МОРСКИ СГОВОРЪ

XVI

година



Хвърчилоносачъ отъ XX вѣкъ

ДЕКЕМВРИИ, 1999.

10

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.

Основенъ капиталъ и запасни фондове на 31 декемврий 1937 година.

1,150,000,000 лева

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

Въ края на всѣка операционна година къмъ собственитѣ банкови срѣдства се прибавя и цѣлата чиста печалба.

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

Земедѣлскитѣ стопанства, земедѣлскитѣ кредитни и кооперативни потрѣбителни сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчиитѣ и занаятчийскитѣ кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

ДОСТАВЯ: Земедѣлски орждия и машини, подбрани семена за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синь камъкъ) за пръскане и предпазване лозята и овощнитѣ градини отъ болести и за защита отъ паразити; занаятчийски материали и пр.

ПРИТЕЖАВА: 16 антрепозитни складове за пашкули съ пашкулосушилни въ главнитѣ бубоотгледни и производителни села и градове, 8 модерни винарски изби.

НАДЗИРАВА: Кооперативното розоварене и посрѣдничи за продажбата и износа на розовото масло.

ПОСРѢДНИЧИ: За продажба и износъ за чужбина на земедѣлски произведения, събирани отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, машини, сахтиянъ, килими и др.

ЗАСТРАХОВА: Земедѣлскитѣ култури срещу градушка и други природни стихии; добитъка срещу смъртъ и злополука; държавнитѣ и обществени имоти срещу пожаръ и вършачкопритежателитѣ срещу гражданска отговорность.

ИЗВЪРШВА: Всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни, при най-износни условия.

Седалище и управление въ София

100 клона и 50 агенции въ всички производителни, земедѣлски градове и села. 250 популя. банки въ цѣлата страна, които извършватъ влого-акредитивна служба. Постоянна кооперативна изложба въ София — произведения на занаятчийски производителни кооперации и на занаятчии, членове при популярни банки и подвижна занаятчийска изложба въ всички по-голѣми центрове въ Царството.

МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 16. Уредна Брой 10.

Варна, декемврий 1939 год. Книжовно-просвѣтнията отдѣлъ Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

Ал. Маноловъ
Председатель на Гл. упр. тѣло на Б. Н. М. Сговоръ

СИЛНА ВОЛЯ

На 23-й августъ м. г. свѣтътъ се преобърна — осъмнахме съ навѣроятния пактъ за ненападение и приятелство между Германия и С. С. С. Р. Изведнъжъ национална Русия зае своето старо мѣсто и дотогава забравената интернационална Русия стана тежестъ на политическия хоризонтъ. Защо това? — Защото се разбраха двата великана въ Европа.

На 1 септемврий Германия започна военнитъ действия срещу Полша, на 3 септемврий Великобритания и Франция обявиха война на Германия, на 18 септемврий рускитъ войски настъпиха въ Източна Полша и на 1 октомврий се приключи една трагедия, съ едно важно заявление отъ Германия и Русия, че тѣ единствени оставатъ решители на съдбата на Източна Европа.

Тая хармония се наруши съ англо-френско-турския пактъ и съ заявлението на Италия, че тя не е равнодушна къмъ хазяйничането на когото и да било на Балканитъ.

Тия събития веднага сложиха своя печатъ върху голѣмитѣ морски и рѣчни въпроси. Германия застана здраво въ Балтийско море. Русия зае и ще заеме старитѣ си позиции на Балтика; тя предяви недвусмислено голѣмитѣ си интереси на Черно море; Англия и Франция обявиха морска блокада и пазятъ влиянието си въ Срѣдиземно море, а Германия съ всички срѣдства се мъчи да ги компрометира; Италия зае първенство въ свободния океански и морски трафикъ;привличе пѫтницитѣ отъ Америка за Европа и трупа злато на мѣстото на загубеното отъ войната въ Абисиния; нашитѣ съседи чрезъ гаранции, пактове и приятелства, чрезъ строителство и увеличение на военнитѣ си и търговски флоти, чрезъ засилване на морската си авиация и морски укрепления се мъчатъ да се закрепятъ на моретата си.

*А ние, българитѣ, ние сме равнодушни къмъ това, що става по моретата; ние още не разбрахме, че Дунавътъ е вече въ жизненото пространство на Германия, и предпочитаме да стоимъ праздни мечтатели отъ старата романтика; забравихме, че жителитѣ отъ старата романтика; забравихме, че жителитѣ въ 1939 година, а не въ 1910, и че гръшкитѣ въ 1939 година, а не въ 1910, и че гръшкитѣ въ 1939 година, а не въ 1910, и че гръшк

Янко К. Сираковъ
отъ Черноморския научен институтъ

ДУНАВЪ

I

Следъ Волга, р. Дунавъ[1]) е най-дългата и най-голѣмата европейска рѣка. Географически тя се характеризира и съ това, че е единствената плавателна рѣка въ нашия континентъ, протичаща отъ западъ къмъ изтокъ. А устията ѝ се намиратъ на единъ и сѫщъ меридианъ съ устието на р. Нилъ. Тя е единственъ пѫть на Германия и бивша Австро-Унгария за Ориента. За римлянитѣ представляваше една отъ границитѣ на империята. Когато императорътъ Траянъ я премина и завладѣ Карпатитѣ, това бѣше най-важниятъ празникъ на величието и мощьта на Римъ. По-сетне, при преселението на народитѣ, ролята на Дунавъ се измѣни: не бѣше вече граница между народитѣ, а естественъ пѫть къмъ западъ или изтокъ. Той представляваше превъзходенъ воененъ пѫть и такъвъ за нашествия.

Още по-голѣмо значение има тази международна рѣка като търговски пѫть, особено пъкъ когато липсваха сегашнитѣ удобни пѫтища за масовъ сухоземенъ транспортъ. Бидейки господари на Дунавъ, австрийцитѣ можаха да се загнѣздятъ въ Алпитѣ — голѣма европейска крепость, еднакво добра за нападение и за отбрана.

Както Дарданелитѣ и Босфоръ сѫ вратитѣ на Срѣдиземно море къмъ Черно море, Балканитѣ и къмъ сърдцето на Русия, тъй и дунавска Виена е вратата на западъ къмъ вѣчно примамливия изтокъ. Затова никѫде не сѫ ставали въ Европа толкова борби и преселения на народитѣ, както по мѣстата около Дунавъ; той е билъ, е и ще бѫде винаги прицелна точка...

За наша честь трѣбва да се припомня, че когато не е сѫществувалъ румънски народъ, и когато българитѣ сѫ станали пълни господари на цѣлата дунавска земя, а днешната влашка равнина (населена съ славяно-българи) се е наричала „Словѣния", тѣ сѫ заставили Византия да отвори устията на Дунавъ и се е създала необходимата търговска връзка за нашитѣ прадѣди отъ дунавската равнина съ черноморието и срѣдиземноморието. Древна България е била мощенъ дунавски факторъ, и благодарение на нея Европа бива свързана съ Азия. Но, уви, българската мощь не е надживѣла тамъ повече отъ стотина години. По-сетне турцитѣ ставатъ пълни господари на Дунавъ, който придоби характеръ на вѫтрешна национална рѣка на Турция, както Черно море бѣше едно нейно вѫтрешно затворено море, недостѫпно за чуждото корабоплаване.

Следъ постепенното отдрѫпване на турцитѣ, нѣмскиятъ напоръ къмъ Ориента се засилва по течението на Дунавъ, но срѣща тамъ мощна славянска съперница въ лицето на Русия. Две расови мисии се изправятъ на Дунава една срещу друга: панславянска и пангерманска. Обаче най-западнитѣ сили, въ лицето на Франция и Англия, сѫ о време съзнали, че значението на тази рѣка не е само мѣстно, а е всеевропейско; затова сѫ се стремили да създадатъ равновесие между пангерманизма и панславизма, удряйки ту единия, ту другия, за да имать тѣ надмощие, и се настаниха най-после въ ржководството на дунавското корабоплаване, кѫдето днесъ една отъ най-заинтересованитѣ страни — Русия — е изключена. Нѣщо повече: макаръ съюзница на победителитѣ презъ свѣтовната война, тя бѣ измѣстена далечъ отъ устието на Дунавъ, и по този начинъ нейното най-голѣмо търговско пристанище на Черно море, Одеса, се видѣ въ близость съ румънската граница.

II.

По междудържавното право имаме три вида плавателни рѣки: национални, международни (интернационални) и интернационализирани[1]). Дунавъ е международна рѣка. Следователно, корабоплаването тамъ е свободно за всички народи.

Постановеното още въ Виенския договоръ (1815 г.) начало за свободно корабоплаване по интернационализираните рѣки бѣ приложено за р. Дунавъ съ Парижкия трактатъ отъ 1856 г., който приключи Кримската война. Въ различие отъ договора за р. Рейнъ, приложението на този принципъ за р. Дунавъ бѣ сторено безъ да се прави разлика между крайбрѣжни и некрайбрѣжни държави, като всички държави се третиратъ равни. Първоначалниятъ договоръ бѣ често измѣняванъ: на Лондонската конференция — 1871 г.; Берлинскиятъ договоръ — 1878 г.; после въ 1883 г.; Версайлскиятъ договоръ — 1919 г. (чл. чл. 348 и 349;) Парижката конвенция — 1921 год. и най-после на Синайската конференция — V. 1938 година.

По силата на горнитѣ договори и конвенции, Дунавъ е раздѣленъ на две части: 1-во Доленъ или Морски Дунавъ отъ Браила до Черно море и 2-ро Рѣченъ Дунавъ надъ Браила до гр. Улмъ.

Съ Парижката конвенция отъ VII. 1921 г. бѣ опредѣленъ цѣлиятъ интернационализиранъ дунавски рѣченъ пѫть отъ Браила до Улмъ.

Управлението на тази часть отъ Дунава бѣ

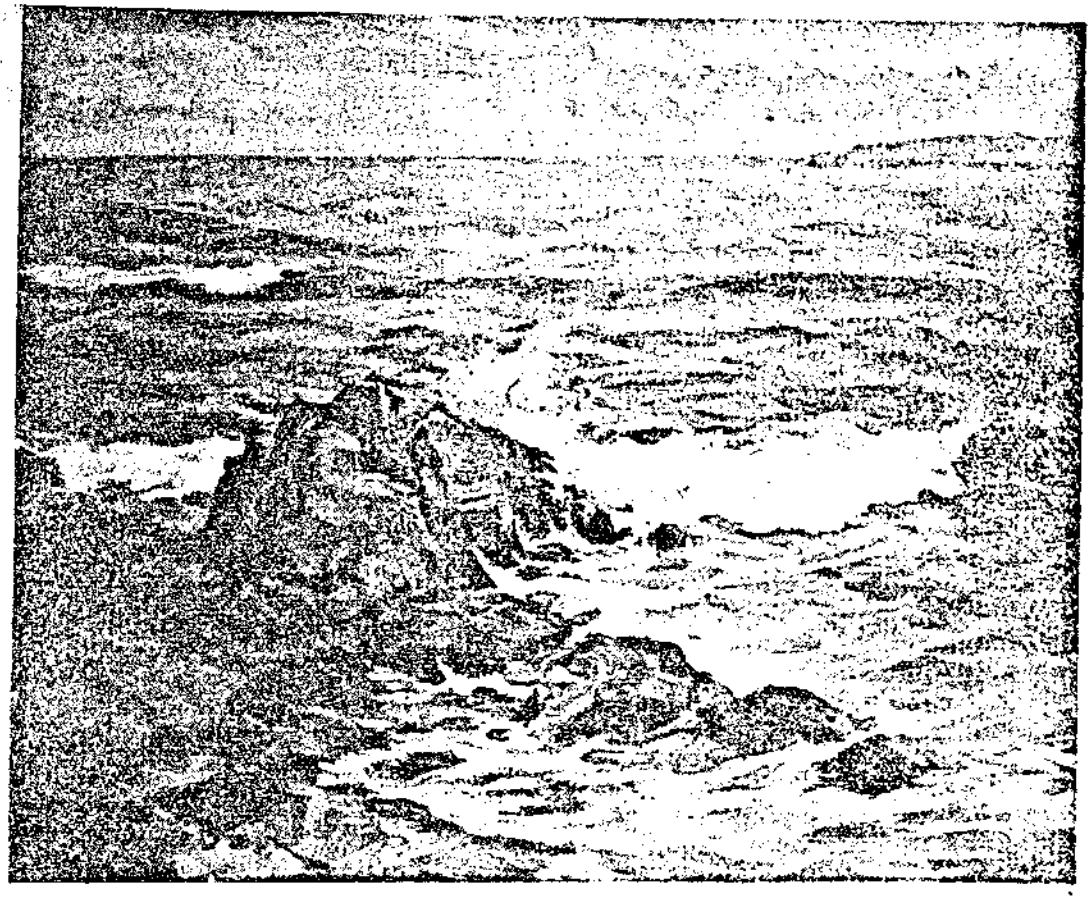
---

[1]) Тази статия е като продължение на статиитѣ отъ сѫщия авторъ „Черно море и Дарданелитѣ", печатани въ кн. кн. 8 и 9 т. г., и разглежда международния правенъ режимъ на поменатата рѣка. Бел. ред.

[1]) **Национални** — на които плавателната часть се намира изцѣло въ територията само на една държава;

Международни — на които плавателната часть се намира въ територията на две и повече държави и

Интернационализирани. По начало международнитѣ рѣки сѫ подъ суверенитета на държавитѣ за частьта отъ тѣзи рѣки, която минава презъ тѣхната територия. Но известниятъ Виенски конгресъ (1815) г., следъ победата на Наполеонъ I, преобразува Европа; бѣ отреченъ националниятъ принципъ и се въприе принципътъ за „равновесието на силитѣ". Оттогава насамъ международнитѣ рѣки сѫ предметъ на международни съглашения съ участието не само на държавитѣ, чиито територии прорѣзватъ, не само крайбрѣжнитѣ държави, но и редъ некрайбрѣжни велики държави, които сѫ заинтересовани въ уреждане свободното корабоплаване тамъ или въ нѣщо друго. По този начинъ се дойде до по-разширеното понятие на международнитѣ рѣки, т. е. до интернационализираните рѣки. Версайлскиятъ договоръ (чл. 332) прецитира това понятие, а конвенцията въ Барцелона (1921 г.) постанови, че всички корабоплуватъ свободно въ интернационализираните рѣки.



Неспокойно море

отъ Г. Велчевъ

повѣрено отъ Версайлския договоръ на Международната дунавска комисия.

Въ случай, че се завърши каналътъ Рейнъ—Дунавъ, Германия бѣ задължена да въведе и въ този плавателенъ пжть принципа за свободата и равенството на търговското корабоплаване (чл. 353 Верс. дог.). На 23.VII.1921 г. бѣ сключена Парижката конвенция, следъ шестмесечни преговори, при участието на Англия, Франция, Белгия, Гърция, Италия, Югославия, Чехословашко, България, Австрия и Унгария, а Русия не бѣше поканена даже за наблюдатель.

Съгласно чл. 1 отъ тази конвенция, корабоплаването е достжпно за всички, безъ разлика на народность, при пълно равенство за цѣлата плавателна часть отъ Улмъ до Черно море. Никаква разлика не бива да се прави между корабитѣ и имуществата на некрайбрѣжнитѣ държави и на тѣхнитѣ поданици, отъ една страна и отъ друга—корабитѣ и имуществата на крайбрѣжнитѣ държави и на тѣхнитѣ поданици.

По тази конвенция Международната дунавска комисия се състои: отъ двама представители на крайбрѣжнитѣ нѣмски държави (тогава Австрия сжществуваше като независима държава), отъ по единъ представитель на всѣка друга крайбрѣжна държава (Чехословашко, Унгария, Югославия, Румъния и България) и отъ по единъ представитель на некрайбрѣжнитѣ държави, които иматъ представитель въ европейската комисия — за Морския Дунавъ — (Англия, Франция и Италия). Сжщото право се запазва и за ония държави, които биха добили представителство въ казаната Европейска комисия въ бждеще (чл. 8).

Седалището на Международната дунавска комисия (за отъ Браила до Улмъ въ Германия) бѣ опредѣлено въ Братислава за първитѣ петь години, следъ което за всѣки 5-годишенъ срокъ се опредѣля нѣкой другъ крайдунавски градъ.

Германия, която бѣше пренебрегната и не взе участие въ изготвянето на горната Парижка конвенция (1921 г.), съ нота отъ 14 XI.1934 год. до заинтересованитѣ държави денонсира установения отъ мирнитѣ договори международенъ режимъ на рѣчното корабоплаване по протичащитѣ презъ Германия рѣки: Дунавъ, Одеръ, Елба и др: Четири години по-късно (11. III. 1938 г.) Австрия пъкъ бѣ присъединена къмъ общото отечество Германия, така че сега нѣма нѣмски представитель въ Международната дунавска комисия.

Съ слизането на Германия по Дунава до Виена се възстановява фактически положението, което бѣ сжществувало преди свѣтовната война за отъ Желѣзнитѣ врати нагоре, съ вѣроятна тенденция на Германия да разпростре това положение и по надолу, т. е. и отъ германската граница до Браила корабоплаването да не бжде подчинено на специалния международенъ режимъ.

По подобие на Европейската комисия за морския Дунавъ, и международната комисия за

рѣчния Дунавъ е надарена съ юридическа личность по международното право. Има си свои сждове, кораби и собствено знаме, но нѣма собствени сждилища за сждене нарушителитѣ на правилника за корабоплаването; това вършатъ крайбрѣжнитѣ държави.

Правата и задълженията на комисията сж разнообразни. Надзирава дали крайбрѣжнитѣ държави извършватъ необходимитѣ работи за доброто корабоплаване; установява умѣренъ размѣръ на такситѣ, събирани отъ държавитѣ, и надзирава щото пристанищата и др. съоржжения да бждатъ въ редъ и достойни за всички кораби, на равни начала, безъ разлика на народность (гл. 10) и пр.

III.

Що се отнася до Желѣзнитѣ врати, за тѣхъ има специаленъ режимъ.

Парижкиятъ договоръ отъ 1856 год. (следъ Кримската война) натовари Австрия да извършва работитѣ и подобренията въ Желѣзнитѣ врати съ оглед̀ъ на редовното корабоплаване. Тогавашна Австрия се възползува отъ това за да прави отъ Дунава инструментъ за пангерманско надмощие въ Срѣдна и Югоизточна Европа[1]). Парижката конвенция отъ 1921 г., вмѣсто да поправи грѣшката, пожела да бждатъ изтъкнати само балканскитѣ фаворити на съглашението и постанови, щото горнитѣ подобрения да се извършватъ отъ числящитѣ се къмъ победителитѣ: Югославия и Румъния отъ една страна и отъ друга — Международната комисия. За цельта се устроиха особени административни и технически служби съ седалище Оршова, Румъния.

[1]) Сега Австрия на Хабсбургитѣ е замѣстена отъ цѣлокупна Германия.

(следва)

В. Паспалеевъ

ПОДВОДНИКЪ СРЕЩУ ПОДВОДНИКЪ

Подводникътъ се яви като най-действителното оржжие въ днешната морска война, която преследва на първо мѣсто стопански цели — блокирането на неприятелската страна, като чрезъ спирането на подвоза по море я лиши отъ необходимитѣ ѝ продоволствени и военни материали, идващи отъ колониитѣ или отъ разни чужди държави. Всѣкидневнитѣ сведения въ печата за цѣли низи отъ потопени кораби сж най-доброто доказателство за бойната мощь на подводника. Ето защо и застрашенитѣ страни се стараятъ да приложатъ най-резултатнитѣ срѣдства за борбата срещу „подводната опасность".

Едно отъ тѣзи срѣдства е парадоксалната на пръвъ погледъ мисъль за борба срещу подводницитѣ сжщо съ подводници. Английскиятъ морски печатъ ни дава показателни примѣри отъ прилагането на това срѣдство. Преди да запознаемъ читателитѣ си съ нѣкои отъ тѣзи примѣри, събрани съ достовѣрность отъ морски специалисти, нека да видимъ, какъ е изникнала мисъльта за прилагането на подводницитѣ за борба срещу неприятелски подводници.

Както е известно, къмъ края на свѣтовната война въпросътъ за борбата съ подводната опасность особно остро се изправи предъ Англия. Британскиятъ флотъ бързо се убеди, че привичнитѣ, традиционнитѣ, тъй да се каже, методи за блокирането на неприятеля съ цель най-добре да осигури своето крайбрѣжие и воднитѣ си съобщения се оказаха недостатъчни, благодарение на развитието на новитѣ родове оржжие: подводното и въздушното. Нуждни бѣха нѣкакви нови методи за отбрана противъ подводницитѣ, които биха направили блокадата твърде недействителна. Тукъ именно изникна мисъльта да се използуватъ за тази цель подводницитѣ. Мисъльта намѣри привърженици, и въ резултатъ отъ нейното разработване започнаха съвмѣстнитѣ операции на подводницитѣ съ корабитѣ—примки. Лондонското адмиралтейство отиде по-нататъкъ, като прибѣгна къмъ ново, по-широко и по-действително мѣроприятие: организиране на непрекжсната патрулна служба съ своитѣ подводници предъ базитѣ на германцитѣ въ Северно и въ Адриатическо море. Но и това се оказа недостатъчно. Английскитѣ подводници се изпращаха да кръстосватъ въ областитѣ, най-много „заразени" отъ германски подводници. По такъвъ начинъ, като се почне отъ 1917 год., т. е. въ времето на безпощадната подводна война, повечето отъ английскитѣ подводници бѣха включени въ една съвсемъ нова и своеобразна система на противоподводникова отбрана. Британското адмиралтейство дори пристжпи къмъ ускоренъ строежъ на народенъ типъ подводници (типъ „R") приспособенъ за тази цель.

Въздействието на този родъ борба се оказа твърде значително и то не само съ числото на потопенитѣ единици, но и морално. Споредъ английски твърдения, германскитѣ подводници се лишили отъ спокойствие, защото навредъ трѣбвало да очакватъ невидимия подводенъ врагъ — при действията си въ открито море, при пжтуването си, при отдихъ или при изплаване за зареждане на акумулаторитѣ. Подводната обслуга била въ непрекжснато нервно напрежение. Кому, ако не на тѣхъ сж били известни предимствата на подводния ловецъ, способенъ да се приближи незабелязано и да порази жертвата си въ самото сърдце?

Споредъ английски сведения, презъ 1918 год. тѣхнитѣ подводници достигнали 54% успѣхъ въ атакитѣ си срещу германскитѣ подводници. Най-голѣмъ успѣхъ англичанитѣ достигнали въ борбата срещу германскитѣ подводници отъ типа „U", като потопили 19 отъ тѣхъ, което се равнявало на 64·5% по отношение на числото на атакуванитѣ.

Примѣрътъ на англичанитѣ билъ последванъ и отъ останалитѣ съглашенски държави. По морскитѣ театри общото число на торпеднитѣ атаки на съглашенскитѣ подводници срещу германски се разпредѣлило по следния начинъ: въ Северно море били извършени 23 атаки (отъ тѣхъ 15 успѣшни), въ Атлантическия океанъ 10 атаки (9 успѣшни), въ Срѣдиземно море 6 атаки (3 успѣшни) и въ Адриатическо море 35 атаки (5 успѣшни). Но най-добриятъ резултатъ билъ достигнатъ въ Ла-

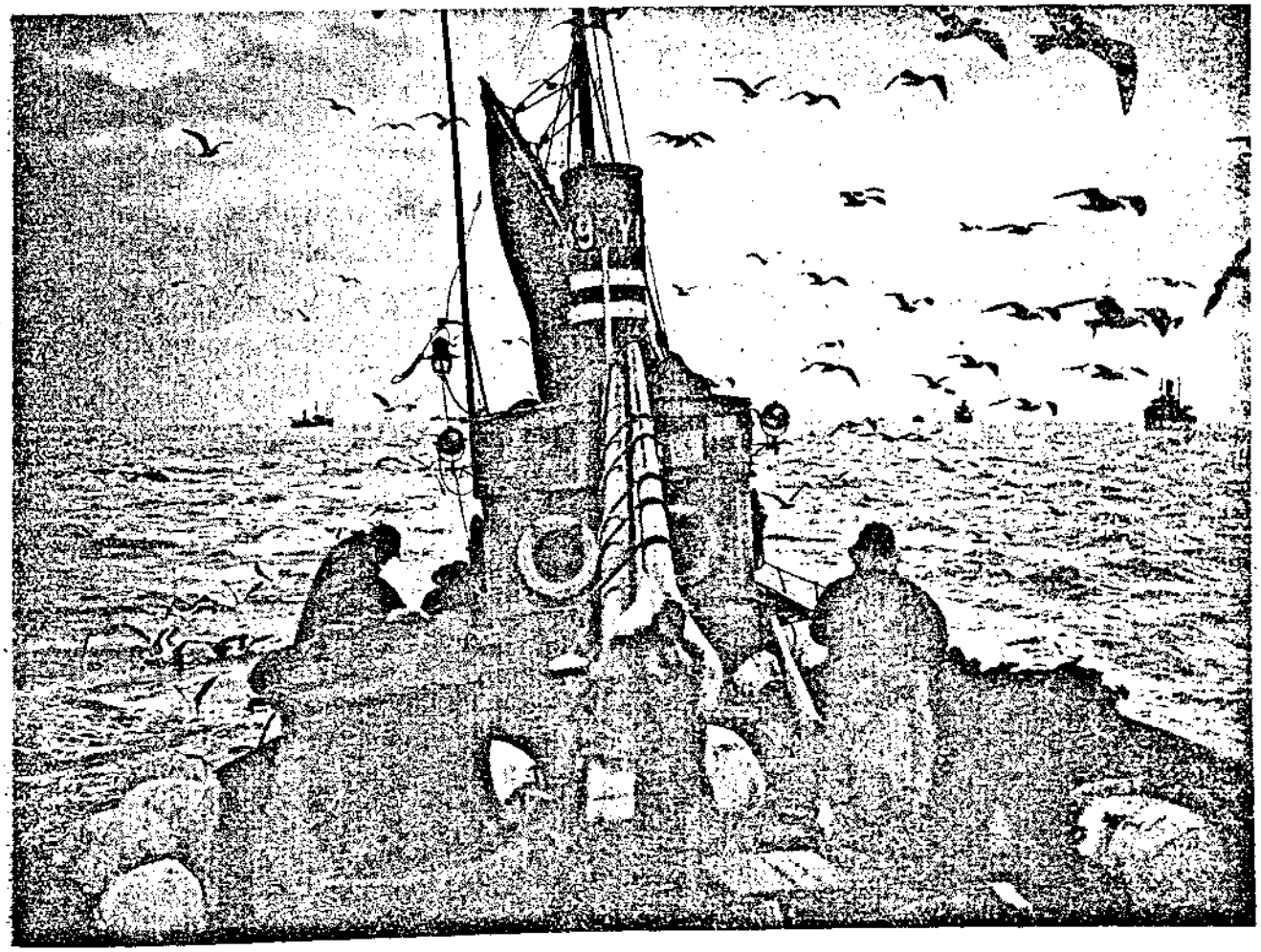
маншъ, кѫдето британскитѣ подводници сполучливо атакували германскитѣ при идването имъ къмъ фландърскитѣ бази.

Ако сега сравнимъ числото на случаитѣ, когато подводници сѫ загинали отъ торпедата на себеподобнитѣ си, съ числото на тѣхнитѣ загуби отъ прилагането на другитѣ противоподводникови срѣдства, ще видимъ, че торпедата на подводницитѣ сѫ заели второ мѣсто всрѣдъ причинитѣ за гибельта на подводницитѣ. Отъ заградни мини загинали 58 подводници, отъ торпеда на подводници — 33, отъ водни бомби — 31, отъ таранни удари — 28, отъ артилерийски огънь — 27, отъ корабипримки — 15, отъ самолетни бомби — 10, отъ подводни мрежи и примки — 9. Все споредъ английски сведения, най-много отъ подводни атаки сѫ загинали германски подводници—21. Англичанитѣ изгубили 5, французитѣ и италианцитѣ по 3, австрийцитѣ 1.

Интересно е да проследимъ, въ каква обстановка и при какви условия „ловцитѣ" откривали, атакували и потопявали съ торпеда себеподобнитѣ си. Оказва се, че най-много това ставало при влизането въ неприятелски бази. Тукъ станали 49 атаки, отъ които 18 успѣшни. Обяснението е въ това, че у обслугитѣ на подводницитѣ при завръщането отъ походи, следъ сполучливо преодоляване на опаснитѣ противоподводникови области, настѫпвала реакция, понижение на бдителностьта. Командиритѣ често напускали мостика, предоставяйки на младитѣ си офицери управлението на подводника. Такава безгрижность довеждала до катастрофи. Следъ като преминавали благополучно опасноститѣ отъ минни заграждания, мрежи и клопки, подводницитѣ ставали жертва на торпедата на „ловцитѣ", които ги причаквали задъ опаснитѣ области. Именно въ такава обстановка и при такива условия станала атаката отъ единъ италиянски подводникъ срещу германския „У—35", който токущо билъ преминалъ отрантския баражъ и се почувствувалъ у дома си.

Въ открито море станали 21 подводни атаки срещу подводници, отъ които сполучливи били само 5. Интересенъ въ това отношение бой станалъ на 11 май 1918 г. въ Атлантическия океанъ край носъ Св. Винцентъ.

Английскиятъ подводникъ „Е—35" срещналъ два германски „U—153" и „U—154". И тритѣ били въ надводно положение. Завързалъ се артилерийски бой. Въ единъ удобенъ моментъ английскиятъ подводникъ се присторилъ, че напуска полесражението и бързо се потопилъ. Докато германскитѣ командири, които се приближили единъ до другъ, обсѫждали въпроса, какъ да заловятъ неприятеля, „Е—35" незабелязано се примъкналъ и потопилъ съ торпедо единия отъ тѣхъ „U—154".



Английски рибарски корабъ, сега превърнатъ въ миночистачъ

Изобщо използуването на подводницитѣ противъ подводници се прилагало при най-разнообразна и понѣкога поучителна обстановка. Тукъ се отнася характерниятъ случай, когато германскиятъ подводникъ „UB—14" атакувалъ английския подводникъ „E—20", очакващъ на опредѣлената ширина и дължина френския подводникъ„Тюркуазъ". Тукъ трѣбва да се отнесе и драматическата атака на английския подводникъ „B—6", който атакувалъ сжщо английския подводникъ „E—15", заседналъ на плитковина въ Дарданелитѣ до носъ Хефесъ"; успѣшната атака на австрийския подводникъ „U—5" срещу италиянския „Нереида", който до островъ Пелаюзе спокойно и безгрижно разтоварвалъ донесенитѣ отъ него за гарнизона на острова запаси; успѣшната атака на английския подводникъ „E—54", който настигналъ германския „UC—10" въ момента, когато си почивалъ и пълнѣлъ акумулаторитѣ си, и най-сетне безуспѣшната атака при Ревелщайнъ отъ единъ германски подводникъ срещу руския подводникъ „Пантера", който правѣлъ учебни упражнения.

Когато веднъжъ германскиятъ подводникъ „UB—14" на пжть за Цариградъ се спрѣлъ при Чанакъ-кале, кждето се намиралъ турскиятъ щабъ, съобщили му, че въ мрежитѣ, поставени до Дарданелитѣ, се заплелъ нѣкакъвъ подводникъ, който вече отъ шесть часа се мжчи и не може да се освободи. „UB—14" веднага отишълъ натамъ. Като намѣрилъ подводника, хвърлилъ бомби. Навѣрно отъ взривоветѣ мрежитѣ се разкжсали, тъй като неизвестниятъ подводникъ изплавалъ. Германцитѣ открили огънь. Още следъ първитѣ попадения изходитѣ на подводника се отворили и хората излѣзли горе. Били англичани. Току що ги пленили, въ съседнитѣ мрежи се заплелъ другъ подводникъ. Обаче той сполучилъ да изплава. Пленили и него. Оказалъ се френскиятъ подводникъ „Тюркуазъ". Въ него намѣрили важенъ документъ: квадратътъ на срещата му съ английския подводникъ „B—20". Разбира се, за тамъ заминалъ не „Тюркуазъ", а „UB—14". Английскиятъ подводникъ вече очакналъ, безъ да подозира кой се приближава. Неговиятъ младъ командиръ спокойно стоелъ въ рубката си предъ огледалото и си чистѣлъ зжбитѣ. Взривътъ отъ германското торпедо щастливо го изхвърлилъ навънъ. Той се свѣстилъ едва на германския подводникъ. Очевидно мисъльта му не можала да следва бързината на събитието, тъй като на въпроса на германския командиръ, дали не му трѣбва нѣщо, той учуденъ отговорилъ, че не разбира кжде се е дѣнала зжбната му четка, и помолилъ да му дадатъ друга...

Изводътъ отъ всичко казано е, че използуването на подводницитѣ въ противоподводниковата отбрана е твърде действително срѣдство противъ подводната блокада, и че страната, която има надмощие въ това оржжие, има всички основания да се надѣва да преодолѣе блокадата.

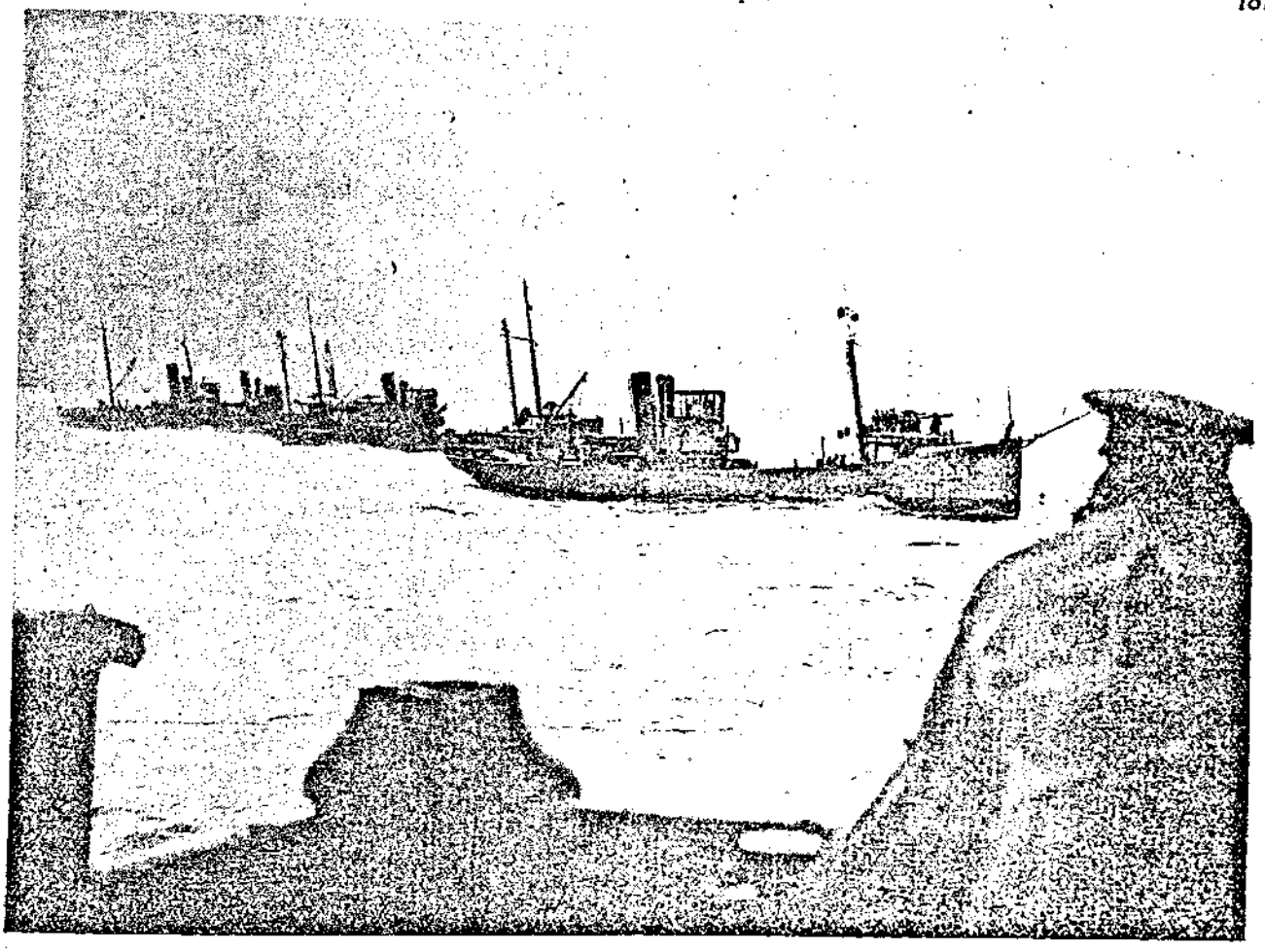
В. Игнатовъ

МИНОЧИСТАЧИ

Миночистачниятъ отредъ отъ нѣколко дни редовно работи надъ минното заграждане въ Балчишкия заливъ. Морето е тихо и дава възможность да се работи непрекжснато. Това заграждане е едно отъ най-опаснитѣ. Въ една нощь рускитѣ торпедоносци заградиха съ мини залива. Надъ тѣзи мини загинаха торпедоносецъ „Шумни", пристанищниятъ катеръ „Варна", командирьтъ на минната рота капитанъ-лейтенантъ Минковъ съ моторната си лодка и рускиятъ корабъ „Петъръ Велики". Неговата мачта остана да стърчи надъ водата, за да показва мѣстото на заграждането. То препрѣчи пжтя на корабитѣ ни отъ Варна къмъ Балчикъ и Калиакра. Северниятъ проходъ презъ миннитѣ полета на Варна е затворенъ. Минитѣ сж най-опасни, защото сж новъ неизвестенъ типъ и се придружаватъ отъ специаленъ взривенъ патронъ, поставенъ на два метра подъ мината на минното вжже. Неговото назначение е да се взриве отъ миннотърсачното вжже, за да го скжса, а заедно съ това да взриве и самата мина. Минитѣ сж на 3—4 метра подъ водата, за това чистенето имъ е много опасно. При вълнение и лекитѣ моторни лодки могатъ да се взриватъ, макаръ че газятъ само два метра. Самитѣ мини сж ударни, т. е възпламеняватъ се отъ сътресение, вследствие на ударъ върху тѣхъ. Представляватъ кржгло стоманено кълбо съ диаметъръ около 1 метъръ и взривно вещество 150—200 кгр. Всички прибори сж вжтре въ тѣхъ, така щото разоржжаването имъ е най-опасно, защото не се вижда състоянието на механизмитѣ. Нуждно е да се намѣри и извади запалната чаша, която се поставя презъ специаленъ отворъ отвънъ, но той се затваря съ капачка. Върху мината има още една сжщо такава капачка за другъ отворъ, въ който е поставенъ единъ малъкъ капсулъ. Той пъкъ има задача да се взриве, когато мината изплава на повърхностьта и се разклати отъ вълнението, та да избие капачката, за да се напълни мината съ вода и да потъне. Цельта е мината да не попадне въ ржцетѣ на противника, за да не се узнае устройството ѝ.

Следъ като дадохме скжпи жертви надъ тѣзи мини, нашитѣ миньори успѣха да разоржжатъ нѣколко отъ тѣхъ. Устройството имъ е известно вече, но въпрѣки това нареждането е да не се разоржжаватъ, а да се унищожаватъ, било чрезъ взривъ, било чрезъ разстрелване отдалечъ, защото сж много чувствителни.

Топълъ слънчевъ денъ е. Морето е тихо. Отредътъ моторни лодки се движи въ търсаченъ строй и съ рѣзачи, т. е. прибори за рѣзане на миннитѣ вжжета. Следъ всѣко пресичане на минната линия се даватъ сигнали за отрѣзани мини. Отредътъ се оттегля. Задъ него оставатъ да плуватъ две или три мини. Къмъ тѣхъ се приближава взривната лодка, която ги разстрелва съ картечницата си, за да потънатъ по-бързо. Минотърсачитѣ наново подаватъ приборитѣ и пакъ тръгватъ презъ минното заграждане. Наблюдателитѣ на носоветѣ на моторитѣ лодки зорко гледатъ водата предъ лодкитѣ и щомъ забележатъ подъ водата



Английски миночистачи преди пускането на приборитѣ за минотърсене

мина, даватъ знакъ, за да се отклони лодката и да мине встрани. Минитѣ се виждатъ, обаче, при много тихо море и то на близко разстояние, затова лодкитѣ правятъ рѣзки движения ту налѣво, ту надѣсно. Нервитѣ на всички сж напрегнати. Отвреме-навреме задъ отреда се разнася страшенъ гръмъ и голѣмъ стълбъ вода и черъ димъ се издига на 30—40 метра задъ тѣхъ. Това е взривана мина, възпламенена отъ взривния патронъ, който е билъ засегнатъ отъ търсачното вжже.

Части отъ разкжсаната мина хвърчатъ изъ въздуха и падатъ около моторнитѣ лодки. Миньоритѣ се криятъ подъ покривитѣ, но това убѣжище е слабо и несигурно.

Тишина владѣе въ лодкитѣ и надъ отреда. Чува се само монотонното тракането на моторитѣ. Всички знаятъ, че работата е много опасна. Следъ всѣки взривъ се споглеждатъ и бързатъ да провѣрятъ всички лодки по мѣстата си ли сж. Нали предъ очитѣ имъ изчезна така покойниятъ имъ командиръ? Въ единъ мигъ лодката му съ цѣлата обслуга се загуби въ черния димъ на взрива и повече не се видѣ. Всички сж съ чувството, че сж предъ лицето на противника, но той е невидимъ и всѣки моментъ може да ги изненада. Напрежението е голѣмо. Поглеждатъ непрекжснато часовницитѣ и лодката на командиря. Нѣма ли най-после да последва сигналъ за прекратяване на работата и за завръщане? Поне и днесъ да се завърнатъ невредими, а утре.... утре пъкъ, може би, морето ще се смили надъ тѣхъ и ще излѣзе вълнение.... Тогава ще иматъ нѣколко спокойни дни, далечъ отъ това опасно мѣсто. Ще престане тази страшна игра съ смъртьта за нѣколко дни. Ще отдъхнатъ спокойно и ще починатъ нервитѣ.

За пети пжть лодкитѣ пресѣкоха линията на минитѣ. Чу се силенъ взривъ. Лодкитѣ сякашъ подскочиха отъ мѣстата си отъ удара на водата. Този е третиятъ взривъ задъ тѣхъ. Две мини изплаваха на повърхностьта. Командиръгъ сигналува лодкитѣ да се оттеглятъ, и взривната лодка да разстреля плуващитѣ мини. Всички направиха завой налѣво и отидоха къмъ почистената отъ мини страна. Но нѣщо става съ едната лодка. Тя сигналува на командиря. Всички четатъ едновременно сигналитѣ и узнаха случилото се. Минното вжже, откжснато отъ рѣзача, останало закачено къмъ прибора и мината върви задъ лодката заедно съ прибора.

Настана тревожно забавяне на работата, и следъ това се подаде сигналъ до всички моторни лодки „приберете приборитѣ“, а на лодката съ мината „следвайте съ мината на края на колоната“. Лодкитѣ се наредиха и тръгнаха обратно за Варна. Крайната лодка, командувана отъ мичманъ II р. Анчо Петровъ, влачи следъ себе си опасната плячка.... Анчо Петровъ е дългогодишенъ миненъ кондукторъ. Вчера получи производство въ първи

офицерски чинъ — най-високото повишение въ службата му... Опитенъ миньоръ е. Премина доста опасности. Преживѣ потопяването на торпедоносецъ „Шумни“ на сѫщото минно заграждание, а сега чисти минитѣ, на които се бѣше взривалъ. Тогава бѣше кондукторъ на торпедоносеца. Сега е офицеръ. Радва се като дете на новитѣ си погони и се готви да замине въ отпускъ на село, за да го видятъ.

Но ето, че тази мина може да направи пакость.... Като наближиха Варна, последва сигналъ „изкарайте мината на пѣсъка въ дъното на залива и я разоржжете“. Останалитѣ лодки се прибраха въ пристанището.

— Ангеле, сега я оплѣскахме, — се обърна мичманъ Петровъ къмъ старшия подофицеръ миньоръ Ангелъ Игнатовъ. — Взехме си белята съ тази мина. Тъкмо ще замина въ отпускъ...

— Ще я разоржжимъ, господинъ мичманъ, — отговори старшиятъ миньоръ и погледна тревожно къмъ мината.

Изкараха я близо до пѣсъка, откачиха търсачното вжже отъ лодката и го оставиха съ мината, а тѣ съ моторната лодка се отправиха къмъ пристанището, откждето се върнаха съ гребна лодка. Мичманътъ взе съ себе си двама гребци и Ангелъ съ инструментитѣ за разоржжаване. Изпратиха моторната лодка да се прибере въ пристанището, а тѣ поеха вжжето на мината и я изкараха на плитко.

Слѣзоха отъ лодката до колѣне въ вода и отидоха при мината.

— Изтеглете гребната лодка на сухо, а вие идете далечъ отъ тукъ, — се обърна мичманътъ къмъ двамата гребци. — Ако стане нѣщо, поне вие да оцѣлѣете....

Слънцето пече силно по обѣдъ. Морето е съвсемъ тихо. Мината е легнала на пѣсъка и се е нагорещила. Двамата миньори се приближиха до нея и започнаха да я разглеждатъ.

— Вчера си турихъ новитѣ погони, ама дали ще имъ се радвамъ, кой знае... — каза мичманътъ загледанъ загрижено въ мината. — Кой ли отворъ е за запалната чаша?...

— Този ще е, господинъ мичманъ, — каза подофицерътъ и посочи капачката точно отъ долната страна на мината. — Мината, която разоржжихме следъ загиването на командиря ни, бѣше сѫщата.

— Легнала е удобно и нѣма нужда да се мърда. Ама ще видимъ какво ще стане. Дяволска работа. Защо му трѣбваше на командиря да я разоржжаваме?...

Настана мълчание.

— Я започни да развивашъ капачката, но внимателно да не се разклати мината.

Подофицерътъ опита съ ржка, но капачката не мръдна. Сложи длетото и съ леко почукване съ чука капачката започна да се развива постепенно. Той я пое съ ржка, направи едно завъртване, и изведнъжъ се чу силно съскане.

Двамата отскочиха побледнѣли и се погледнаха. Взривъ не последва. Главитѣ на гребцитѣ се подадоха далечъ задъ пѣсъцитѣ. Тѣ следѣха съ интересъ това, което става, залегнали въ рова.

— Какво ли ще е това? Да ли не сж газове отъ разлагането на взривното вещество?

— Мината се е напекла отъ слънцето, и въздухътъ се е разширилъ. Налѣгане на въздуха ще е, Ангеле. Кой знае ще се върнемъ ли отъ тукъ, и дали ще мога да си отида на село — каза съ горчива усмивка на уста мичманътъ. — Развивай, но съвсемъ леко....

Подофицерътъ започна отново да развърта, но много бавно. Изведнъжъ нѣщо щракна, капачката падна отъ ржцетѣ на Ангелъ, двамата отскочиха отъ мината бледи, и нѣщо изхвръкна настрана и падна въ водата. Двамата гребци се надигнаха като лалугери отъ мѣстата си да видятъ отъ далечъ по-добре, какво става.

— Свърши се вече, — каза мичманътъ и се наведе да вдигне отъ водата запалната чаша. — Изхвръкна като изстреляна. Много силна пружина имала. И двата капсула сж здрави. Слава Богу! — въздъхна той и заразглежда дългата запална чаша. Отъ плещитѣ му се стовари сякашъ голѣма тежесть. — Ангеле, навий сега капачката на мѣстото ѝ и отдай другата капачка, да извадимъ капсула за потопяване.

— Капсулитѣ сж много опасни, защото сж съ гърмящъ живакъ, — забеляза той, когато Ангелъ извади и втория капсулъ и го захвърли въ водата. — Изкарай сега и взривния патронъ отъ минното вжже. Така, внимавай, защото и тамъ има капсулъ. Сега всичко е наредъ, — завърши той и махна съ фуражката си на гребцитѣ да се приближатъ.

Прибраха търсачното вжже и сега видѣха, че нѣколко жици отъ теленото вжже на мината сж останали притиснати отъ ръзача и така е останала цѣлата мина къмъ прибора.

— Зарадъ тѣзи телчета, каква беля! — каза подофицерътъ.

Лодката се завърна въ флота, влачейки мината съ себе си.

„Днесъ разширихме прохода презъ неприятелското минно заграждане въ Балчишкия заливъ съ 300 метра. Унищожени сж петь и разоржжена една мина“, гласѣше донесението на командиря на ротата за този день.

Открива се подписка за XVII годишнина на

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

органъ на Бълг. Нар. Морски сговоръ

Годишенъ абонаментъ 120 лв. За членоветѣ на Б. Н. М. С. безплатно

МОРСКИ ТРАДИЦИИ

Традицията е единъ факторъ отъ извънредно важно значение и влияние въ войската. Наистина, съ течение на времето и напредъка на военната техника, тактика и дисциплина, много понятия и действия днесъ сж измѣнили до такава степень своето първоначално значение, че на пръвъ погледъ човѣкъ не е дори въ състояние да открие произхода имъ. Такъвъ е случаятъ и съ морската традиция, повеляваща на командира да раздѣли участьта на своя корабъ.

За да отговоримъ на този въпросъ, трѣбва преди всичко да напомнимъ, че за сухопжтния житель много нѣща отъ живота на моряцитѣ сж непонятни, и къмъ много отъ тѣхъ той се отнася скептически. Между това една отъ особноститѣ на морската служба се явява отдавна отбелязаното отъ авторитетнитѣ наблюдатели известно изостряне на чувствената сфера на моряцитѣ.

Особнитѣ условия, при които протича животътъ на моряка, особно на военния; суровата дисциплина, необходима при обстановката на корабната служба; скучниятъ и еднообразенъ животъ въ тѣснитѣ корабни помѣщения; постоянното съзнание, че се намирашъ лице срещу лице съ смъртьта; неизвестностьта за опасностьта, която те дебне всѣки моментъ и която те заплашва да се развърне подъ краката ти при всѣки нещастенъ случай; накрая съзнанието, че живѣешъ на вулканъ, наситенъ отъ взривни вещества, чувствителни къмъ най-малкото измѣнение на температурата,—всичко това и още много друго съ течение на времето съвършенно незабелязано, но неотклонно напрѣга до най-голѣма степень нервната система. Отъ друга страна постоянното общение съ стихията, често извънредно страшна, непосрѣдственятъ контактъ съ скрититѣ сили на природата, способствуватъ още повече за това изостряне.

Представляващи отъ себе си голѣмо международно братство, моряцитѣ отъ всички флоти въ свѣта, на какъвто и корабъ да плаватъ, живѣятъ единъ и сжщи животъ, иматъ общи идеали, говорятъ единъ общъ езикъ и съ всѣка своя работа се готвятъ да посрещнатъ еднаква смърть. Въ тѣхъ представата за традициитѣ е връзката между тѣхъ и тѣхнитѣ предшественици отъ поколѣнията отишли въ вѣчностьта. Англичанитѣ казватъ: „Не ще постжпимъ иначе, откакто е постжпилъ Нелсонъ". И тѣ се стараятъ съ всички свои действия да съблюдава това, дори при извършването и на най-малкитѣ си работи.

Строгото съблюдаване на традициитѣ изковава духа, водещъ къмъ победата надъ противника. Тѣзи традиции, родени като последствие отъ известно мистическо схващане, добиватъ силата на неписани закони и създаватъ около командира на кораба изключителенъ ореолъ, особно въ корабитѣ, които плаватъ далечъ отъ родината си, самостоятелно и при бойна обстановка. Тукъ командирътъ често се явява като божество за моряцитѣ.

„Не ще постжпваме по другъ начинъ, освенъ както постжпвалъ Нелсонъ" ... „Не ще постжпя иначе, освенъ както постжпи графъ Шпее" ... Така постжпи и командирътъ на кораба, който носѣше това име, като свърши съ себе си, понеже по неизвестни причини не му се удаде да сподѣли веднага сждбата на своя корабъ. Не трѣбва да се отрича великиятъ жестъ на капитанъ Лангсдорфъ. Традицията, споредъ която командирътъ на кораба сподѣля участьта на своя корабъ, се явява не само като проявление на рицарство, отъ което трѣбва да бжде проникнатъ всѣки морякъ, но представлява отъ себе си висше логическо изразяване на тѣзи максимални искания, които предявяватъ на командния съставъ обстановката и службата въ морето.

В. Паспалеевъ

Магнитнитѣ мини и тѣхното действие

Магнитнитѣ (неконтактнитѣ) мини бѣха отдавна известни на английското адмиралтейство, и тѣхното устройство бѣ добре познато на експертитѣ. Тѣзи мини нѣматъ нито кабелъ за взривяване, нито котвено вжже. Тѣ могатъ да бждатъ поставени въ водата отъ кораби и самолети. За да се намали ударътъ при падането, когато тѣ се поставятъ отъ самолетъ, и да не се повреди механизмътъ на мината, пускането може да се извърши съ парашутъ. Този начинъ е необходимъ почти само за спускането на минитѣ отъ височина надъ 15 метра. Единъ трети начинъ за поставянето на минитѣ е отъ самолетъ, който плава по повърхностьта на морето.

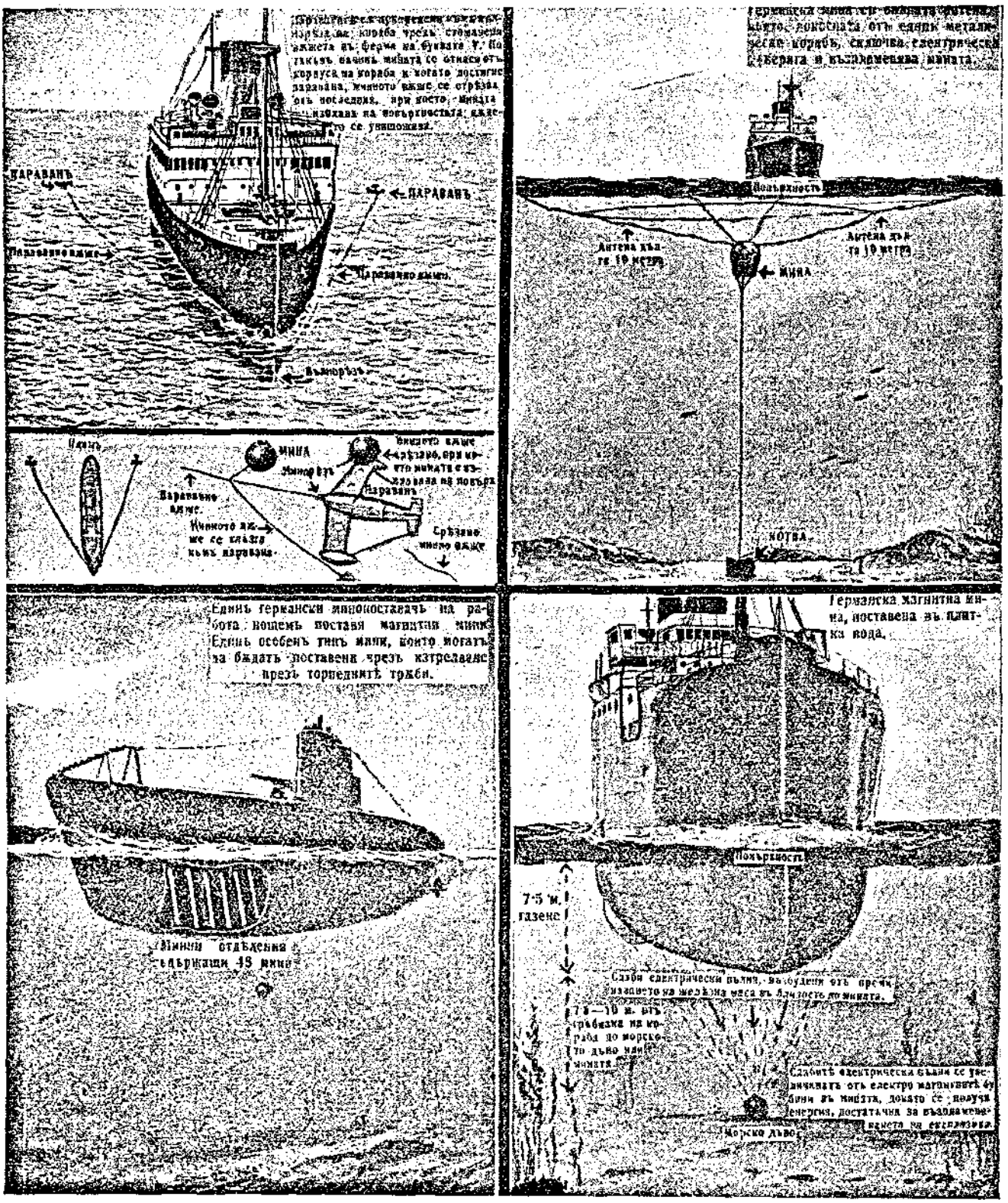
Германскитѣ самолети „Хенкелъ 115", за които се предполага, че се използуватъ за поставянето на магнитни мини, могатъ да носятъ по четири такива мини. Предполага се, че минитѣ, поставяни отъ самолети, сж по-лекъ типъ отъ тѣзи, които се поставятъ отъ подводницитѣ. Въ всѣки случай, магнитнитѣ мини сж далечъ по-леки отъ обикновенитѣ заградни мини. Тѣлото имъ е направено отъ дуралуминий. Тѣзи мини нѣматъ никакви плавателни свойства, и почти цѣлата имъ вжтрешность е изпълнена съ експлозивъ.

Такива мини има смисълъ да бждатъ поставяни само въ плитки води, съ каквито изобилствува Северното море. Когато падне на морското дъно, тя лежи недействуваща отъ 15 до 30 минути, като по този начинъ дава време на поставача да се отдалечи, безъ да действува на мината съ магнетичното свойство на своята маса. Мината е снабдена за тази цель съ единъ предпазитель отъ разтворима соль. Следъ изтичането на казанитѣ 15 до 30 минути предпазительтъ се напълно разтваря въ морската вода, и мината е готова за действие.

Ако мината е поставена на дълбочина отъ 15 до 18 метра, то тя остава въ бездействие до преминаването на корабъ надъ нея. Тя започва да действува, когато дъното на минаващия корабъ е отдалечено отъ нея най-много на 10 метра.

Всѣко металическо тѣло, каквото е и тѣлото на кораба, е заобиколено отъ магнитно поле; макаръ и слабо, това пространство е наситено съ магнитни силови линии, които сж достатъчни да възбудятъ първата електрическа бобина въ взривателя на мината, а тази бобина по индукция усилва електрическата енергия на останалитѣ бобини на минния механизъмъ. Вследствие на това една чувствителна магнитна игла, поставена всрѣдъ бобинитѣ, предизвиква електрически контактъ въ запалката, и мината се взривава.

Експлозията пробива дупка нагоре въ водата

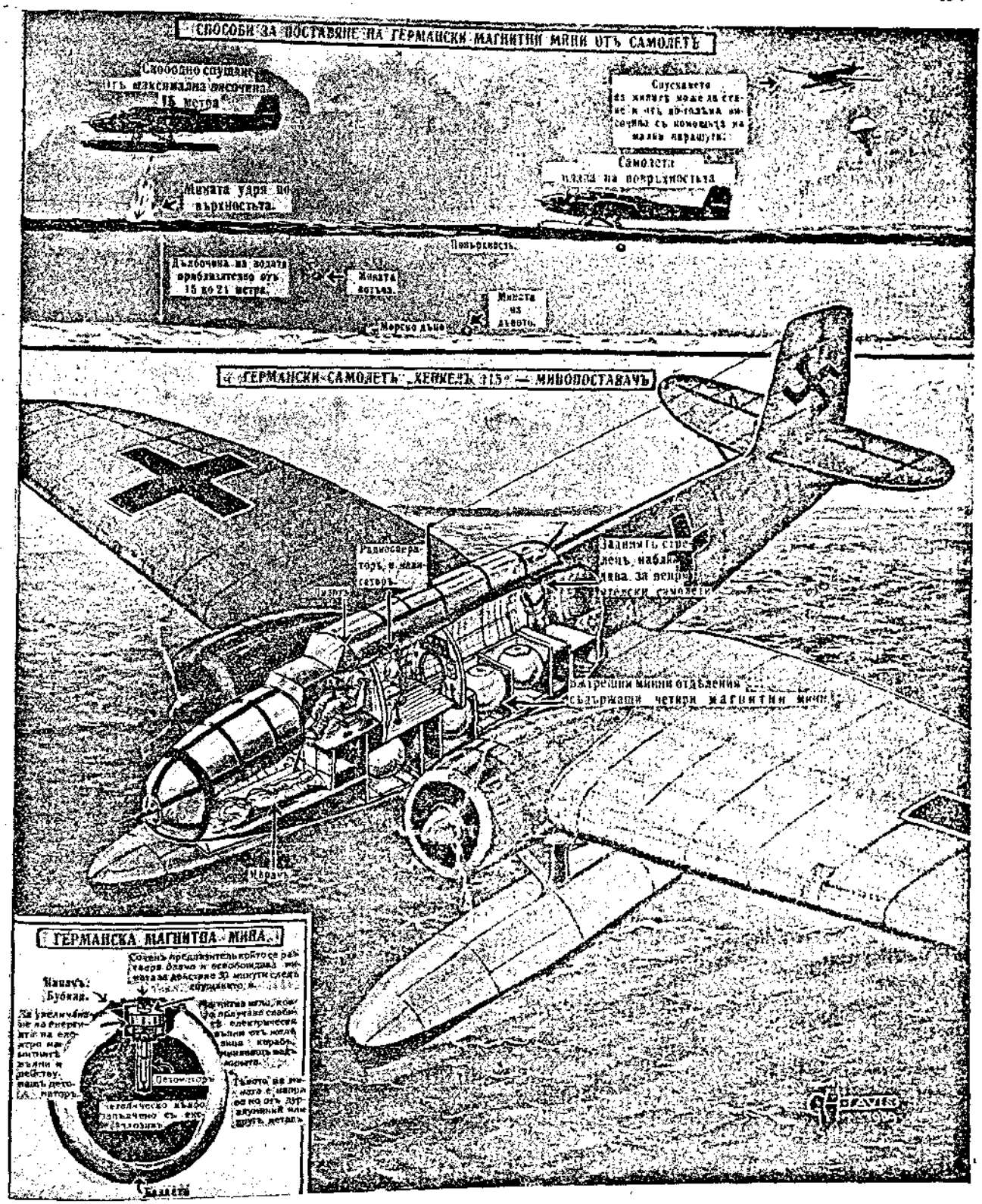


и подобно на подводнитѣ бомби разкжсва чрезъ налѣгането на водния стълбъ стоманенитѣ листове на корабната обшивка. Самата мина никога не идва въ прѣкъ досѣгъ съ тѣлото на кораба.

Главната опасность, която представляватъ магнитнитѣ мини, е, че тѣ не се подаватъ на чистене отъ обикновенитѣ миночистачни срѣдства, понеже не сж закотвени.

Това важи сжщо до известна степенъ и за закотвенитѣ мини, действуващи чрезъ антена. Тѣзи мини сжщо сж показани на приложената снимка.

Единъ миночистачъ или параванъ би могълъ да намали ефекта на експлозията чрезъ възпламеняването на мината на по-голѣмо разстояние отъ кораба, но последниятъ все пакъ ще получи единъ силенъ ударъ.



Тукъ му е мѣстото да пояснимъ, че обикновената мина (контактната) не удря носа на кораба, тъй като малката водна възглавничка, която се надига предъ вълнорѣза на кораба, откланя мината настрани, за да я върне обратно въ срѣдата на кораба.

Английската миночистачна служба е успѣла да се справи лесно съ новия видъ магнитни мини, като за цельта използува дървени миночистачни кораби, прибирайки минитѣ съ дънни мрежи (тралове), подобно при нашенската ловитба на рибата калканъ. А пъкъ търговскитѣ кораби за предпазване отъ магнитнитѣ мини избиратъ пѫтища въ дълбокитѣ води, кждето мини не се поставятъ, а и да сѫ поставени, не могатъ да действуватъ, предъ видъ на свойствата имъ, описани по-горе.

К. М. Станюковичъ

НА БѫДНИ ВЕЧЕРЪ

Вълшебната тропическа нощь, която се спустна почти внезапно надъ Батавия следъ слънцезалѣза, благодарение на вѣтъра, който духаше съ нѣжна прохлада, бѣ каточели истинско щастие следъ жаркия дневенъ зной. Милиарди звезди се запалиха по небето, а луната, кржгла и пълна, залѣ своята сребристра свѣтлина отъ височината на кадифянотъмния куполъ и, бавно плувайки по него, изглеждаше, като замислена и уморена.

Въ тази чудна нощь срещу Рождество Христово бѣлата голѣма лодка отъ клипера „Забиякъ", който стоеше на рейда на около три мили далече, чакаше на една отъ скелитѣ на долната часть на града господа офицеритѣ, които бѣха излѣзли на брѣга.

Тази, долната, „търговската" часть на града, съ канторитѣ си, съ стифоветѣ си, съ магазинитѣ си и съ тѣсно-прилепенитѣ си една о друга кжщи, изключително населени съ туземцитѣ — малайци и метиси, както и съ преселници — китайци се покоеше почти до самото море, което кипѣше отъ акули и каймани, въ нездравата, влажна и блатиста мѣстность. Днешнитѣ господари на острова Ява, холандцитѣ, живѣятъ на височината въ европейската Батавия, разкошенъ, чистъ, съ изящни улици градецъ, съ вили и хотели, потънали въ гжстата зеленина на градинитѣ и парковетѣ, изъ които издигаха чела гигантскитѣ палми. Оттукъ въ ранни зори „дѣловитѣ" хора се спущаха въ малайския кварталъ и въ десеть часа преди обѣдъ пакъ се завръщаха въ кжщи въ прохладнитѣ си жилища. Адската жарь заставлява всичкитѣ тукашни хора да прекращаватъ занятията си, които пакъ се започватъ нѣколко часа преди слънцезалѣза и се приключватъ чакъ къмъ десеть часа вечерьта.

Оживениятъ и шуменъ дневенъ животъ въ малайския кварталъ притихна. Свѣтлинитѣ въ кжщуркитѣ загаснаха, и тѣснитѣ и мръсни, прорѣзани съ смъртоносни канали улици на долния градъ запустѣха. Даже не се виждаха и скитащитѣ се по пристанището нощнитѣ тъмнокожи малайски феи, които непрекжснато смущаватъ моряцитѣ отъ разнитѣ народности; моряцитѣ, които отдавна не сж били на брѣга. Липсваха даже и тѣзи феи, прочути съ разголеността си, съ изразителнитѣ си пантомими и съ острата си неприятна миризма на кокосово масло, съ което малайкитѣ разточително мажатъ косата си, ржцетѣ си, вратоветѣ си.

Навсѣкжде е пусто и тихо. Изрѣдко само ще просвѣтне грамаденъ хартиенъ фенеръ въ ржката на нѣкой закъснѣлъ разносвачъ-китаецъ, този истински евреинъ почти на цѣлия далеченъ истокъ, който се завръща отъ горния градъ, отъ града на „враговетѣ", къмъ своята кжщурка, за да си отдъхне.

Нѣгде наблизо на рейда, въ нѣкой корабъ прозвънѣха шесть звъна — единадесеть часа. Туземецътъ спи. Въ пристанището и далече около него се е застояла мъртва тишина съ еднообразния шепотъ на морския прибой, който нѣжно лиже ровкия пѣсъкъ. Само отвреме-навреме тази тържествена, пълна съ нѣкакваси таинственость тропическа нощь изведнъжъ се нарушава отъ шумнитѣ плѣсъци на нѣкой крокодилъ, който следъ дневния си здравъ сънь подъ отвеснитѣ лжчи на слънцето върху пѣсъцитѣ сега се забавлява да си гони ловъ.

И пакъ настжпва тишина.

Рускитѣ моряци отъ „Забияка", въ качеството си сега на лодочни гребци въ очакване на господа офицеритѣ, всичкитѣ бѣха въ лодката си. Лунната свѣтлина падаше върху бѣлитѣ имъ рубашки и освѣтляваше нѣколко лица. Други нѣколцина, обтегнали се въ цѣлъ ръстъ подъ седалищата, сладко спѣха. Едно черничко моряче замислено и каточели въпросително поглеждаше ту на искрящитѣ звезди, ту на сребристата отраженна ивица върху морето, и каточели нѣкаква важна мисъль заемаше мозъка му, сждейки по напрегнато строгото му лице. Когато се раздаваха плѣсъцитѣ по водата, той се стрѣскаше и страхливо се вглеждаше въ другаритѣ си. А тѣ, на брой шестима или седмина, събрали се на кърмата и обтегнали се по седалищата на бортоветѣ, водѣха разговоръ нѣкакси особено тихо, почти шепнишкомъ, сякашъ се бояха да нарушатъ тишината на тази вълшебна нощь и като да се страхуваха отъ нейната натоплена таинственость. Димътъ на нѣколцина пушачи съ лули, които разнасяха острия миризъ на махорка, приятно дразнѣше беседващитѣ гребци.

Освенъ руската лодка на скелята, никаква друга лодка нѣмаше наоколо.

Моряцитѣ си спомняха за Русия, за Коледата въ родината си и изказваха желание дано по-скоро да се завърнатъ въ кжщи. Най-много и особено си спомняха за кжщи тѣзи, които се надѣваха на уволнение при завръщането си или поне най-малко на безсроченъ отпускъ.

Ето вече трета Коледа какъ я посрѣщатъ все въ „чужди" и все въ „топли" земи. Та това Коледа ли е? . . Омръзнала имъ е такава Коледа! . . Дано-по-скоро да се завърнатъ!

И, безъ да се гледа на сравнително сносния животъ тука, още повече, че командиръ̀тъ и офицеритѣ бѣха добри хора и не мжчеха моряцитѣ, безъ да се гледа на предостатъчната и богата храна въ кораба, всичкитѣ моряци нѣщо ги теглѣше нанататъка, на северъ, къмъ далечната родина, къмъ родината съ сиромашията си и нуждитѣ си, къмъ прихлюпенитѣ селски хижи, къмъ бороветѣ, елхитѣ, къмъ снѣга и мразоветѣ й. . .

Следъ като си спомниха за всичко това, всичкитѣ замлъкнаха. Нѣколко минути продължи това мълчание. . .

— Гледай! . . Падна една звезда. . . Още една! И кжде ли пада тя, братци? — тихо запита черничкото моряче.

— Въ океана, разбира се! Освенъ въ океана где другаде може да падне? — отвърна старъ, здравъ морякъ съ увѣренъ гласъ.

— Ами, ако падне на земята?—запита другъ.

— Не може! Падне ли на земята, всичко ще разсипе. И поради тази причина Богъ ги хвърля въ морето. . . Тукъ тебе ти е мѣстото, и толкова!

Черничкото моряче, видимо неудовлетворено.

отъ това обяснение, отново впи погледъ въ небето...

И необикновенно приятниятъ гръденъ гласъ на главния гребецъ Ефремовъ заговори:

— Това, гдето падатъ звездитѣ, Богъ наказва виновната звезда... Защото и звездитѣ знаятъ да се бунтуватъ... И особено много падатъ тѣ, братци, презъ тази днешна нощь...

— И какъ така, братко, защо, по каква такава причина тѣ падатъ? — буйно запита другъ, старъ, здравенякъ морякъ.

— А по тая причина милий мой, защото въ днешната нощь не бива да се бунтувашъ, а гледай да си стоишъ мирно, защото въ тази нощь се е родилъ Спасительтъ... Велика е днешната нощь... Не можемъ я разбра съ нашия си умъ... И само като си помислишъ, че Той се е билъ родилъ въ сиромашия и е пострадалъ за грѣшнитѣ хора и го разпнали на кръстъ, то нашитѣ тѫги сѫ едно нищо предъ неговитѣ страдания. Не струватъ, колкото една прахолинка... Да, братци, велика е сегашната нощь... И който рече да наскърби нѣкое дете, нему голѣмо наказание е отредено! Така единъ свѣтъ старецъ ми разправяше. Въ книгитѣ всичко така е било писано...

— Я, гледай ти, дяволътъ! Ей-го пакъ мѫти водата! — изрече нѣкой, когато наблизо се зачу плѣсъкъ по водата.

Всичкитѣ очи се устремиха въ една точка. На освѣтената отъ луната ивица вода се виждаше отвратителната черна глава на каймана, който тихо плуваше къмъ брѣга...

— Страшни чудовища има въ тѣзи мѣста! И крокодили, и акули проклети... Разказватъ, че на сухо въ горитѣ имало и тигри. Така!.. Ала, така или инакъ, здраво сѫ загуляли нашитѣ господа на брѣга. Ето наближава и срѣднощь... Ами ти, Живковъ, какво само на небето гледашъ? Любопитно ли е?... Не е за насъ писано да го разберемъ, братко! — заговори на черното моряче старият здравенякъ. — Не е за насъ...

Въ тази минута отъ брѣга достигна до ушитѣ на всички слабъ плачливъ крѣсъкъ.

Моряцитѣ затихнаха. Нѣкой рече:

— Каточели дете плаче...

— Дете е... На такова прилича... Нѣкѫде наблизо е... Чувате ли го, милото, плаче та се кѫса... Заблудило ли се е, що ли?

— Все трѣбва да има нѣкой около него...

Безпомощниятъ, уплашенъ плачъ не преставаше...

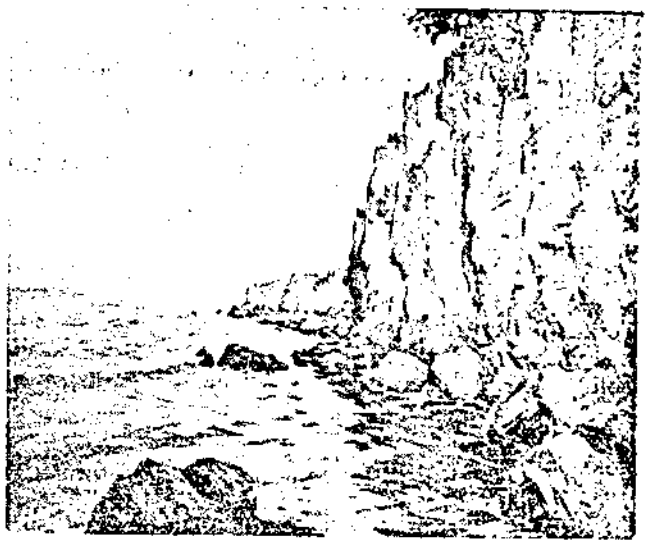
— Да отидемъ да го видимъ, що ли? — забеляза старият здравенякъ, безъ да се надигне отъ мѣстото си.

— Кѫде ще ходимъ? Не е наша работа! Всѣки моментъ могатъ да се завърнатъ господата и да не ни намѣрятъ по мѣстата ни!—строго проговори подофицерътъ, старшина на лодката.

— Вѣрно! Правъ си! Могатъ... — каза здравенякътъ морякъ.

— Какъ така, та съвсѣмъ ли нѣма да хвърлимъ поне погледъ върху детето при днешната нощь?—раздаде се приятниятъ теноръ на главния гребецъ Ефремовъ. — Ами, ако детето е само-самичко, безъ никаква помощь? Мисля, Егоричъ, че трѣбва да надзърнемъ да видимъ какво е тамъ...

— Азъ завчасъ ще се върна, Андрей Егоричъ; само ще погледна каква е работата! — развълнувано проговори черното моряче. — Позволете да отида...



Скалистъ брѣгъ отъ Г. Велчевъ

— Върви, ала бързай... Внимавай, Живковъ, да не се объркашъ въ тъмнината...

— И азъ ще го придружа, Егоричъ!—измоли се Ефремовъ.

И двамата моряци изкочиха изъ лодката и бѣгомъ припнаха по пустия брѣгъ по посока на детския плачъ.

И много скоро, почти на самия брѣгъ, тѣ намѣриха малко, черно момченце по ризка, заровено въ рохкия пѣсъкъ.

Около него нѣмаше жива душа. Само-самичко.

Двамата моряци учудено се изгледаха:

— Страшни дяволи!.. Каква безчувственость!.. Захвърлили детето... Брате Живковъ, тая работа не ми харесва. Решили сѫ, значи, да погубятъ детето... Оставили сѫ го тука, за да го изяде нѣкой крокодилъ... И видишъ ли го? Ей го крокодилътъ! Насамъ плува. Чулъ е гласа на детето...

И Ефремовъ взе детето на ржце.

— Какво ще го правимъ?

— Какъ какво? Ще го вземемъ въ лодката! Въ лодката, кѫде другаде?.. Е, миличко, не плачи! — ласкаво заговори Ефремовъ, стискайки детето до гърдитѣ си. — Самъ Господь те е изпратилъ къмъ насъ...

Голѣмо бѣ смайването въ лодката, когато следъ десетина минути двамата моряци се завърнаха съ плачущето дете на ржце и разказаха какъ сѫ го намѣрили.

Подофицерътъ просто не знаеше какво да прави и какъ ще отговаря предъ началството си:

— Защо го донесохте? — строго запита той, макаръ въ дъното на душата си и да разбираше, че не можеше да се остави детето само тамъ.

— На, донесохме го! И ти на нашето мѣсто, и ти щѣше да го донесешъ! — отвърна Ефремовъ. — Братя, нѣма ли у нѣкого малко хлѣбецъ? Детето може да е гладно...

Всичкитѣ моряци жално гледаха момченцето, което бѣ на около петь годинки. У нѣкого се на-

мѣри парче хлѣбъ, и Ефремовъ му го пъхна въ устата, която бързо задъвка.

— Видѣхте ли го, колко е гладно! Ехъ, какви злодеи имало по свѣта!

— Така или инакъ, съвсемъ нѣма да ни похвалятъ, че сме прибрали това момче. Съвсемъ нѣма. . . Значи сега пасажеръ ще имъ заведемъ! — пакъ забеляза подофицерътъ.

— Това ний нѣма да видимъ! — спокойно и увѣрено отвърна Ефремовъ. — Може би пъкъ и да ни похвалятъ.

Детето скоро заспа въ ржцетѣ на Ефремова. Той го покри съ чехола на лодочното платно. И некрасивото му, русо, съвсемъ не младо лице свѣтѣше отъ необикновенна нѣжность.

Скоро следъ това дойдоха офицеритѣ, качени на две каляски. Весели и добре си попийнали, тѣ веднага влѣзоха въ лодката:

— Отблъсвай отъ брѣга!

— Ваше благородие, — проговори старшията на лодката, обръщайки се къмъ най-старшия отъ офицеритѣ, — смѣя да ви доложа, че тукъ въ лодката взехме отъ брѣга единъ пасажеръ...

— Какъвъ пасажеръ?

— Едно малайско момченце. Та затова какво ще заповѣдате, ваше благородие...

— Какво момченце? Где е то?

— Ей го долу тамъ, спи подъ краката на Ефремова, ваше благородие...

И подофицерътъ обясни какъ били намѣрили детето.

— Щомъ сте го взели, взели сте го, значи! Нека и то да дойде съ насъ!... Повдигнете стожеритѣ! — изкомандува лейтенантътъ.

Платната бѣха поставени, и лодката съ лекъ ходъ се насочи къмъ клипера...

Пристигнали въ кораба, Ефремовъ постави намѣреничето въ своето легло и почти не спа цѣлата нощь, занятъ всѣки моментъ да следи дали то спи добре.

На сутриньта доложиха за произшествието на капитана, който разреши момчето да остане на клипера, докато клиперътъ бжде въ Батавия. Презъ това време той съобщи за намѣреничето на губернатора, който отъ своя страна обеща да го прибере и да го постави въ нѣкой приютъ. . .

Цѣла седмица малайчето прекара въ клипера, а Ефремовъ го гледаше съ нѣжностьта на майка.

Съшиха му цѣлъ костюмъ и го облѣкоха и обуха отъ глава до крака.

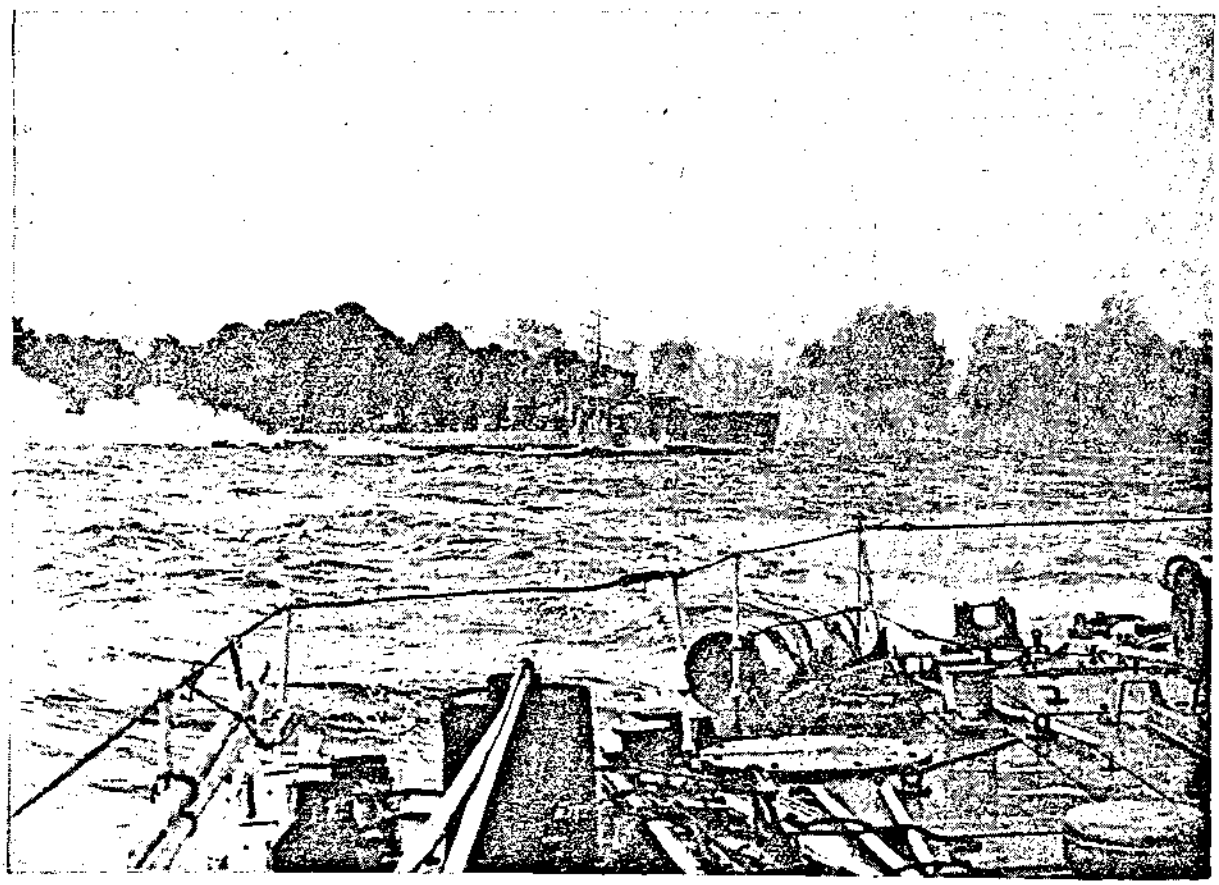
И когато въ надвечерието на заминаването ни дойде полицейскиятъ чиновникъ, за да вземе малайчето, всички моряци чрезъ корабника замолиха старшия офицеръ да изпроси отъ капитана да разреши да оставятъ момчето въ кораба.

А Ефремовъ, успѣлъ вече да се привърже къмъ момчето, съ тревожно нетърпение закача капитанския отговоръ.

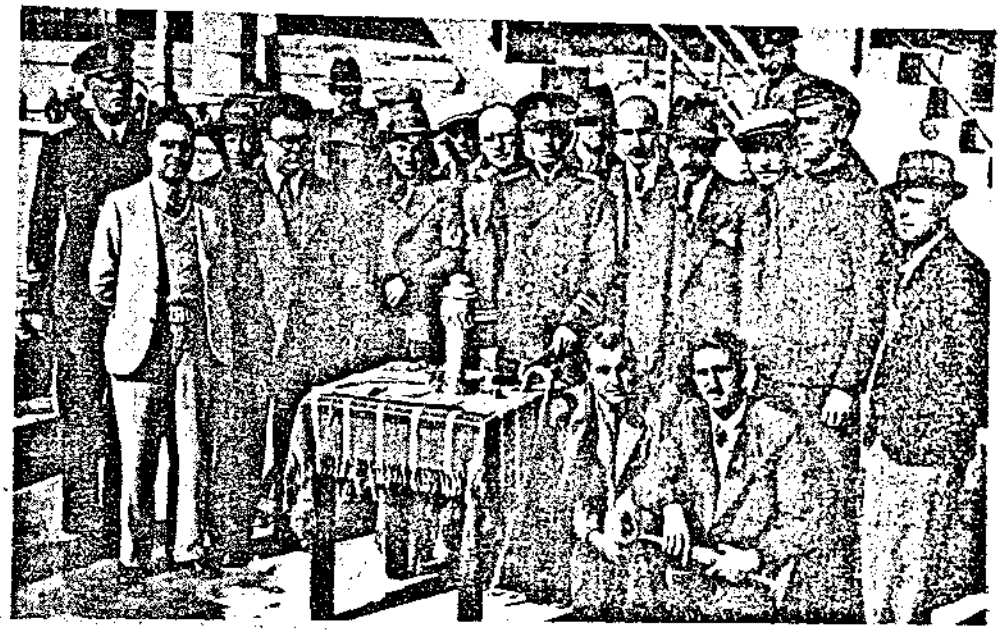
Капитанътъ не се съгласи.

Дълго време следъ това Ефремовъ си спомняше за коледната нощь и за това едващо не погинало дете, което можа да намѣри кжтче въ неговото сърдце. . .

Превелъ отъ руски: П. А. Шишковъ



Английски изтрѣбители поставятъ димова завеса



Раздаване на наградитѣ отъ Б. О. К. за предолимпийскитѣ състезания презъ 1939 г.

ВОДЕНЪ СПОРТЪ

Награждаване на отличили се спортисти.

По решение на Бълг. олимп. комитетъ, въ бждеще всѣка година, освенъ редовнитѣ клубови, областни и общобългарски състезания, ще се произвеждатъ български предолимпийски игри. Съ това се цели да се подобрятъ българскитѣ спортни постиженія и своевременно да се попълнятъ и поправятъ нѣкои пропуски и грѣшки.

За 1939 год. по-голѣмата часть отъ тия предолимпийски игри се изпълниха въ София отъ 15 до 21 октомврий. Само състезанията на вода — гребането и плуването се изпълниха отдѣлно: гребането въ Варна на 20 августъ и плуването въ с. Лжджене на 15 октомврий т. г.

Условията за работа презъ текущата година не позволиха да се обхване начъртаната програма въ пълнята ѝ цѣлость, но като начало игритѣ бѣха изпълнени много добре.

За да подчъртае вниманието си къмъ отличилитѣ се спортисти презъ тазгодишнитѣ предолимпийски игри и тия отличили се въ международни състезания и взели първенство най-малко между три нации, Б. О. К. реши въ едно тържествено публично събрание да имъ поднесе наградитѣ.

Това събрание бѣ опредѣлено да стане въ София на 3 декемврий 1939 г. въ театъръ „Роялъ". На него бѣха поканени да присѫтствуватъ всички шефове на учреждения, спортни деятели и благодетели, любители на спорта и спортисти, взели участие въ предолимпийскитѣ игри.

Препълненият салонъ очакваше откриването на тържеството.

На сцената бѣха наредени млади представители на всички видове спортъ, държащи високо знамената си и оградени съ народни знамена. На маса предъ тѣхъ сѫ наредени наградитѣ.

Въ 11 ч. се вдигна завесата и на сцената се появи генералъ о. з. Вел. Лазаровъ, председатель на Бълг. олимпийски комитетъ, за да обрисува въ кратка и сбита речь историята, важностьта и нуждата отъ спорта, следъ което започна раздаването на наградитѣ председательтъ на техническия съветъ при Б. О. К. Ив. Сокачевъ.

Първомъ бѣха извиквани за награждаване съ „Знака за спортно отличие" взелитѣ първенство въ международни състезания. Между многото имена се чуваха: о. з. подполковникъ Стойчевъ, о. з. майоръ Кр. Лѣхарски, Любенъ Дойчевъ, Г. Христовичъ и др. Единъ по единъ всички бѣха посрещани съ бурни ржкоплѣскания и ура, и значкитѣ имъ поставени отъ девици въ национални носии.

Започна награждаването на отличилитѣ се въ тазгодишнитѣ предолимпийски игри. Голѣма часть отъ тѣхъ не сѫ отъ София и тѣхнитѣ награди бѣха получени отъ ржководителитѣ на отдѣлнитѣ видове спортъ; тия, които бѣха въ София, бѣха декорирани отъ сжщитѣ девици.

Раздадени бѣха златни, сребърни и бронзови медали както следва:

	Златни	Сребърни	Бронзови	Забележка
На д-во Юнакъ	2	2	2	
Лов. Стрелческо д-во	3	3	3	
Б. Колоезд. съюзъ	7	4	4	
Б. Н. С. Федерация	12	12	12	II кат. — за турнирни игри; не на олимпийска лента
Б. Н. М. Сговоръ	35	55	13	
Б. Атлет. Съюзъ	6	6	6	
Б. Т. Съюзъ	5	5	5	
Жокей Съюзъ	2	2	2	II категория турнири; не на олимпийска лента
Волейболъ	6	6	—	"
Баскетболъ	8	8	—	"
Фехтовка	само грамоти за показна игра.			

Особно впечатление направи извикването и награждаването на представителитѣ отъ водния спортъ — гребане и вѣтроходство. Излизането на главния ржководитель на водния спортъ бѣ съпроводено съ бурни ржкоплѣскания. Той и награждаванитѣ плувци (които се оказаха въ София) презъ всичкото време на четене имената бѣха осѣтени съ прожекторъ. Отъ всичко 146 олимпийски медали на бѣла олимпийска лента, Б. Н. М. С. получава 83 т. е. 57%.

Медалитѣ на неприсѫтствувалитѣ ще бждатъ изпратени отъ Г. у. тѣло на Б. п. м. сговоръ на съответнитѣ клонове за раздаване.

Следъ раздаване на наградитѣ, артисти отъ Народната опера и спортенъ клубъ „Срѣдецъ" изпълниха забавна програма, въ която особно се понравиха хубавитѣ народни хора на спортиститѣ отъ „Срѣдецъ".

Тържеството бѣ завършено съ прожектирането на филма „Стройна младежъ" въ който нагледно сѫ представи начинитѣ за развиване и закрепването на здрави тѣла, основи на здрави духовни сили, тъй нуждни за спокойствието, напредъка и величието на Родината.

Г. П.

КНИЖНИНА

Заслуга или вреда?

(По поводъ романа „Капитанъ“ отъ Яна Язова)

Съ тежки усилия човѣкъ изчита книгата на Яна Язова и съ болка на сърдце се запитва: какво е накарало младата българка да се самоотрече като писателка, да обремени родната книжнина съ една злополучна творба и най-сетне — откжде е почерпила вдъхновение за едно безпримѣрно кощунство съ нашитѣ рибари и моряци?

Нѣма да говоря за стойностьта на книгата отъ чисто художествено гледище: това ще сторятъ на свой редъ книжовнитѣ ценители.

Застаналъ на морелюбския постъ, чрезъ страницитѣ на „Морски сговоръ“ изпълнявамъ наложителенъ дългъ да поясня предъ четци и общество какво представляватъ и допринасятъ писания отъ рода на романа „Капитанъ“ за дѣлото на морска България...

Да се нарисува образътъ на единъ българинъ, който съ борческа победна стжпка е възмогналъ прѣчкитѣ въ живота и е успѣлъ отъ бедно неуко рибарче да стане даровитъ корабоначалникъ, да представишъ служителитѣ въ родното корабоплаване съ непрестаненъ походъ по синята пустиня на свѣтовнитѣ морета, увѣнчали челата си съ цвѣтята на страданието и подвига, да възкресишъ творчески нечетната дружина на роднитѣ риболовци, които въ дни на успѣхъ и несполука оставатъ неизмѣнно бодри стражи и вѣрни рицари въ суровата обстановка на риболовния поминъкъ, да посочишъ красотата на черноморската земя, дето кънтятъ вѣчнитѣ сърдечни трепети на вѣрващи въ звездата си приморци — ето една благодарна писателка и родолюбска задача.

Колко градивно вещество би намѣрилъ човѣкътъ на перото за една творба, наситена съ жизнена правда, напоена съ възпитателска мощь — искрено очаквана като откровение отъ сухоземцитѣ и желана като заслужено признание и изразена обичъ отъ българскитѣ моряци!

Това сж прости истини, които се знаятъ като думитѣ на всѣкидневна молитва, и толкова по-неприятно изненадващъ е невѣроятно чудовищниятъ начинъ, по който ги е изтълкувала и отразила Яна Язова въ споменатата вече книга.

Хероятъ на романа Христо Катинъ Кълвачътъ е невъзможенъ като душевно и тѣлесно развитие: изтъканъ отъ противоположности и несъобразности съ човѣшката природа изобщо, той е представенъ като изродъ дори и въ неговитѣ „най-възвишени“ прояви. За него не сжществуватъ никакви установени правила, закони и осветени отъ преданието обичаи на общежитието. Той е дете, което проявява гигантска сила, юноша, който е съ свръхчовѣшки познания, и младъ човѣкъ, съ опита и чара на избранникъ между милиони. Неговата привидна доброта и наивность е редомъ съ престжпитѣ му склонности да е злобенъ побойникъ съ животински нравъ. . . „Кълвачътъ тренерѣше цѣлъ отъ омраза, отъ злоба, отъ съжаление, отъ жажда да разкжсва кости и месо“ — стр. 166 — Никжде не може да се разбере въ какво се състои неговата добродетель като човѣкъ и морякъ, защото само необуздаемата себичность и себелюбие се явяватъ като мѣродавни страсти на всѣка стжпка въ живота му . . . Така, запримѣръ, Кълвачътъ като четиринадесеть годишенъ младежъ съ своята свирепость и побойнически възможности всѣва страхопочитание у мускулеститѣ сурови рибари, пакъ на тази крехка възрасть проплава съ безгрижна леснина съ тежка гребна лодка разстоянието отъ Созополъ до Варна, става капитанъ на аламани (около 15-годишенъ) и натоварилъ една моторна лодка съ риба той се запжтва за Варна да получи въ замѣна голѣмъ параходъ, но като не успѣва, продава рибата и съ полученитѣ пари, като частенъ ученикъ отъ неуко подивѣло рибарче само за две години завършва петокласно образование, започвайки отъ първо отдѣление. . . Записва се въ Морското училище, кждето проявява необикновени дарби и прави впечатление на всезнаещъ. Поправя преподавателитѣ си, откривайки честитѣ имъ грѣшки. Всички около него въ училището сж нищожества — дребосъчета въ разбирания, знания, дѣла. Христо Катинъ тържествено профучава и презъ едно морско училище въ чужбина за да стане капитанъ на единъ български корабъ — и много наскоро — корабоначалникъ. . . Като невръстенъ дрипавъ лодкарь той се влюбва съ похвата на зрѣлъ мжжъ въ случайно срещнато момиче, което продължава да задиря изъ свърталищата на женитѣ за всички, влюбва се въ съпругата на своя командантъ съ нахалното изкуство на изтънченъ прелъститель.

Попада въ диритѣ на корабенъ механикъ, който върши непозволена размѣна съ хашишъ въ Александрия, и въ жаждата си за богатства, го измѣства и замѣства въ тази доходна дейность.

Този изникналъ отъ „людската тиня“ човѣкъ се възмущава, че въ нашитѣ кораби нѣмало „мрамори, злато, кристали, свѣтлини“. Отива да изкаже своитѣ недоволства въ параходната дирекция (кждето директорътъ едва не го разцѣлува) отъ негодностьта на българскитѣ параходи и да направи заканителното съобщение, че тѣхнитѣ обслуги се бунтували и не желаели повече да излагатъ живота си на опасности. Сжщиятъ този човѣкоподобенъ образъ и чудовищенъ български морякъ, посветилъ се на престжпна търговия съ упоителни вещества, бива убитъ въ Портъ-Саидъ отъ отмъстителния свой механикъ...

Спрѣхъ се повече на капитанъ Христо Катинъ, за да стане излишно описването на превъзхождащитѣ го по отрицателни чърти други образи, дадени като представители на нашето търговско мореходство. Повтарямъ: всички сж изплетени отъ съставкитѣ на отрицанието — нито единъ не е носитель и изразитель на доброто, положителното, творческото начало. Тѣ сж представени като дребнавци, които тънатъ въ любовни сплетни, озлобени преследвачи на своитѣ съперници въ моряшкото поприще, пияници, развратници, забравили задълженията си къмъ домъ и семейство, контрабандисти, готови на всички престжпления, въ името на женитѣ и златото..

А въ сжщность, има една избрана дружина люде, които носятъ на своитѣ отрудни плещи дѣлото на родното корабоплаване, които иматъ исторически заслуги за възхода ни по море въ най-ново време, които разнасятъ името на страната ни и славата на народния трибагреникъ, развѣвашъ се гордо отъ кърмитѣ на роднитѣ кораби изъ далечнитѣ свѣтовни предѣли— и тѣзи неуморни морски труженици съ свѣтлитѣ добродетели на трудолюбивия, честенъ и храборъ българинъ показватъ и доказватъ, че сме доблестни работници и борци не само на сушата, но и по водата.

Това сж истинскитѣ български мореходци, които само злата воля и вродената склонность на авторката да изопачава и изобразява въ изроденъ видъ действителностьта е пренебрегнала, като си е позволила една настояща гавра съ тѣхъ и е направила престжпния опитъ да заблуди и измами българскитѣ четци. . .

Колкото се отнася до българскитѣ риболовци, Я. Я. ги е представила като гладни кучета съ облика на двуноги сжщества, които се лаятъ, които се хапятъ, посветили се на пиянство, побоища, просташки задявки, безкрайни умувания и всичко лошо, отколкото на саможертвена привързаность къмъ морето и рибарския поминъкъ. Тѣ се подвизаватъ като изгладнѣла сбирщина отъ полуразбойници, като нѣкакви книжни кино-образи, които постоянно сж жертва на лодкокрушения, та даже не помнятъ името на лодката, съ която сж се давили последния пжть.

По такъвъ начинъ и слънчевиятъ Созополъ, срѣдището на нашето риболовство, описанъ като черна купчина отъ полусрутени колиби, каточе въ съседство съ нѣкакво мжтно и мъртво блато, а не съ пѣещото родно Черно-море, става печална сцена на една мизерна драма, която се нарича рибарски битъ.

Ни поменъ отъ рицарската борба на снажнитѣ наши рибари, която по сила и великолепие съперничи съ пѣсенъта на морето, съ неговата вѣчна, неподражаема симфония. . .

Лекотата, съ която авторката се е осмѣлила да се гаври и опорочи скжпи достояния на морска България, не е пропустнала и Морското на Н. В. училище, което въ книгата е изобразено като жалъкъ образецъ на учебно заведение. Възпитаници, редъ наука, преподаватели—всичко е дадено съ окраска нѣмаща нищо общо съ висотата на учебно-възпитателнитѣ приноси на това единствено у насъ огнище, което Я. Я. забравя че е военно заведение, надхвърлящо обсега на морско-техническата просвѣта. . .

Нѣма да изброявамъ стотицитѣ „чисто технически“ грѣшки нелепости и наивни положения, които изобилствуватъ въ всѣка страница и допринасятъ за пълната неиздържаность на романа „Капитанъ“ въ морско отношение. . . Чужда за морето, морскитѣ люде и дѣлото имъ, Я. Я. не е отразила въ творбата си една жива действителность — наблюдавана, разучавана и съ вещина правилно изтълкувана. Прибѣгвайки къмъ хрумванията на своето болно въображение и къмъ безсъдържателнитѣ образи на своето съчинителство, тя е загубила почва подъ краката си, изпаднала е въ творческо безсилие.

Така, изцѣло романътъ на Яна Язова е лишенъ отъ жизнена правда: като съдържание и постройка той по всички посоки е несполучено творение. Отъ тази книга — ако иматъ

търпението да я прочетатъ! — нашенцитѣ ще узнаятъ **какви не сж** нашитѣ рибари, моряци, нашето море и приморие. . .

Завършвамъ съ пожеланието: да бдимъ съ родолюбска мощь непрестанно и неуморно! Да отбеляза̀ваме, всѣки споредъ силитѣ и своитѣ възможности, строителна заслуга въ завоевателния народностенъ походъ къмъ морето, като се пазимъ *отъ свѣтотатско пагубно вредителство, па макаръ то да е сторено* съ единъ романъ! . .

КРУМЪ КЪНЧЕВЪ.

Изъ живота и дейностьта на организацията

Членътъ на организацията ни г. Денчевъ, началникъ на ломското пристанище, презъ време на специализацията си въ Лондонъ т. г. е ималъ щастливата идея да посети Английската морска лига и да се срещне съ председателя на сжщата, лордъ Лойдъ.

Г-нъ Денчевъ е билъ приетъ много любезно и е билъ обкржженъ съ особно внимание. Той е запознаялъ ржководителитѣ на Английската морска лига съ нашитѣ задачи и дейность, като е станалъ изразитель и на нашитѣ особни симпатии къмъ сродната ни организация въ великобританската империя, отъ която черпимъ поуки и импулсъ за дейность въ полза на морската идея.

По случай напущането на Англия и завръщането му въ България г. Денчевъ е получилъ отъ председателя на Великобританската лига едно прощално писмо, съдържанието на което той има любезността да ни предаде.

Като считаме, че то е отъ много голѣмо значение за преценката, която се дава въ странство за нашата организация и за идеитѣ, на които служимъ, ние си позволяваме да предадемъ изцѣло това писмо.

Ние се извиняваме за това предъ лицата, които засѣгаме, и вѣрваме, че тѣ най-добре ще схванатъ нашитѣ искренни намѣрения да бждемъ полезни на общата ни идеология.

Лондонъ, 13 декември 1939 г

Драгий г. Денчевъ,

Като председатель на Морската лига на британската империя, бѣше голѣмо удоволствие за мене да се науча за работата, която се върши отъ Българския народенъ морски сговоръ, и бихъ билъ много признателенъ, ако предадете на Управителното тѣло и на членоветѣ му моитѣ хубави пожелания за успѣхъ въ Вашето дѣло.

Азъ съмъ увѣренъ, че морскитѣ сили на британската империя и на България, чиято подкрепа представлява предметътъ на нашитѣ две лиги, никога не ще бждатъ използувани за агресивни цели, но само въ защита свободата на моретата и правата на всички народи — голѣми и малки — за мирното развитие на тѣхната култура и търговия и се надѣвамъ, че флотитѣ на двата народа ще работятъ винаги въ приятелско сътрудничество за осжществяването на тѣзи цели.

Управителното тѣло на Морската лига въ Лондонъ ще бжде винаги радостно да приеме членове на Б. Н. М. С., които могатъ да посетятъ Англия, и ще бждемъ доволни да чуваме отъ време на време новини за Вашата деятелность.

Съжалявамъ, че нѣмахъ възможностьта да Ви срещна преди заминаването Ви, за да Ви предамъ лично тѣзи пожелания.

Лойдъ.

Въ дирекцията на водитѣ съобщения е образувана библиотека; по решение на Гл. упр. тѣло на библиотеката се изпратиха по единъ екземпляръ отъ всички излѣзли до сега списания и печатни издания на организацията.

Утвърдено е измѣнението на „Правилника и тарифа за такситѣ, събирани въ българскитѣ морски и дунавски пристанища". Къмъ чл. 33, отнасящъ се до постройка и поправка на кораби и тѣхнитѣ машини, уреди и пр. въ пристанищнитѣ работилници, е прибавена следната забележка: „При изпълнение на поржчки за постройка на плавателни сждове, предназначени за спортни цели, когато тѣ се правятъ отъ законно сжществуващи спортни организации въ страната, установената пристанищна такса въ *алинея* „Р" *на горния* членъ въ размѣръ 40% върху сбора на надницитѣ на наетитѣ работници и щатни служители, извънредното възнаграждение и разходитѣ за обществени осигуровки, не се събира". Това измѣнение е отъ голѣмо значение за развитието на гребния и вѣтроходенъ спортъ, защото дава възможность да се строятъ лодки на коствена цена. Умоляватъ се клоноветѣ да обърнатъ внимание, че поржчкитѣ за постройка на спортни лодки трѣбва да се правятъ чрезъ съответнитѣ клонове.

Това обстоятелство е отъ голѣмо значение, за да бждатъ привлѣчени като членове на организацията всички спортисти по водния спортъ, ако тѣ желаятъ да се възползуватъ отъ горното поощрение.



Лѣтовници отъ Петричкия клонъ на Б. Н. М. С.

Съдържание:

1. Силна воля — Ал. Маноловъ, **2. Дунавъ** — Я. К. Сираковъ, **3. Подводникъ срещу подводникъ** — В. Паспалеевъ, **4. Миночистачи** — В. Игнатовъ, **5. Морски традиции** — А. Б. **6. Магнитнитѣ мини и тѣхното действие** — В. Паспалеевъ. **7. На бждни вечеръ** — К. М. Станюковичъ, **8. Воденъ спортъ**, **9. Книжнина**. **10. Изъ живота и дейностьта на организацията**, **11. Страница за малкитѣ.**

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ Г. В. Паспалеевъ, д-ръ П. Д. Сворчевъ и д-ръ Ст. Ив. Стояновъ.

Страница за малките

Веса Паспалеева

Рибарчета

Слънчо щомъ огрѣе
нашата колиба,
съ мрежитѣ на рамо
тръгваме за риба.

На брѣга ни чака
лодчицата бѣла,
ние сме моряци
опитни и смѣли.

Съ часове се губимъ
по море открито,
пѣсеньта ни прави
още по-честити!

Връщаме се вечерь
съ първата звездица,
носиме на мама
рибки за чорбица!



Комендантътъ на кораба у дома си

Вѣрното куче

Една сутринь рибарьтъ каза на жена си:

— Намислихъ да удавя старото куче. Напраздно яде хлѣба ни. За нищо не го бива. По цѣлъ день се изтѣга предъ колибата и премигва срещу слънцето.

— Не бива да постжпишъ така жестоко съсъ твоето старо вѣрно куче, — рече жена му. — Нека не ти се свиди хлѣба, който му дава шъ на старини

Но рибарьтъ не я послуша. Изведе го една сутринь скришомъ, качи го въ лодката си, превърза около шията му тежъкъ камъкъ, улови го за преднитѣ крака и се приготви да го пусне въ водата.

Кучето бѣше доста тежичко, а рибарьтъ — слабъ и несржченъ. Лодката се наклони, кучето-падна въ морето и повлѣче подире си рибаря.

Рибарьтъ сжщо бѣше старъ и слабъ. Опита се да се бори съ вълнитѣ, но усѣти, че отива надъното. Само единъ мигъ трѣбваше да се удави, ако съ бедното животно не бѣше се случило чудо. Тежкиятъ камъкъ бѣше успѣлъ нѣкакси да се изхлузи отъ шията му. Щомъ видѣ своя давещъ се господарь, умното животно се хвърли къмъ него, улови го за дрехитѣ съ якитѣ си зжби и съ мжка го изтегли на брѣга.

Заплака отъ благодарность жестокосърдечният рибарь, заведе своето вѣрно старо куче въ колибата си и не помисли занапредъ да се раздѣли съ него.

СЪДЪРЖАНИЕ

на шестнадесетата годишнина (1939 г.) на сп. „Морски сговоръ"

(римскитѣ цифри означаватъ номера на книжката, а арабскитѣ — страницата)

1. Американскиятъ флотъ въ борбата му съ германскитѣ подводници — лейтенантъ В. Паспалеевъ, IX, 164.
2. Бойнитѣ флоти въ утрешнитѣ войни — кап. лейт. Г. Панчевъ II, 25.
3. Буря — Надя х. Йовкова IV, 74.
4. Българското море—Ал. Маноловъ I, 1.
5. Воденъ спортъ—II, 35; IV, 77; VI, 115; VII, 138; IX, 179; X, 195.
6. Вълна (стих.) — М. Матеева II, 26.
7. Германскитѣ подводници въ войната 1914/18 г.—лейт. В. Паспалеевъ VII, 124,
8. Дарданелската трагедия — Ариелъ II. 27; III, 44.
9. Деде-агачкото пристанище презъ време на балканската война — кап. I р. С. Н. Ивановъ I, 8.
10. Дейвисовиятъ апаратъ за спасяване— А. Б. VI. 114.
11. Дирекция на водитѣ съобщения — В. Игнатовъ II, 21.
12. Днешнитѣ проблеми за водитѣ, които обграждатъ България — проф. Ст. Чолаковъ II, 22.
13. Долу знамето! — В. Игнатовъ VI, 108.
14. Дреболии задъ кулиситѣ—П. А. Шишковъ VII, 135.
15. Дунавскиятъ воененъ транспортъ „Варна"—кап. I р. С. Н. Ивановъ IX, 169.
16. Дунавъ — Янко К. Сираковъ X, 182.
17. Държавата и Бълг. търг. парах. д-во В. Игнатовъ IV, 62.
18. Единъ разрушитель на работа — П. А. Шишковъ II, 29.
19. Една петнадесетгодишнина — Йовко Л. Обрейковъ V, 98.
20. Желѣзопжтниятъ корабъ Русе—Гюргево — инж. Т. Д. VIII, 151.
21. Заслуга или вреда? — Крумъ Кънчевъ X, 196.
22. Зимното пристанище при Русе — Хр. Русевъ II, 34.
23. Изгрѣвъ край морето — Стефанъ Ив. Стояновъ V, 93.
24. Изненада—Добринъ Василевъ III, 58.
25. Изпълненъ дългъ — Ал. Маноловъ VII, 121.
26. Изъ дипломатическата история на Срѣдиземно море—Янко К. Сираковъ V, 84.
27. Изъ живота и дейностьта на организацията I, 19; II, 38; III, 60; IV, 77; V, 100; VI, 117; VIII, 154; X, 197
28. Изъ художествената съкровищница на морето—д-ръ Г. В. Паспалевъ III, 57; IX; 177.
29. Капитанъ Бринкъ — В. Геновска — Герчева I, 12.
30. Карачели — кап. I р. С. Н. Ивановъ IV, 67.
31. Корабътъ на византийцитѣ—Леонидъ Паспалеевъ VII, 133.
32. Корфелскиятъ бой — Мичманъ отъ флота VI, 103.
33. Линейнитѣ кораби — лейт. Паспалеевъ I, 5.
34. Линейниятъ флотъ и владѣнието на моретата — Ариелъ VII, 122.
35. Магнитнитѣ мини и тѣхното значение—лейтенантъ В. Паспалеевъ X, 189.
36. Миноторсене — В. Игнатовъ V, 91.
37. Миночистачи — В. Игнатовъ X, 186
38. Морето въ българскитѣ народни пѣсни — Ем. Г. Мутафовъ III, 55.
39. Морето и полската живопись — Веселина Геновска — Герчева V, 99.
40. Морската война — В. П. VII, 139.
41. Морската и колониална лига въ Полша—Веселина Геновска—Герчева V. 90.
42. Морската политика около Балканитѣ — Ал. Маноловъ VI, 112.
43. Морски новини и съобщения I, 20; II. 39; IV, 78.
44. Морски пейсажи отъ Георги Велчевъ — Добринъ Василевъ IV, 76.
45. Морски традиции — А. Б. X, 189
46. На бѫдни вечеръ — К. М. Станюковичъ X, 192.
47. Най-голѣмиятъ дизеловъ електрически параходъ на свѣта — П. Р. VI, 118.
48. Нашата атака — В. Игнатовъ IX, 161.
49. Нашата мощь—Морски сговоръ V, 81
50. Нашата надежда — Морски сговоръ VI, 101.
51. Новитѣ срѣдства на минната война — Лейтенантъ В. Паспалеевъ IX, 178.
52. Новъ пжть — Илия Мусаковъ IX, 172.
53. Обичамъ те, море (стих.) — М Матеева I, 4.
54. Параходъ „Шипка"—В. Игнатовъ I, 16
55. Петковденъ — В. Игнатовъ VIII, 148.
56. По случай 60-годишнината на Дунавската на Н. В. Флотилия — кап. I р. С. Н. Ивановъ VII, 126.
57. Подводната война — лейтенантъ В. Паспалеевъ VIII, 142.
58. Подводникъ срещу подводникъ—лейтенантъ В. Паспалеевъ X, 184
59. Подводникътъ въ модерната морска война — Щурмъ VI, 111.
60. Поукитѣ отъ боя въ Северно море — А. Б. VIII, 153.
61. Призраци и морски легенди — Т. Т. VI, 109.
62. Пролѣтъ край морето — Ст. Ив. Стояновъ III, 59.
63. Първата война въ ефира — В. Игнатовъ IX, 168.
64. Пжтуване въ лошо море — Фурнаджиевъ VI, 106.
65. Рибарското пристанище въ Есбергъ—Дания — инж. В. Божковъ VII, 131.
66. Саргасовитѣ водорасли—мичманъ I р. Ал. Б. Райновъ VII, 132.
67. Свободата — В. Игнатовъ III, 31.
68. Силна воля — Ал. Маноловъ X, 181.
69. Синиятъ диамантъ — Рабено II, 32.
70. Скритата и изненадваща атака на подводницитѣ срещу бойнитѣ кораби на противника — кап. I р. С. Н. Ивановъ V, 87.
71. Следъ двадесеть и една година — В. Игнатовъ VIII, 141.
72. Случай отъ войната — В. Игнатовъ V, 89.
73. Старинятъ вълкъ — Надя х. Йовкова IX, 175.
74. Стопанската и природна ценность на „Царска рѣка" — Коста П. Качевъ V, 97.
75. Страница за малкитѣ — II, 40; IV, 79; VI, 119; VIII 155; X 198.
76. Стратегическитѣ позиции на Англия, Франция и Италия въ Срѣдиземно море — лейт. В. Паспалеевъ III, 50.
77. Съ „Варна" на югъ — Ст. Ив. Стояновъ I, 17; IV, 71.
78. Съ подводникъ презъ Атлантика — А. Б. III, 47.
79. Съобщенията чрезъ Дунавъ—Ал. Маноловъ IV, 61.
80. Танджеръ—лейт. В. Паспалеевъ V, 96.
81. Татковина — Я. К. Сираковъ III, 32.
82. Течнитѣ горивъ и Срѣдиземно море — инж. Т. Делистояновъ IV, 65.
83. Удържавяването на Бълг. търг. парах. д-во — Ал. Маноловъ V, 82.
84. Флотъ и армия — к. адмиралъ Ив. Вариклечковъ I, 2.
85. Флотътъ въ помощь на армията при отбраната на брѣга — П. Р. VI, 102.
86. Френската морска и колониална лига —Я. К. Сираковъ I, 19.
87. Христо Ботйовъ и параходъ „Радецки" — П. Т. Първановъ V, 94.
88. Черно море и Дарданелитѣ—Янко К. Сираковъ VIII, 145; IX, 162.

СПИСЪКЪ НА АВТОРИТѢ

(цифритѣ означаватъ пореднитѣ номера отъ статиитѣ въ горното съдържание)

А. Б. 10, 45, 59, 77
Ариелъ 8, 34
Божковъ В., инженеръ 64
В. П. 40, 43
Вариклечковъ Ив., адмиралъ 83
Василевъ Добринъ 5, 24, 44
Геновска — Герчева Веселина 29, 39, 41
Делистояновъ Т., инженеръ 20, 81
Ивановъ Сава Н., капитанъ I р. 9, 15, 30, 55, 69
Игнатовъ В. 11, 13, 17, 27, 36, 37, 48, 49, 53, 54, 62, 66, 70, 71
Йовкова Надя х. 3, 72
Качевъ Коста П. 73
Кънчевъ Крумъ 21
Маноловъ Ал. 4, 25, 42, 67, 78, 82
Матеева М. 6, 52
Мичманъ отъ флота 32
Мусаковъ Илия 51
Мутафовъ Еманоилъ Г. 38
Обрейковъ Йовко Л. 19
П. Р. 46, 84
Панчевъ Г., кап. лейтенантъ 2, 5
Паспалевъ д-ръ Г. В. 18
Паспалеевъ Валентинъ, лейтенантъ 1, 7, 33, 35, 50, 56, 57, 75, 79
Паспалеева Веса 74
Паспалеевъ Леонидъ 31
Първановъ П. Т. 86
Рабено 68
Райновъ Ал. Б., мичманъ I р. 65
Русевъ Хр. 22
Сираковъ Янко К. 16, 26, 80, 85, 87
Станюковичъ К. М. 45
Стояновъ д-ръ Стефанъ Ив. 23, 61, 74, 76
Т. Т. 60
Фурнаджиевъ 63
Чолаковъ Ст., професоръ 12
Шишковъ П. А. 14, 18
Щурмъ 58

ДЕЙНОСТЬТА НА ОБЩИЯ СЪЮЗЪ НА Б. З. КООПЕРАЦИИ през 1938 год.

Презъ изтеклата 1938 г. Общиятъ съюзъ на българскитѣ земедѣлски кооперации е извършилъ следнитѣ по-важни търговско-стопански дейности:

Изнесълъ на външния пазаръ: 1434 вагона плодове и зеленчуци за 85,964,500 лева; 42,135,120 бройки яйца за 72,469,020 лева; събралъ за вжтрешния пазаръ и изнесълъ въ чужбина 200,746,000 килограма зърнени храни за 687,164,000 лева; млѣчни и животински произведения 800,084 килограма за 24,779,791 лева и др.

Доставилъ и пласиралъ на вжтрешния пазаръ: колониални стоки за 48,191,151 лева; петролъ и петролни деривати за 51,600,000 лева; машини и резервни части за 19,220,000 лева; книжни материали за 2,470,000 лева и др.

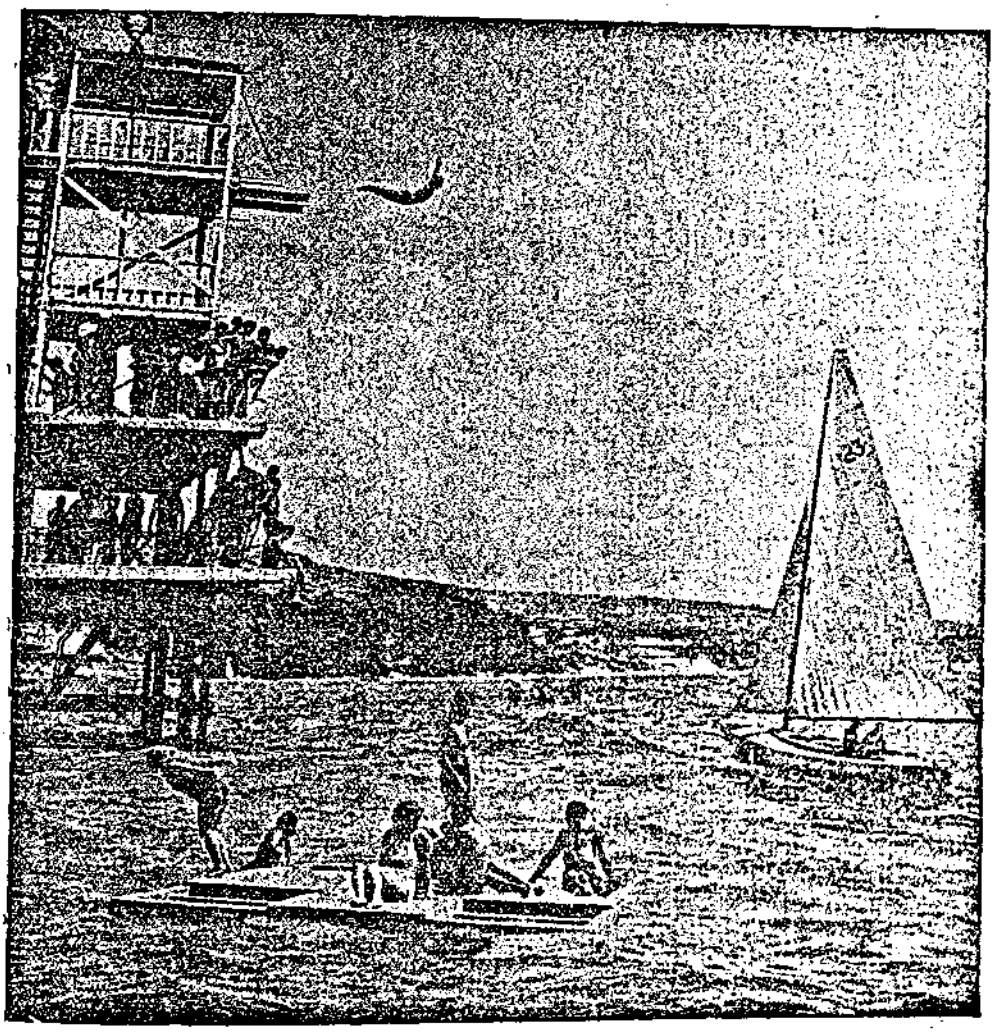
Презъ сжщото време Общиятъ съюзъ на Б.З.Кооперации е обединилъ 38 районни кооперативни съюзи и синдикати, 1500 земедѣлски кооперации съ 320 хиляди членове земедѣлски стопани.

Цѣлокупната организация на селското кооперативно движение е извършила презъ изминалата 1938 година и голѣма културно-просвѣтна дейность. Тя обгръща всестраннитѣ културно-просвѣтни интереси на българското село; подържане на читалища въ селото, постройка на чешми, подпомагане на ученически трапезарии, създаване на младежки кооперативни културно-просвѣтни групи, ученически кооперации, организиране на курсове, сказки, събрания, вечеринки, кино пропаганда; издаване на вестникъ „Кооператоръ“ въ 18,000 екземпляра, списания „Младъ кооператоръ“ въ 8,000 екземпляра, „Кооперативенъ подемъ“ въ 4,000 екземпляра, детско списание „Росица“ въ 14,000 екземпляра; месечни притурки къмъ вестникъ „Кооператоръ“, „Здравна просвѣта“, „Кооперативна практика“, „Поминъчна просвѣта“ и много други книги, брошури и пр.

Общъ съюзъ на бълг. земедѣлски кооперации.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ ПО СВОЕТО МѢСТОНАХОЖДЕНИЕ И КЛИМАТЪ МОРСКИ-КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА Е'вропа.

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

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

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

50% намаление за пжтуване 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 търнества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ"

Прелестно кжтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансингъ.

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, Палестиня и Египетъ, като се посещаватъ попѫтнитѣ пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирея.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Разписанията, както и тарифитѣ на всички пѫтувания, които извършватъ корабитѣ на Българското търговско параходно д-ство, редовни и извънредни, сѫ дадени въ отдѣленъ проспектъ, който се намира въ всички дружествени агенции въ странатѫ 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 двап жти. въ месеца съ параходитѣ *„Бургасъ"* и *„Ц. Фердинандъ"*, само отиване и/и само връщане, безъ храна сѫ:

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

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

I класъ 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 май до 15 септемврий, съ право на ощуване въ Царево въ помѣщенията на съответната класа сѫ:

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

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

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 пѫленъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

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

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

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

Печатница „Войниковъ" — Варна