнитѣ резултати:

50 м. свободенъ стилъ.

Ученици IV отъ отдѣление

Маринчо П. Дервишовъ 1 м. 00 с. награденъ съ златна котвичка

Тодоръ П. Боковъ 1 м. 02 с.

Ученици I отъ класъ

Асенъ Георгиевъ 1 м. 08. с. награденъ съ сребърна котвичка

Борисъ В. Ганчевъ 1 м. 10 с.

Кръстю Д. Халачевъ 1 м. 17 с.

Ученици II отъ класъ

Живко Т. Гайтанджиевъ 0 м. 55 с. награденъ съ златна котвичка

Василъ Т. Васевъ 1 м. 00 с.

Ученици отъ III класъ

Иванъ Кировъ 1 м. 12 с. награденъ съ сребърна котвичка

Илия Даскаловъ 1 м. 25 с.

Ученици отъ гимназията

Руси Н. Костовъ 0 м. 39 с. награденъ съ златна котвичка

Хамлетъ Сл. Йовчевъ 0 м. 45 с.

100 метра свободенъ стилъ.

Ученици отъ гимназията

Михаилъ Г. Иандевъ 1 м. 33 с. награденъ съ златна котвичка

Славенъ Хр. Поповъ 1 м. 35 с.

Възрастни плувци

Любенъ Ал. Иончѐвъ 1 м. 46 с. награденъ съ сребърна котвичка

Димитъръ Савовъ 1 м. 49 с.

50 метра на гръбъ.

Русю Н. Костовъ ученикъ отъ гимназията 1 м. 02 с. награденъ съ сребърна котвичка.

При пощовото плуване групата Любенъ Ал. Иончѐвъ, Самуилъ Табаковъ, Хамлетъ Сл. Поповъ и Русю Костовъ сж взели растоянието отъ 200 метра за 2 м. 51 с.

КНИЖНИНА

Морско право отъ Янко К. Сираковъ, ч. х. доцентъ по правнитѣ предмети при Висш. търг. у-ще — Варна.

Членътъ на Главното управително тѣло на Б. Н. М. С. г-нъ Сираковъ издаде книга подъ горния надсловъ отъ 169 страници, която макаръ и да нарича съкратени лекции, все пакъ е единственятъ наученъ трудъ на български изъ областьта на клона отъ общ. търг. право, нареченъ морско търговско право. Начинътъ на изложението на тоя трудъ следва отчасти схемата на нашия законъ за морска търговия, а сжщо и голѣмия трудъ на френския професоръ Georges Ripert — Droit maritime и др. френски и италиански автори, което показва, че авторътъ си е далъ голѣмъ трудъ, за да даде на своитѣ студенти, на българскитѣ правници и обществото, макаръ и кратъкъ, но сбитъ прегледъ на една сложна материя, която се е създавала не само отъ нормитѣ на правото, но най-вече отъ обичая отъ незапомнени времена — живота на море.

Книгата съдържа много добъръ уводъ съ исторически бележки и шесть части; *корабъ, морски лица, отговорность* на собственика на кораба, договори по корабоплаването, морски рискове, морския заемъ и др. и най-после завършва съ едно приложение, въ което е разгледалъ българския търговски флотъ — морско и рѣчно корабоплаване, Б. Н. Морски Сговоръ, свѣтовния тонажъ и закона за търговското корабоплаване.

Нека поздравимъ автора съ тоя трудъ. Не е лесно въ България да се тури начало на нѣщо ново, особно въ областьта на морската дисциплина и частно въ морското право. Началото е турено — можемъ да го критикуваме, можемъ много да одобряваме, друго да не ни се харесва; или иначе казано, едно ново дѣло започва да живѣе. Нека живѣе идеитѣ ще се срещнатъ.

Да пожелаемъ на автора да има щастието да издаде второ издание, разширено и поставено въ паралелъ съ нѣмската школа на морското право, която днесъ за днесъ е най-близка до новото корабоплаване, свързано съ техниката на съвременния корабъ и бързината на всички видове съобщения.

Препоржчваме труда на Янко Сираковъ на членоветѣ на Б. Н. М. С. и на всички, които иматъ допиръ съ морското дѣло, които боравятъ съ наука, а особно на новото ни търговско поколѣние, което не е лишено отъ любознателность и което желае да следва развитието на времето и новитѣ разбирания.

Ал. Маноловъ

МОРСКО НА Н. ВЕЛИЧЕСТВО У-ЩЕ—СОЗОПОЛЪ

ОБЯВЛЕНИЕ

Морското на Н. В. У-ще, съобщава, че тази година въ сжщото ще се приематъ около 40 младежи, следвали т. г. срѣдно учебно заведение въ Царството и завършили успѣшно най-малко V класъ.

Заявленията за постжпвана въ училището, заедно съ необходимитѣ документи се изпращатъ направо до Н-ка на Морското на Н. В. Училище — гр. Созополъ, които трѣбва да постжпятъ въ училището най-късно до 18. юлий т. г.

Приемането на ученицитѣ ще стане следъ установяване редовностьта на документитѣ, медицински прегледъ и конкурсенъ изпитъ по алгебра, геометрия и български езикъ върху материала отъ V класъ.

Курсътъ на училището е 6 години.

Допълнителни сведения и упжтвания за условията, на които трѣбва да отговаря кандидатътъ могатъ да се получатъ отъ Морското на Н. В. У-ще — Созополъ, при поискване, срещу 10 лв. и пощенски разноски.

Упжтвания за постжпване въ училището сж изпратени за сведение въ I, II и III Софийска мжжка гимназия и мжжкитѣ гимназии въ Пловдивъ, Варна, Русе, Бургасъ, Плѣвенъ, Ст. Загора, Вратца, Търново, Видинъ, Шуменъ, Ломъ и пр.

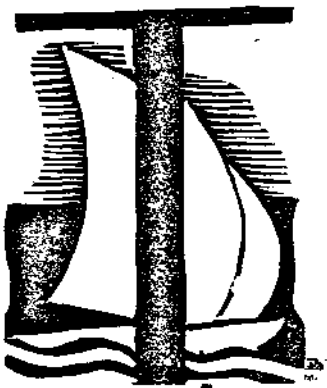
Отъ Управлението.

ПЪЛНИ ТЕЧЕНИЯ ОТЪ МИНАЛИ ГОДИШНИНИ НА СПИСАНИЕТО СЕ НАМИРАТЪ ВЪ КАНЦЕЛАРИЯТА НА ОРГАНИЗАЦИЯТА — : : : : : : ВАРНА : : : : : :

Страница за малкитѣ

ВЕСА ПАСПАЛЕЕВА

ДВЕТѢ ВАРНЕНЧЕТА



Бяхъ минала за второ отдѣление, когато отидохме да лѣтуваме въ Добричъ при дѣдови.

Тѣ имаха голѣмъ дворъ. Около старата кжща намирахме чудесни мѣста за криеница. Съ нѣколко палавчета отъ махалата и съ моитѣ братовчеди по цѣлъ день играехме на какви ли не игри.

Една недѣля нашитѣ рѣшиха да ни заведатъ на панаира, дето имало седемь бѣли мечки, едно джудже и много смѣшни палячовци.

Облѣкоха ни въ новитѣ дрехи, баба приготви голѣма кошница съ храна и вече се канѣхме да тръгнемъ, когато предъ вратата спрѣ файтонъ. Гости отъ Варна!.. Трима възрастни и две момченца съ моряшки дрехи.

Старитѣ влѣзоха, а децата останаха при насъ на двора. Отначало играта вървѣше бавно... Стѣснително ни бѣше да се отпустнемъ предъ тия странни гости съ бѣли баретки и сини дълги панталони. Когато се броехме, за да видимъ кой отъ насъ остава да жуми, едното отъ варненчетата недоволно сви нослето си.

— Каква отегчителна и глупава игра!

— Защо да е глупава? Измисли пъкъ ти нѣкоя по умна и хубава! — обидено изпжчи гърдитѣ си голѣмиятъ ми братовчедъ и му обърна гръбъ.

— Да играемъ на моряци, искате ли?

— На моряци! На моряци!—въ единъ гласъ повторихме всички и ги заобиколихме.

Тогава другиятъ ни измѣри съ очи, хвърли погледъ къмъ пълнитѣ казани съ дъждовна вода, усмихна се дяволито и запита:

— Колко корита имате всичко?

Въ пералнята имаше две голѣми корита и едно малко бакърено коритце. Тутакси презъ комшулъка домъкнахме още две корита отъ лелината пералня.

— Сега по-скоро кумнитѣ, витлата, кормилото!

Кюнцитѣ отъ готварската печка, която бѣше изнесена подъ сайванта, веднага бѣха извадени. На всѣко корито щръкна черенъ куминъ. Флагчета кормила, мачти, всичко бѣше готово.

— Моряци, по мѣстата си! — изкомандува старшиятъ капитанъ, застаналъ правъ при кормилото. — Въ дѣсно на бортъ! Въ лѣво на бортъ! Внимавай за шамандурата!

Една следъ друга се нижеха командитѣ му. Ний повтаряме следъ него, зяпайки го прехласнати и доволни. Всичката вода отъ казанитѣ бѣше раз-



МАЛКИТѢ МОРЯЦИ
линорѣзъ отъ П. Кършовски

лѣна. Въ двора блѣщѣше една внушителна локва, по която неустрашимо плуваше нашата флотилия...

Радостьта ни нѣмаше край.

Изведнъжъ по-малкиятъ отъ варненчетата доби страшно изражение, ококори очи, сви юмручетата си и почти ревна надъ главитѣ ни;

— Пирати! Неприятелски корабъ! Моряци бждете смѣли!

Откждe се задаваше неприятелскиятъ корабъ, Кждe бѣха пиратитѣ? — Това никой не знаеше. Всички наскачахме права, коритата заскърцаха, кръстосаха се мачти и флагчета, всичко се смѣси въ едно. Съ широко рвзперени ржце и крака ние плувахме въ локвата, представлявайки си, че се спасяваме отъ страшния неприятель.

— Спасени сме! Неприятелскиятъ корабъ е разбитъ — ура!

— Урааа! Урааа! — ревнахме всички, заобикаляйки кораба на нашия капитанъ.

Отъ виковетѣ ни излѣзоха нашитѣ и гоститѣ.

Какъвъ ужасъ се изписа по лицата имъ като ни видѣха цѣлитѣ изпокжсани и опръскани съ калъ! Отъ дрехитѣ ни се стичаха вадички. Едното варненче имаше на челото си едра шушула, а другото изплашено придържаше съдрания крачолъ на новитѣ си шевиотени панталони.

Всички бѣхме наказани въ тъмната стая съ широкитѣ долапи въ стената. Стояхме до късно безъ вечеря. Азъ и едната ми братовчедка бѣхме въ срѣдния долапъ, дето баба си слагаше чекръка и вретената.

Мжчно ми бѣше, че не можахме да отидемъ на панаира да видимъ бѣлитѣ сибирски мечки и джуджето, жалъ ми бѣше за скжсаната ми рокля съ синитѣ цвѣтенца, но моето малко сърдчице биеше радостно. Никога не съмъ билъ така доволна както отъ тая чудна игра на моряци.

ВЕСА ПАСПАЛЕЕВА

МОРЯЧЕ

(На мойто племенниче Жени)

Юначе съмъ. — Морякъ ще стана
И свойтѣ родни брѣгове ще пазя,
На лодката съсъ флагчето развѣно
Ще литна срещу морскитѣ талази.

На длъжъ и ширъ морето ще
прebродя
И въ свѣтове далечни ще надникна,
Родината си тринди ще обходя
И свято, силно азъ ще я обикна.

Моряче съмъ неустрашимо, смѣло
Въ моряшкитѣ си дрешки ще се
стегна
И въ лодката си снѣжно-бѣла
Стихийнитѣ вълни ще впрегна!

СТ. ИВ. СТОЯНОВЪ

АКУЛАТА

На единъ голѣмъ платноходъ служеха двама млади моряци, които другаритѣ имъ наричаха Дългиятъ и Червенокосиятъ. Казваха, че двамата били нѣкога добри приятели; откакто бѣха, обаче, на кораба тѣ не скриваха омразата си единъ къмъ други. По каква причина приятелството се бѣше превърнало въ вражда, никой не знаеше и никой не се мжчеше да узнае, защото и двамата не бѣха много разговорливи. Но затова пъкъ останалитѣ моряци бѣха свикнали да ги гледатъ, какъ си хвърлятъ заплашителни погледи, и винаги бѣха готови да ги разтърватъ, когато работата помежду имъ стигнѣше до бой. Все пакъ тѣ веднъжъ не успѣха да се намѣсятъ на време и ножътъ на Дългия разрѣза напрѣки ухото на Червенокосия. Оттогава службата на кораба за Дългия стана извънредно опасна, и той трѣбваше да бжде много предпазливъ, толкова поне, колкото това бѣше възможно на единъ корабъ.

Това, което искамъ да ви разкажа сега, се случи въ топлитѣ морета. Платноходътъ попадна въ безвѣтрие и не можеше да продължи пжтя си. Той бѣше сякашъ приковенъ на мѣстото си, а платната му висѣха отпуснати, като крилата на ранена птица. Моряцитѣ, останали безъ работа, се движеха лениво нагоре-надолу, но най-вече лежаха подъ опънатитѣ надъ цѣлия корабъ навеси, защото жегата бѣше непоносима. Да се кжпятъ не смѣеха, морето наоколо просто гъмжеше отъ акули. Единъ день, обаче, всички бѣха като болни. Едва бѣше започналъ деньтъ, и слънцето замѣта огнени стрели върху изтощенитѣ имъ тѣла. Дали това бѣше причината, или защото чу, че Червенокосиятъ се оплаквaше наблизо отъ болки въ ухото, но Дългиятъ се повдигна отъ палубата, на която се изтѣгаше заедно съ другитѣ моряци, и заяви, че не може повече да търпи и че е решилъ да се окжпе. Още повече, че акулитѣ бѣха изчезнали, сякашъ недоволни отъ малкото храна, която оставаше за тѣхъ отъ корабната кухня. Нѣкои едва-едва се опитваха да го разубедятъ и скоро следъ това последваха останалитѣ си другари, които бѣха се налепили вече по борта, за да гледатъ.

Дългиятъ се спусна по едно дълго вжже въ водата и започна да обикаля кораба.

— Нѣма ги морскитѣ тигри, изглежда, че сж отишли да пасатъ трева,—извика той весело и започна да се отдалечава отъ кораба.

— Ей, ти тамъ,—подхвърли му единъ възстаръ моряк,—не се отдалечавай много, за да не занесешъ много здраве на баба ми на оня свѣтъ.

Дългиятъ не отговори. Той размахваше само равномѣрно ржце и тѣлото му, сякашъ тласкано отъ невидима сила, порѣше гладкитѣ като разтопено стъкло води.

Той бѣше вече на доста голѣмо разстояние отъ кораба, когато изведнъжъ единъ черенъ гръбъ прорѣза спалата повърхнина на океана.

— Акула! —извикаха дружно моряцитѣ.

— Акула, — повтори тишината.

Дългиятъ чу вика, обърна глава на лѣво, после на дѣсно и съгледа хищника, който приближаваше бързо къмъ него. Той се обърна и заплава обратно къмъ кораба. Започна луда гонитба. Моряцитѣ се развикаха и започнаха да удрятъ и дрънкатъ каквото имъ падна подъ ржка, за да изплашатъ акулата, но тя сигурно бѣше много гладна, защото не се отказа отъ преследването на плувеца

— Бързо, бързо, къмъ вжжето!—подканяха го другаритѣ му.

Колкото и бързо да плаваше Дългиятъ, той не можеше да се сравнява съ акулата. Наистина, той стигна вжжето, улови го, и другаритѣ му започнаха да го издърпватъ нагоре. Но едва краката му се бѣха отдѣлили отъ повърхностьта, и морското чудовище бѣше вече подъ него. Това, което последва, стана въ единъ мигъ. Моряцитѣ отъ кораба не видѣха какъ акулата се обърна на гръбъ, видѣха само голѣмата ѝ разтворена уста, усѣяна съ остри зжби, и чуха ужасния викъ, който се изтръгна отъ младия морякъ. Той отпусна едната си ржка.

— Дръжъ се, дръжъ се здраво!—окуражиха го отгоре.

И нѣколко чифта мускулести ржце се протегнаха, хванаха го и го изтеглиха презъ борта. Той се прострѣ безчувственъ на пода. Отъ крака му течеше силна струя кръвь. Тогава всички видѣха, че пръститѣ и петата на дѣсния му кракъ липсваха.

Превързаха ранения, спрѣха кръвотечението и го положиха на леглото му. Когато вълнението поутихна, моряцитѣ решиха да накажатъ акулата. Нѣколко моряка все още я следѣха съ очи. Тя се мѣташе изъ водата, близо до кораба, ядосана отъ това, че жертвата ѝ се изплъзна.

— Я, гледайте,—извика единъ морякъ,—една рибка се върти около акулата, и тя нищо не ѝ прави. А пъкъ е страшно ядосана ... Чудна работа!

— Е, щомъ не ще да лапне рибката, това сигурно ще налапа,—обади се задъ него другъ морякъ, който се приближаваше, последванъ отъ всички останали, съ голѣма кука, на която бѣше набученъ голѣмъ кжсъ месо. Хвърлиха куката въ водата, и лакомата акула веднага я глътна. Но въ сжщия мигъ голѣмо кърваво петно изплава на повърхнината, и тя започна да удря бѣсно съ опашката си. Напраздно. Куката бѣше привързана за здраво вжже. Постепенно движенията на хищника затихнаха. Тогава моряцитѣ го изтеглиха на кораба и съ нѣколко удара го доубиха ...

Пълниятъ съ произшедствия день клонѣше къмъ своя край. Моряктъ, който пръвъ бѣше забелязалъ рибката, надвесенъ надъ борта хвърляше трохички хлѣбъ въ водата.

— Какво правишъ тамъ?—чу той задъ себе си. —Да не хранишъ океана съ трохички?

— Я, не се смѣйте, ами елате насамъ да видите това чудо! Онази рибка пакъ е тукъ.

— Коя рибка?

— Одевешната. Която се въртѣше около акулата. Азъ мисля, че тя не се е махала отъ тука.

Скоро рибката привлѣче всички моряци. Хвърляха ѝ хлѣбъ, тя се гмуркаше, изчезваше за малко, но скоро пакъ се появяваше. Нищо не можеше да я прогони.

— Какво има?—обади се ненадейно капитанътъ задъ тѣхъ.

— Погледни, капитане! — заговориха едновремнно нѣколко моряка.—Откакто сме хванали акулата, тази рибка се върти около кораба и сякашъ иска нѣщо отъ насъ.

Капитанътъ погледна надолу и се усмихна.

— Рибата-кормчия,— бавно продума той.

— И това не бѣхъ—чувалъ, осмѣли се да се обади единъ младъ морякъ.

— Не си чувалъ я, защото си още много зеленъ,—отвърна най-старшиятъ морякъ.—Когато поскиташъ като менъ по всички морета, ще научишъ, че я наричатъ така, защото води ятото риби, когато се отправи на дълъгъ пжть.

Капитанътъ пакъ се усмихна.

— Риби не води, но затова пъкъ води акулата,—каза той.

Моряцитѣ само погледнаха насмѣшливо стария морякъ, безъ да се разсмѣятъ гласно, защото наостриха уши да чуятъ, както ще каже по-нататъкъ капитанътъ. А той продължи:

— Чудна дружба сжществува отъ край време между тази рибка и страшната акула. Тя ѝ служи като водачъ и ѝ помага да си намира храна. Плаватъ си дветѣ една следъ друга, току рибката-кормичия бързо, бързо изпреди, и акулата се спре да я чака. Следъ малко тя се връща, тъй като плава много бързо, и сега акулата я следва, послушна като дете, защото знае, че я чака угощение.

Моряцитѣ цъкаха очудени съ езикъ.

— Е, и този страшенъ звѣръ, вѣчно гладната акула,—продължи капитанътъ,—разбира по-добре какъ се тачи приятелство, по-добре отколкото, напримѣръ ... Дългиятъ и Червенокосиятъ. И затова не посѣга на малка рибка.

Всички присжтствуващи се огледаха и потърсиха съ очи Червенокосия. Той бѣше, обаче, изчезналъ.

Следъ като поговориха още малко за чудноватата рибка и всѣки каза, каквото имаше да каже, моряцитѣ се отправиха къмъ моряшкото помѣщение, за да споходятъ пострадалия си другарь. Но тѣ спрѣха очудени на прага. И най-голѣмитѣ присмѣхулници не посмѣха да се пошегуватъ сега. Раненията непрестанно стенѣше отъ болки. На кривата до него седѣше Червенокосиятъ и държеше ржката му, а съ свободната си ржка го гладѣше по челото.

Моряцитѣ постояха, постояха на вратата, по единъ по единъ на пръсти, безъ да продуматъ нито дума, се отдалечиха.

СТЕФАНЪ ИВ. СТОЯНОВЪ

ПАРАХОДЪ

Отъ прозореца азъ гледамъ,
какъ лудѣй морето
и усѣщамъ, че страхотно
ми тупти сърдцето.

Параходъ единъ се бори
бодро съсъ вълнитѣ,
сякашъ че да го погълнатъ
готвятъ се водитѣ.

Бавно въ бурята напредва
той по пжтя страшенъ,
ала скоро ще отдъхне
отъ деня уннасенъ.

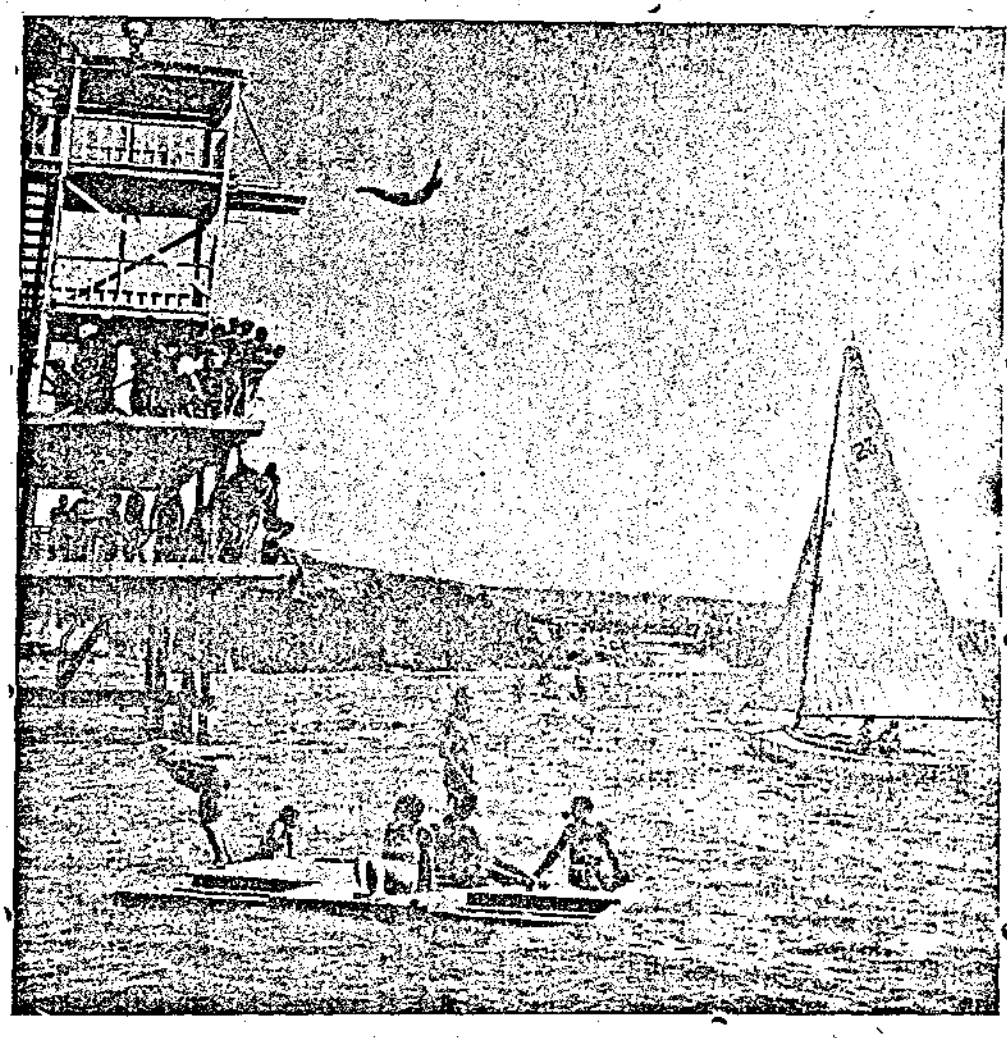
Че пристанището близко
съ неговитѣ знаци
виждатъ вече надъ вълнитѣ
смѣлитѣ моряци.

Тамъ тѣ всички ще посрещнатъ
съ радость и усмивка
тъй, презъ дълги дни и нощи
чакана почивка.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ Г. В. Паспалевъ и д-ръ П. Д. Скорчевъ.

Посетете Варна Посетете Варна

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ

по своето

мѣстонахождение

и климатъ

МОРСКИ КУРОРТЪ

въ юго-източна

Европа

Великолепенъ плажъ. **Най-модерно уредени морски студени и топли бани.**

Всѣкакавъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитость

Категоризирани и нормирани хотели, пансиони, вили, квартири и ресторанти.

50% намаление за пѫтуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечерь въ морското казино. Дансингъ-баръ.

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана". Музикални търнеотва.

КУРОРТА „СВ. КОНСТАНТИНЪ"

Прелестно кжтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансигъ.
Хотела ремонтиранъ. Стаитѣ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажиране стаитѣ предварително.

РЕДОВНА АВТОБУСНА ВРЪЗКА СЪ ГРАДА

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО - ВАРНА



Дружеството подържа 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 подържа съ три първокласни линейни параходи типъ „*Родина*", дружеството подържа редовни и извънредни линии между черноморскитѣ пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италиянскитѣ острови — Додеканеза, Сирия, Палестина и Египетъ, като се посещаватъ попжтнитѣ пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирея.

Тия последни пжтувания даватъ възможность въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за сжщото 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, сж още недостигнати.

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

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

Никое друго пжтуване 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 пжти 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 пжтувания отъ Варна до Цариградъ съ параходитѣ „Царь Фердинандъ" и „Бургасъ" съ престояване въ Цариградъ цѣли три дни.**

Пжтуването между двѣтѣ пристанища трае само 12 часа — една нощь.

Презъ сжщитѣ 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 пжтуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пжтницитѣ нощуватъ на параходитѣ и, ако желаятъ, могатъ да получаватъ и храната си тамъ на сравнително износни цени.

Разписанията, както и тарифитѣ на всички пжтувания, които извършватъ корабитѣ на Българското търговско параходно д-во, редовни и извънредни, сж 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 подържатъ два пжти въ месеца съ параходитѣ „*Бургасъ*" и „*Ц. Фердинандъ*", само отиване или само връщане, безъ храна сж:

I класъ — 4000, II — 3000 и III — 2000.

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

I класъ 6000 лв. II — 5000 и III — 4000 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 септемврий, съ право на нощуване въ Царево въ помѣщенията на сърветната класа — сж:

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

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

I класъ отъ лв. 1790 до 1390 споредъ положението на мѣстата
II „ „ „ 1380 „ 1010 „ „ „ „
III „ „ „ 665

За храната се плаща:

По Александрийската линия: закуски — 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 пжтуване — 452 лв.

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