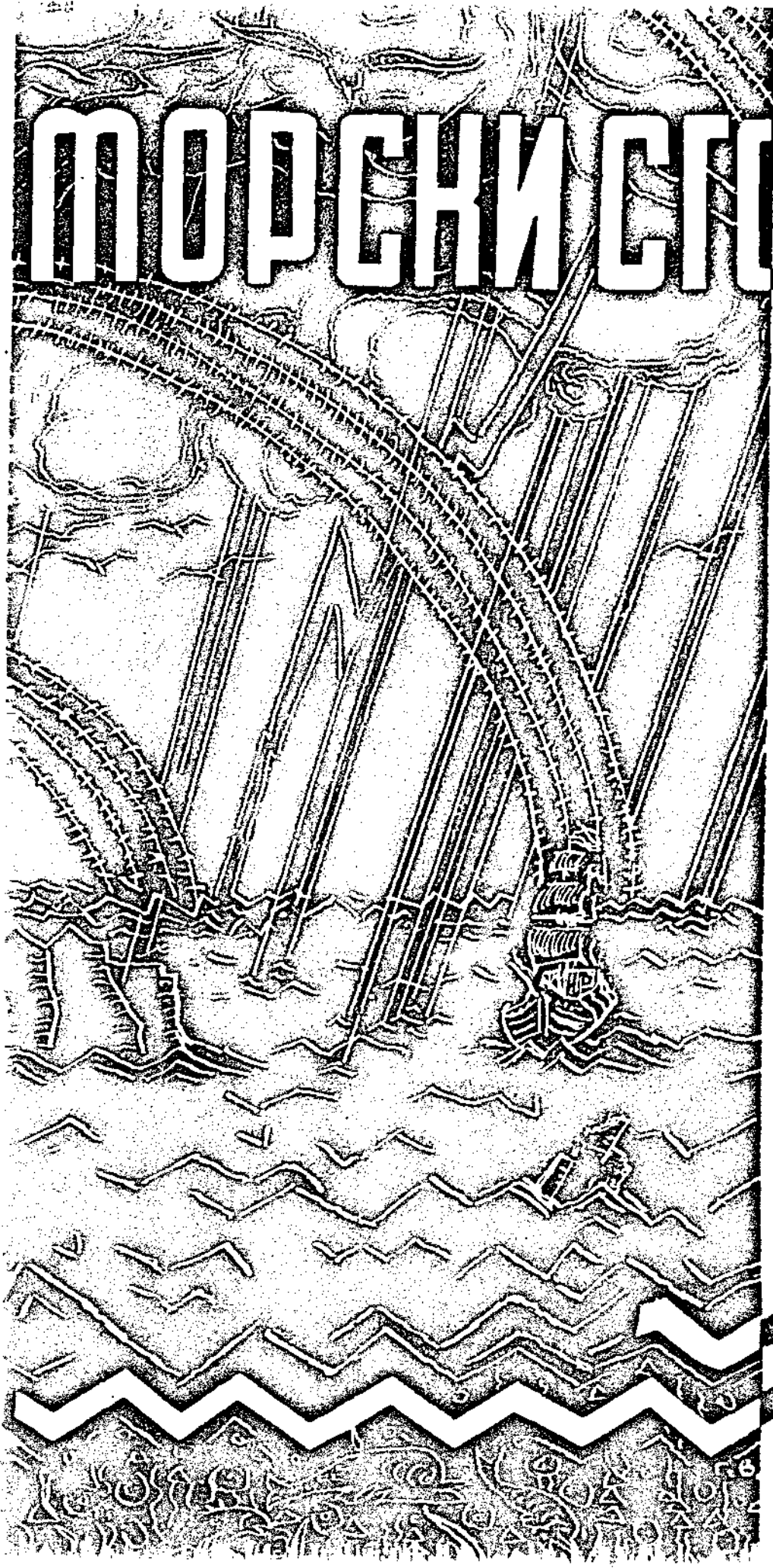




ТОРСКИ СГОВОРЪ



XVII година



Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ЗА ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.

НАПИТАЛЪТЪ 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; занаятчинтѣ и занаятчийскитѣ
кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

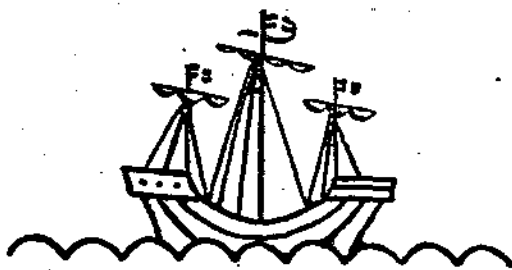
ИЗВЪРШВА:

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

Седалище и управление въ София

10 клона и 48 агенции въ всички производителни, земедѣлски
градове и села, 250 популярни банки въ цѣлата страна, които
извършватъ влогово-акредитивна служба. Постоянна кооперативна
изложба въ София.

34808



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 17.
Варна, април 1940 год.

Урежда
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ

Брой 4.
Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

НОВА ПРИДОБИВКА

Отъ 24 мартъ т. г. фериботътъ се намира вече въ варненското пристанище. Следъ кратъкъ престой за прегледъ и почистване въ дока, той ще продължи пътя си за окончателното си мѣстослужение — Русе. Една голяма придобивка за нашето корабоплаване и за стопанството ни се осъществи.

Неговото пристигане съвпада съ напрежение, което обхваща всички крайдунавски държави въ връзка съ войната и съ мъркитъ за засилване на блокадата. Това положение, обаче, изтъква още повече значението му, защото той ще има да изпълнява усилена работа, тъй като транспортътъ презъ рѣката ще бѣде отъ първостепенно значение при днешното изключително време.

Но колкото и задачата му при днешнитъ тежки времена да е важна, тя ще бѣде отъ още по-голямо значение, когато настѣпни нормалния стопански стокообмѣнъ при спокойна мирновременна обстановка. Ето защо, макаръ че доставянето му е съ закъснение въ сравнение съ настѣпнитъ събития, каквато изобщо е участъта на всичкитъ ни порѣчки въ връзка съ корабоплаването ни, ние посрѣщаме появянето му въ наши води съ радостъ и съ надежда.

Фериботътъ е предвестника на нашата нова национална морска политика и пръвъ представителъ на набелязанитъ за доставяне плаващи съдове на р. Дунавъ, за да се осъществи най-последна отъ главнитъ цели, насаждани съ такава настойчивостъ отъ нашата организация — създа-

ване на наше родно корабоплаване, на р. Дунавъ.

„София“, така е неговото име, заедно съ своя събратъ отъ срещуположния брѣгъ, „Букурещъ“, ще си подадатъ ръце презъ водитъ на общата рѣка, за да творятъ блага за двата съседни народи и да създадатъ условия за още по-тѣсно стопанско сътрудничество чрезъ свързването на дветъ желѣзопѣтни мрежи.

Осъществяването на този проектъ бѣше съпроводено съ преодоляването на много прѣчки и погрѣшни разбирания. Затова и заслугитъ на тѣзи, които се заеха съ неговото прокарване, сѣ толкова по-големи. Ние ги поздравяваме съ голямъ успѣхъ и вѣрваме, че цѣлиятъ проектъ ще бѣде напълно осъщественъ отъ дветъ страни на рѣката.

Морски сговоръ.



На ферибота „София“
Комисията по приемането на желѣзничния корабъ.

Яно К. Сирановъ
отъ Черноморския
науч. институтъ

За свободата на морето

Въ следващитъ редове ще изложимъ найкратко само основнитъ начала на международното правило за свободата на морето и неговото приложение.

Принципътъ за свободата на морето и океанитъ е сравнително новъ. Дълго време такъвъ принципъ не бѣ признатъ. До XVI в. най-мощнитъ държави твърдѣха, че притежаватъ право на суверенитетъ върху моретата, за да използватъ благата отъ тѣхъ изключително за себе си.

Най-напредъ римската империя е която превърна Сръдиземно море въ обикновено свое вътрешно езеро; по-сетне веницианската република искаше да има изключително господство надъ Адриатическо море.

Още по-късно папа Александъръ VI, съ була отъ 4 май 1493 г., подѣли свѣта между Португалия и Испания. По силата на тази була последнитъ държави искаха щото всичкитъ чужди кораби да имъ се подчиняватъ, като наложиха такси за риболова въ открито море. Нѣщо повече. Тѣ забраниха морския търговски превозъ, присвоявайки си изключителното право само тѣ да владѣятъ и да се ползватъ отъ морския пътъ за Индия.

Противъ папската була се бори съ особена яростъ протестантска Англия, къмъ която се присъедини и католишка Франция. Тогава Англия се позоваваше на правилото, че откритото море е свободно и не може да принадлежи на никого поотдѣлно, та всички държави могатъ да се ползватъ отъ неговитъ блага. Поради този борба Испания и Португалия не можахъ да се наложатъ на свѣта.

Когато, обаче, Англия се видѣ силна върху моретата, тя започна да поддържа другия принципъ. Страшенъ споръ се повдигна между нея и Холандия относно свободата на морето, споръ който стана класически. Англия искаше да забрани на холандцитъ да корабоплуватъ въ всичкитъ морета и океани, ако тѣхнитъ води не се порятъ отъ английски кораби. Английската теза се изнасяше отъ юрисконсулта Selden (1635 г.) главно отъ неговото съчинение *Mare Clausum* (затворено море). Впрочемъ и днесъ интимното становище на Англия не ще да се е измѣнило. Достатъчно е да погледнемъ картата на Сръдиземно море съ английскитъ морски бази по него: Гибралтаръ, Малта, Родосъ, Суецкия каналъ, Палестина и пр.

Тезата пъкъ на холандцитъ за свободно плуване по морскитъ пътища се изнесе магистрално отъ Хого Гроций¹⁾ (1583—1645 г.), който поддържа въ класическия си съчинение *Mare liberum* (свободно море), че моретата сж открити и свободни за всички, и че холандцитъ иматъ право да плуватъ по всички морета.

Днесъ началото за свободата на морето (поне

на теория) е всеобщо признато правило. По силата на това начало всички морета и океани, изключая вътрешнитъ морета и езера, не сж поставени подъ ничий суверенитетъ, никоя държава не може тамъ да командува; моретата сж открити за корабитъ на всичкитъ държави и за тѣхнитъ поданици, които могатъ да се ползватъ отъ тѣхъ свободно при спазване на международното право и международнитъ конвенции.

Това начало има следнитъ основания:

1) Морето е абсолютно необходимо за международнитъ сношения и за търговията на всичкитъ народи, следователно на него трѣбва да се гледа като обща на всички вещь, та никой нѣма право да го обсеби за изключително свое използване. Морето е владение на всички хора, а като последица отъ това — и на всички държави, а не на една или нѣколко държави;

2) Поради самото си естество морето е извънъ обсебителната властъ на човѣка, то не може да се тури въ окови, както казваше Engelhardt и, следователно, не е достъпно за суверенитета на никоя държава;

3) Третото основание е, че никой нѣма интересъ да присвоява една неизчерпаема вещь, която безспирно се подновявала и отъ която всички народи имали еднаква нужда, и най-главното, че всѣки може да използва морето безъ това да уврежда законнитъ интереси на другитъ. На времето си Вателъ казваше, че използването на морето, г. е. корабоплаването и риболовътъ въ откритото море, е безвредно и неизчерпаемо; този, който го използва за корабоплаване или за риболовъ, не прѣчи на никого, а морето въ това отношение може да задоволи нуждитъ на всички.

Като първа последица отъ началото за свободата на морето е правото на свободно корабоплаване, както въ мирно време, тъй и въ време на война, т. е. всички кораби и сѣдове, безъ разлика на чий поданикъ (или държава) принадлежатъ, могатъ да се движатъ свободно въ открито море, при условие да се съобразяватъ съ правилата на международното право и да съблюдаватъ общовъзприетитъ обичайни правила. На второ мѣсто идва свободата на риболова, който е позволенъ въ открито море (задъ линията на териториалнитъ води) за поданицитъ на всичкитъ държави. Само международни съглашения могатъ да ограничатъ риболова върху отдѣлни мѣста за известни видове риба и пр. или за употребяването тамъ на опредѣлени начини за риболовъ. Освенъ това, всички държави сж свободни да поставятъ кабели въ откритото море съ право на съответната държава да бди върху нейния кабелъ съ свои кораби. И най-после, признато е правото на неприкосновеностъ на всички кораби въ открито море, т. е. корабитъ по начало не сж подчинени на никакъвъ контролъ отъ чужда държава, освенъ при изключителни случаи, съ които ще се занимаемъ въ друга статия.

Презъ свѣтовната война (1914 — 1919 г.) централнитъ сили (Германия и Австро-Унгария) поста-

¹⁾ Гроций, нареченъ „чудото на Холандия“, е роденъ на 10.IV.1583 г. На 9 годишна възраст е писалъ стихове, на 12 год. постъпва студентъ въ Лайденъ, а на 14 год. води спорове съ професоритъ си на философски, математически и юридически теми. На 15 год. възраст бива изпратенъ съ други холандски дипломати въ Франция, за да убеждава френския кралъ Хенрихъ IV да не сключва сепаративенъ миръ съ Испания.



Буря от Г. Велчевъ

вяха като целъ на войната между другото и началото за свободата на морето. Също и папа Бенуа XV, въ една нота отъ месецъ августъ 1917 г. посочваше като база за сключаване на миръ свободата на морето.

Съглашението, начело съ Англия и Франция, бѣше приложило спрѣмо своитѣ противници морска блокада и по този начинъ можа да изолира по море централнитѣ сили и да ги лиши отъ първични и хранителни материали. Тази блокада бѣше едно отъ най-ефикаснитѣ срѣдства за разгромяването на централнитѣ сили. Затова последнитѣ апелираха щото принципътъ за свободата на моретата

да се разбира въ смисълъ, че морската блокада е несъвмѣстима съ него не само въ мирно време, но и въ време на война. Палата се присѣдини къмъ това мнение, но англичанитѣ отказаха изобщо да разговарятъ по този въпросъ при сключаване на примирието на 11. XI. 1918 г. Какво става сега, това всѣки грамотенъ българинъ знае. Като че ли настѣпиха времена, когато и териториалнитѣ води²⁾ на неутралнитѣ страни сж подъ властѣта на всѣка по-силна държава. Ние не искаме да винимъ никого, но не може да не констатираме, че силнитѣ говорятъ за международното право само когато неговитѣ постановления сж явно въ тѣхна полза.

—39—

Стефанъ Дончевъ

Английската морска разузнавателна служба презъ Европейската война

Веднѣжъ Наполеонъ I казалъ, че резултатътъ на сраженията и съдбата на империтѣ могатъ да бждатъ предсказани, ако едната страна би могла само да види, какво става по другата страна на хълма¹⁾. Днесъ това е тѣй вѣрно, както и тогазъ, и живѣйки въ днитѣ на нова война би било твърде интересно и поучително да разгледаме, какъ презъ Европейската война нѣкои отъ държавитѣ действуха, за да узнаятъ какво става и какво се предприема отъ противната страна. Въ това отношение твърде интересни сж известни успѣхи и отчасти техниката на английската морска разузнавателна служба.

Разбира се, цѣлата истина не може да бжде никогато разказана, защото тя е заровена срѣдъ архивитѣ на английското адмиралтейство и сигурно

въ нашитѣ дни не ще бжде изнесена на показъ, но линиитѣ, по които тази служба е била организирана и по които тя работи въ миналата война, заслужаватъ известно внимание и интересъ. Между 1914 и 1918 год. морската разузнавателна служба на Англия, подъ директорството на адмиралъ Уилиамъ Реджиналдъ Холъ, отбеляза особени успѣхи при предсказване на неприятелскитѣ движе-

²⁾ Подъ териториални води разбираме една тѣсна ивица отъ морето, което мие брѣговетѣ на крайбрѣжната държава. Оттаждъ тази ивица териториално море започва тѣй нареченото свободно море. Териториалното море (или териториалнитѣ води) е подчинено почти изключително на законитѣ на крайбрѣжната държава, поради военни, фискални, здравни, икономически, полицейски и др. причини.

Воюващитѣ страни сж длѣжни да се въздържатъ отъ военни действия въ териториалнитѣ води на неутралнитѣ.

ния и като така подготвяше английския флотъ срещу изненади. Забележителната точностъ, съ която тя работи презъ последнитъ две години на войната, я очертахъ като най-съвършената тайна разузнавателна служба, позната дотогава на отдѣлнитъ флоти.

Общото допущение, че „разузнавателна служба“ е единъ синонимъ на шпионажъ, или най-малкото едно учтиво име на последния, не е напълно вѣрно, тъй като изумителната точностъ въ сведенията, които английското адмиралтейство имаше за германскитъ морски работи, бѣше до голѣма степенъ резултатъ на единъ грижливъ анализъ на сведенията, получавани отъ самитъ германски източници.

Единъ отъ най-първитъ успѣхи на английската морска „Интелиджансъ сервисъ“ бѣше като уведомятъ хелголандския бой на 28 августъ 1914 год. Нѣколко седмици преди боя английскитъ подводници проучиха най-внимателно и снеха точни таблици на германскитъ отбранителни патрули край Хелголандския заливъ. Въ резултатъ британското адмиралтейството знаеше приблизителната величина на германскитъ сили въ дадена областъ и време, и тѣзи сведения, дадени отъ подводниците и допълнени отъ доловенитъ радио телеграми на германското морско командване, дадоха възможностъ на английското адмиралтейство да опредѣли не само положението на германскитъ главни сили, но и времето, което ще е необходимо на тѣзи сили, за да достигнатъ външнитъ води на залива. Имашо тѣзи сведения на рѣка, английското адмиралтейство намѣри за твърде леко да изработи плана на една нападателна акция. Тѣй на 4 августъ 1914 година призори английскитъ леки сили се намираха вече на опредѣлено мѣсто, предъ Хелголандския заливъ, съ задача да изненадатъ германскитъ патрулни кораби и следъ нанасяне поражение на последнитъ да се оттеглятъ въ уреченъ часъ преди германскитъ главни сили да могатъ да се притекатъ на помощъ на патрулнитъ кораби. Съ това английското адмиралтейство целѣше да провери практически вѣрността на сведенията и точността на изработената таблица. Провеждането на замисления планъ и изпълнението на акцията потвърдиха както едното, тъй и другото, но същевременно показаха и нѣкои дефекти въ вътрешната организация на разузнавателната служба, за отстранението на които английското адмиралтейство работи усилено.

Презъ януарий 1915 година английскитъ и германски морски сили се срещнаха въ боя при Догеръ-банкъ. Въ своитъ мемоари Уинстънъ Чърчилъ, който и въ миналата война заемаше поста първи лордъ на адмиралтейството, разглеждайки дейността на морската Интелиджансъ сервисъ описва подготовката на този бой, състоялъ се на 24 януарий с. г. Той разправя какъ на предния день, седейки въ стаята си въ адмиралтейството, адмиралитъ Хенри Оливеръ и Артуръ Уилсонъ сж отишли при него, безъ да искатъ предварително разрешение за това, и съ сведения, получени отъ разузнавателната служба, сж му докладвали:

- Първи лордъ, ония приятели излизатъ пакъ
- Кога?
- Тази нощъ.

— Имаме достатъчно време да изпратимъ адмиралъ Бити тамъ.

После Чърчилъ описва какъ съответнитъ телеграми сж били изпратени до адмиралъ Бити и какъ боятъ при Догеръ-банкъ е билъ уреденъ, следъ което продължава:

„Това направено, съръ Артуръ Уилсонъ обясни накратко заключението, до което той е дошълъ, следъ разработването на заловенитъ германски радиограни, преведени отъ нашитъ криптографи и отъ сведенията, дадени отъ другия разузнавателенъ отдѣлъ, на който той бѣше шефъ.“

Тѣй на 24 януарий 1915 година нищо неподозиращитъ германски бойни кръстосвачи се явиха при Догеръ-банкъ и бѣха изненадани да намѣрятъ тамъ адмиралъ Бити, който ги очакваше съ превъзхождащи сили.

Германското морско командване е имало лошия обичай да използва радиотелеграфа като сръдство за предаване на своитъ заповѣди. Вѣрно е, че то си е служило съ кодексъ, но все пакъ то не е взимало предъ видъ, или пъкъ най-малко е подценявало способноститъ на английскитъ криптографи, подъ командата на професоръ Алфредъ Юингъ и на възможноститъ на фамозната стая № 40. Тѣзи ловки чиновници сж били способни да дешифриратъ доловени германски радиограни въ по-малко отъ три часа, при все че германското адмиралтейство е промѣняло твърде често своя шифъръ и понѣкога дори на всѣки 24 часа.

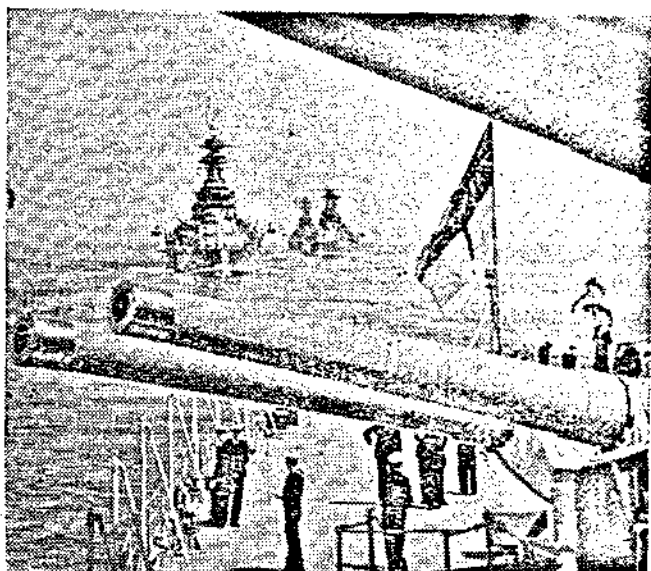
Въ първитъ месеци на войната щастието се оказа на страната на англичанитъ. Руситъ успѣха да потопятъ германския кръстосвачъ „Магдбургъ“ въ Балтийско море и извадиха отъ него тайния кодексъ на германското адмиралтейство. Тѣ веднага снеха фотографическо копие отъ този кодексъ и го изпратиха на английското адмиралтейство. Резултатътъ отъ това бѣше, че дълги месеци наредъ всички тайни заповѣди, предавани отъ германския флотъ, не представляваха тайна за английското адмиралтейство.

Единъжъ, обаче, англичанитъ бѣха измамани, и това бѣше при най-голѣмото морско сражение презъ войната — боятъ при Скагеракъ. На 30 май 1916 година английската морска разузнавателна служба предизвести адмиралтейството, че голѣми неприятелски сили ще излѣзатъ въ открито море на следующия день и че ще се отправятъ къмъ дадено мѣсто въ Северно-море. Английското адмиралтейство даде заповѣдъ на адмиралъ Джелико да напусне базата си Скапа-Флоу на Оркнейскитъ острови и на адмиралъ Бити да излѣзе отъ Розайтъ на Фъртъ-офъ-Фортъ. Тѣхнитъ съответни курсове бѣха тѣй изчислени, че флотитъ имъ трѣбваше да се срещнатъ на следующия день следъ обѣдъ на мѣстото, където по изчисление германскитъ флотъ би трѣбвало да се намира по това време. Въ последния моментъ, обаче, главнокомандующиятъ на германския флотъ адмиралъ Шееръ размишн позивнитъ радиосигнали на своя флагмански корабъ съ тѣзи на своя щабъ въ Вилхелмсхафенъ. Английската разузнавателна служба не можа да научи за тази промѣна, и когато последвалата телеграма, носеща позивния сигналъ, който само преди нѣколко часа бѣше този на германския флагмански корабъ, бѣше доловена и предведена въ стая № 40, английското адмиралтейство остана

съ убеждението, че главните сили на германския боен флот бяха още в пристанището. Въ действителност, обаче, германският флот беше твърде далеч в Северно-море. Англичаните върваха, че само германските линейни кръстосвачи ще бъдат срещнати, и адмиралите Джелико и Бити дадоха съответно разположение на своите флоти.

Когато английската морска разузнавателна служба откри честотата, с която германците използват радиото като начин и средство за съобщение, английското адмиралтейство построи редица радиозасъчни станции по продължението на английското крайбрежие. Това доведе не само до по-голямо усъвършенстване на разузнавателната служба, но и до незабавното откриване на местоположението на сигналиращия кораб. Доловените от различните засъчни станции радиовълни на германски военни кораби биваха веднага предавани на най-близката разузнавателна централа, където върху картата ставаше нанасянето на заловените посоки и определяне на местото на неприятелския кораб. Веднага след това следваха заповеди до английските кораби, в близост на сигналиращия кораб, за преследване на неприятеля. Тъй приблизителното местоположение почти на всички германски кораби в Атлантическия океан, от нос Добра Надежда до най-крайната точка на Оркнейските острови, биваше определяно. Хиляди тонове стока и корабоплавателен парк бяха по този начин спасени, с помощта на английската морска тайна служба.

Не само с това се заключаваше дейността на разузнавателната служба. Лъжливи планове на военни параходи, укрепления, минни полета и нови орждия биваха чертани с големи подробности и умело допуснати в ръцете на неприятелски агенти. Със други думи, тези агенти биваха окуражавани да откраднат документите, след което изкуствено се създаваше голям шум около кражбата, за да се получи атмосфера на пълна действителност. Английската разузнавателна служба не спрѣ и тук. Тя отиде още по-напред и прибѣгна до създаването на „тайни досиета“ на всички офицери, заемщи отговорна длъжност в германското морско командване. Идеята за формирането на тези психологически документи беше, да се проследят всички действия и противодействия на всеки морски офицер, за да може да се предскаже, какъ би действувал той при дадени обстоятелства и въ даден момент. Този начин, обаче, не се оказа твърде резултатен, тъй като някои съществени фактори бяха пропуснати или недогледани, и когато обстоятелствата изникваха, действията на морския офицер биваха понякога противни на означените въ неговото досие.

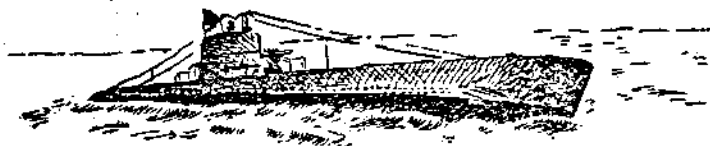


Английска линейна ескадра

Англичаните сж известни като добри спортисти, следователно логически беше от тяхна страна да допуснат, че германците сигурно имат един разузнавателен „тим“, и при това много добър, с който да се състезават. Въ 1917 год. германците притежаваха един „морски списък“, който съдържаеше пълни подробности за всеки военен кораб, построен въ английски корабостроителници след започването на войната. Известно е много добре, че германската шпионажна служба беше основана дълги години преди Европейската война. Референции за нейната дейност се явяваха от време на време въ английската преса, и ето защо през годините на голѣмата война от 1914—1918 год. английската морска разузнавателна служба считаше за свой голѣм дълг да се бори срещу германската такава, която беше получила вече известна легендарност.

През тези години английската морска разузнавателна служба се оказа достоен съперник въ своя противник. Въ това отношение твърде интересна е следната забележка на един германски коментатор:

„Английското адмиралтейство изглежда да научава веднага за всеки план, който ний изготвяме. Ний не можем да премѣстим нито един кораб от един порт въ другъ, безъ то да е научило това, веднага след издаването на заповѣдта. Накратко, ний работимъ на тъмно, а тѣ — срѣдъ пълна свѣтлина“.



Леонидъ Паспалевъ

ДУНАВЪ

Отъ далечния Шварцвалдъ, отъ бѣлоснѣжнитѣ Алпи, отъ Карпатитѣ и отъ стария и намушенъ Хемусъ той носи водитѣ си и протича широко и пълноводенъ край нашето погранично село. Струятъ се мжтнитѣ му води край малки и голѣми градове, край забравени, бедни и богати села, полуразрушени замъци, старинни кули и сръдновѣковни крепости. Спри се на единъ отъ брѣговетѣ му, загледай се въ него и ще видишъ, че той прилича на змей, проточилъ и извилъ сребърно тѣло въ далечината. Въ подводнитѣ си палати този змей мълчаливо скрива тайнитѣ на хилядилѣтия и отнася къмъ вѣчността неразгадани легенди, волни пѣсни за юнаци и за войни. Тѣй тихо е сега край брѣговетѣ му, сякашъ тукъ никога още не сж звѣнѣли нито копия, нито мечове, нито алебарди. Сякашъ никога варварски рогъ не е проеквалъ въ тишината, и кръвъ не е обагряла бѣлоснѣжнитѣ му вълни. А колко ли пѣти тукъ ревътъ на орждията и дивиятъ викъ на пълчищата сж развѣвали знамето на смъртъта! Племена и народи отъ северъ и отъ югъ сж кръстосвали надлъжъ и наширь Дунава още отъ незнайни времена и колко още сж изчезнали въ вихъра на биткитѣ презъ вѣковетѣ!

А сега е тѣй тихо и тѣй просторно. Слънцето блести ослѣпително върху водата, и тя прилича на коприна гъсто бродирана съ сребро. Въздухътъ е свежъ и опияняващъ като вино. По брѣговетѣ е царствено мълчание. Сякашъ нѣкой се моли на Бога и на слънцето. Ето тамъ една жена слиза отъ стрѣмния му брѣгъ съ кобилица на рамо, отива да напълни котлитѣ съ вода. Лицето ѝ е строго, коситѣ рано ѝ сж посребрени отъ суровия животъ, а погледътъ ѝ е тъменъ и дълбокъ. Това ви спомня за знойнитѣ пустини на Истока, за Дебора и за Юдитъ. И въ тази дивна самота Дунавътъ е по-величественъ и по-очарователенъ. Той изпѣлва душата съ възторгъ, съ красота и съ молитвена мистичностъ. И по тази рѣка отъ западъ къмъ изтокъ и отъ изтокъ къмъ западъ и денемъ и нощемъ порятъ водитѣ параходи, шлепове, гемии и лодки. Германски, унгарски, сръбски, бѣлгарски, румѣнски и какви ли не още флагове се развѣватъ върху мачтитѣ имъ. Натоварени съ стоки и съ пѣтници, тѣ опознаватъ и сближаватъ народитѣ, разнасятъ култура. Параходитѣ, шлеповетѣ, гемитѣ и лодкитѣ раздвижватъ задрѣмалитѣ гъсти маси вода. Тя ги притиска въ прегръдкитѣ си, удря се въ стениѣ имъ и после на вълни, на вълни се разбива о брѣговетѣ. Като че Дунавъ се гнѣви, загдето сж нарушили царственото му мълчание. Ала скоро яростта му стихва, и той пакъ спокойно се отпуска въ леглото си. И пакъ наново лъска огледалната и спокойна повърхностъ на водата. Той се успокоява като душата на дете, уморено отъ игри. Но никога никой не е позналъ така силно неговата обичъ и неговата жестока ласка, както неговитѣ синове рибаритѣ, които и зиме, и лѣте, и есенъ, и пролѣтъ сж свързани на животъ и на смъртъ съ него.

Два вѣтъра духатъ тука: долниякътъ и горниякътъ. Долниякътъ идва откъмъ морето, отъ изтокъ. Той е хитъръ и зълъ вѣтъръ. Отначало подухва едвамъ-

едвамъ, но постепенно се усилюва все повече и повече, докато изведнѣжъ яростенъ и гнѣвенъ се нахвърля върху водата и започва да я дигли. И Дунавътъ отъ сребристо-бѣлъ изведнѣжъ потъмнява, повдигатъ се яростни вълни и се нахвърлятъ едни срещу други.

Ау, ау, ау! — извива зловещо долниякътъ, чули клонитѣ на крайбрѣжнитѣ дървета, подплашва птицитѣ. Понѣкога се чува страшенъ шумъ, сякашъ се чупятъ окови, вълнитѣ развихрени и съ извити гребени се разбиватъ на хиляди, на милиони капчици о брѣговетѣ. Ако това се случи презъ зимата, то долниякътъ непременно докарва снѣгъ и виелици. Най-страшенъ е той за рибаритѣ. Тогава тѣ бързо прибиратъ на сухо лодкитѣ си. Който отъ тѣхъ не успѣе да я прибере на сухо, той рискува да я загуби.

Горниякътъ духа отъ западъ къмъ изтокъ. Той не е толкова опасенъ за рибарскитѣ лодки, за това и тогава тѣ като венециански гондоли кръстосватъ надлъжъ и наширь спокойно по Дунава. Груби, смѣли и загорѣли лица седятъ въ тѣхъ. Напрѣгатъ силитѣ си, опѣватъ мускули и денъ и нощъ въ непосилентъ трудъ, измокрени, окжсани, недояли и недоспали изкарватъ прехраната си. И въ тази вѣчна борба и въ този непосилентъ човѣшки трудъ не всѣкога Дунавъ се показва безкрайно щедъръ къмъ тѣхъ, а често тѣ се завръщатъ само съ толкова риба, колкото да имъ стигне за една скромна вечера. Тогава лумва огънь, и върху него въ тенджерата съ дунавска вода и риба се вари рибарската чорба. И цѣлата компания рибари, застанали като привидения край огъня, започватъ да си сушатъ тѣлата и облѣклото. Следъ малко чорбата е готова. Изваждатъ отъ торбитѣ си вмѣсто хлѣбъ полусурова глегава мамалига и насѣдали уморени и гладни край огъня започватъ да вечерятъ. Незабелязано нощта спуска завеси, и молитвена тишина изпѣлва простора. Рибаритѣ се прекръстватъ и си лѣгатъ. Тѣ ще почиватъ само два—три часа, защото щомъ изгрѣе луната ще трѣбва пакъ да се заловятъ за работа. Срушени край огъня, тия бедни хора сега мълчаливо съзерцаватъ нощта и водната ширъ, която като черна смола лъска предъ тѣхъ. Тѣ дълго не притварятъ клепки, заглеждани къмъ Дунава. Отъ него зависи тѣхното сществуване. Тѣ го обичатъ. Той имъ е милъ и скъпъ. Тѣ сж срастнали съ него. Той е тѣхенъ старъ побратимъ.

Откъмъ изтокъ блесва свѣтлина. Тя става все по-голѣма и по-голѣма. Следъ малко свѣтлитѣ се увеличаватъ. Лъсва черната повърхностъ на водата. Чува се бумтенията на моторъ. Започватъ да прииждатъ все по-голѣми и по-разпѣнени вълни и съ гнѣвъ се нахвърлятъ върху брѣга.

— Сатурни! — извиква единъ отъ рибаритѣ и всички отправятъ погледитѣ си къмъ парахода. Параходътъ пори вълнитѣ като бѣлъ лебедъ. Той е освѣтенъ празнично. Бѣли, зелени и червени лампички му придаватъ вълшебна фееричностъ. Въ салонитѣ му гърми джазъ-бандътъ. Единъ изискано облѣченъ негъръ подобно на шутъ прави различни мимически движения. Публиката се смѣе въ прехласъ. Напудрени дами, кавалери съ лъскави

носи отъ брилянтинъ и въ елегантни пжтнически костюми танцуватъ танго. Гърми джазъ бандъ. Въ една отъ първокласнитъ кабинни, потънали въ кадифе, единъ старъ банкеръ съ охраненъ стомахъ и пжпчива шия се мжчи да заспи, но не може. Спекулативнитъ му сдѣлки не го оставятъ на мира и тука. До една маса седятъ нѣколко евреи. Тъ сж вигнали такъв шумъ, сякашъ че сж на битъ пазаръ. Приказватъ на испански за валутни афери. Гарсонитъ потънали въ потъ разнасятъ шампанско и бира Гърми още по-силно джазъ-бандтъ, а вънъ на кувертата, скрити подъ балдахина на нощта, студенти и студентки, опиянени отъ музиката, отъ простора и отъ младостта, допиватъ, може би последната чаша на любовта.

Отъ виното, отъ любовта, отъ музиката, отъ спекулата, отъ аферитъ, отъ живота всички сж пияни. „Сатурнъ“ ги носи надъ бездната. Джазъ-бандтъ, музиката на разтлението, ги приспива. Два свѣта. Единиятъ въ непосилень трудъ крета по

брѣговетъ на живота, а другиятъ опияненъ подъ звуковетъ на джазъ-банда се люшка надъ бездната.

„Сатурнъ“ се изгубва въ мрака. Угасватъ свѣтлинитъ. Изгасва и рибарскиятъ огънь. Тъмна непрогледна нощъ е разперила крилата си надъ Дунава, ала приближава полунощъ, и месецътъ като варварски кървавъ щитъ изплува надъ водата. Милиони, милиарди искри и нишки златни, сребърни и изумрудени започватъ да блестятъ по повърхността. Месецътъ щедро излива златото си.

Колко е богата земята съ красота, колко сж бедни хората!

— Другари, ставайте, хайде, работа ни чака! Рибата започна да играе. Месецътъ се показва, — вика единъ отъ рибаритъ. Всички скачатъ изведнѣжъ, сякашъ не сж спали. Тѣлата имъ, загрубѣли и изранени отъ живота, потрѣпватъ отъ влагата, ала пакъ бодри тѣ поематъ веслата. И отново като херолди съ мжка и пѣсенъ тѣ се понасятъ по воднитъ простори.

—

Сева Н. Ивановъ
Капитанъ I р. о. з.

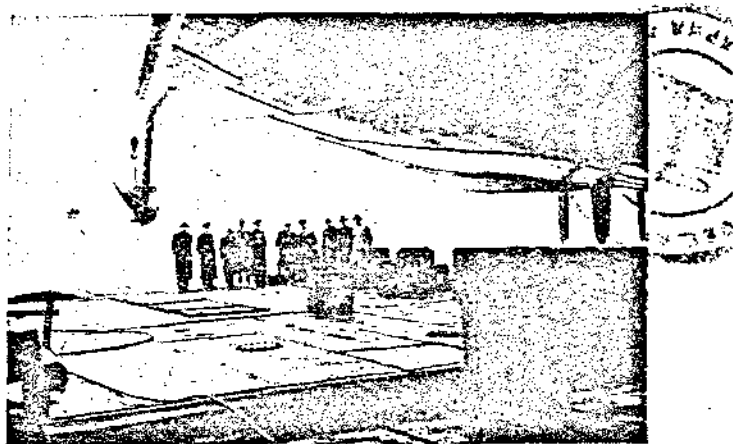
Презъ дунавскитъ ледове

Военниятъ транспортъ, параходътъ-влѣкачъ „Варна“ отъ Дунавската флотилия, който презъ време на Свѣтовната война 1915—1918 г. опериралъ въ Дунава и се отличил съ своята извънредно енергична и резултатна бойно-транспортна дейность, кръстосвалъ по великата международна рѣка непрекъснато кржгла година. Той бѣше единъ отъ малкото дунавски параходи, които се решаваха да се борятъ презъ зимата съ стихийтъ на заледената и влачеща плаващи ледове рѣка. Извънредно трудната и опасна обстановка презъ зимния сезонъ на Дунава не го смущавалъ, защото опитността и мощниятъ духъ на обслужата му го водѣше сигурно и увѣрено даже и по заледенитъ дунавски простори. Неговата особено здрава конструкция и мощната му машина му гарантираха високи рѣчноходни качества, които съчетани съ българската моряшка настойчивость, опитность и безстрашие го правѣха годенъ за нечувани дотогава подвизи. И той ги вършеше, изпълнявайки дълга си къмъ воюваща България и удивлявайки съ тѣхъ и най-добритъ корабоплаватели по цѣлия Дунавъ. За нѣкои отъ тия подвизи ще ви разкажа сега...

Свѣтовната война бѣше въ разгара си. Зимата 1916—1917 г. настѣпвалъ съ бързи и сигурни крачки. Почти всички кораби на Дунава се бѣха прибрали на зимовка въ запазенитъ отъ страшния дунавски ледоходъ пристанища. И параходътъ „Варна“ трѣбвалъ да последва тѣхния примѣръ, но усилената работа застави командира му все още да отлага прибирането му въ канала при островитъ Чифтилеръ.

Скоро, обаче, зимата настѣпи съ пълната си сила, и поради голѣмия ледоходъ бѣше почти невъзможно вече да се пжтува по Дунава. Въпрѣки това параходътъ „Варна“ трѣгна отъ Сомовитъ срещу течението на Дунава за Чифтилерския каналъ, като по пжтя трѣбвалъ да прибере всички

пристанищни понтони и шлепове, за да ги откара и прикрие въ естественото зимно пристанище Чифтилеръ. Той влачеше съ себе си единъ грамаденъ плаващъ паркъ, състоящъ се отъ 9 шлепа, 4 пристанищни понтона и 2 чама. Поради ледохода и тежкия товаръ параходътъ-влѣкачъ едвамъ пѣлѣше съ 3 километра въ часъ срещу течението. Наближавайки Цибъръ, ледоходътъ се усили. Това неочаквано и непредвидено обстоятелство още повече забави движението на влѣкача, а горивнитъ му запаси бѣха вече на привършване. Трѣбвалъ да се взематъ изключителни мѣрки, за да може корабътъ да се добере поне до ломското пристанище, кждето имаше складирани запаси отъ каменни въглища. Наближавайки това пристанище параходътъ „Варна“ догаряше последнитъ си въглищни запаси и, за да може да го достигне, командирътъ му се принуди дазаповѣда да се хвърли въ корабната пещъ единъ варелъ машинно масло. Така, съ трудъ и мжки, движейки се срещу ледо



Фериботътъ при вдигането му на докъ въ Варна. Надъ палубата на дона се вижда дъното на ферибота.

хода, корабътъ едвамъ можа да докара до Ломъ тежкия си товаръ.

Предупредени заблаговременно, на пристанището чакаха пленници, които, щомъ корабътъ пристигна, веднага започнаха да товарятъ вжглища въ свършено опразненитъ му ями. Следъ четириса часа усилената работа „Варна“ бѣше пакъ готовъ за трудния зименъ пътъ. Той остави три отъ шлеповетъ, за да ги разтоварятъ въ пристанището, а съ останалия плаващъ товаръ потегли пакъ срещу течението и ледохода, за да достигне зимовището при островитъ Чифтилеръ, където трѣбваше да прибере и прикрие шлеповетъ и пристанищнитъ понтони. Следъ 15-часово тежко и изморително пътуване срещу мощния ледоходъ, най-после параходътъ влѣзе въ Чифтилерския каналъ. Той остави тукъ пристанищнитъ понтони и празнитъ шлепове на зимовка и веднага излѣзе отъ канала, за да изпълни нова, бърза и неотложна задача. Трѣбваше да отиде въ Видинъ, за да прибере намиращитъ се тамъ шлепове и пристанищния понтонъ — сжщо на зимовка.

До Видинъ параходътъ „Варна“ се добра сравнително лесно. Тукъ, обаче, му се наложи да чака, докато бжде натоваренъ единъ шлепъ. Но това не бѣше споредъ смѣтката на командира, който разчиташе още преди да се стъгнати да се прибере съ новия си плаващъ товаръ въ чифтилерското зимовище. Въ добавѣкъ на това привечерь започна да вали снѣгъ, и почти цѣлния Дунавъ се изпълни съ плаващи ледове. А кой пътува по Дунава въ такова време? Кой би дръзналъ да пътува по рѣката при пълна тъмнина, при липса на пътеводни знаци, при снѣжна виелица и при плътно плаващи ледове?

Поради тъмната нощ и лошото време, командирътъ реши да отложи пътуването си за сутринята, за да може да се ориентира по-добре при дневната свѣтлина. Завързали кораба и шлеповетъ здраво, всички освенъ стражника се прибраха да почиватъ и събиратъ сили за предстоящото сутрешно пътуване. Но къмъ 20 часа сжщата вечеръ моряцитъ почувствуваха, че стоманенитъ вжжета, съ които параходътъ бѣше привързанъ за пристана, се натѣгатъ много и че всѣки мигъ могатъ да се скжсатъ. Когато излѣзоха съ фенеръ въ ржжа за да огледатъ парахода и шлеповетъ, тѣ видѣха величествена и страхотна картина: плаващиятъ ледъ, постоянно прииждащъ и задържанъ отъ парахода и шлеповетъ, се трупаше предъ тѣхъ и се надигаше. Тази грамадна и непрестанно растяща ледена планина напъваше върху плаващитъ сждове и всѣки моментъ можеше да се струпали върху тѣхъ и да ги унищожи. . .

Въ това време едно отъ теленитъ вжжета, подадено отъ кораба на брѣга, се скжса съ силенъ трѣсъкъ. Останалитъ вжжета се опъваха силно и бѣха сжщо предъ скжсване. Положението на плаващитъ сждове въ откритото видинско пристанище бѣше извънредно опасно. Да стоятъ повече тукъ бѣше невъзможно. Въпрѣки тъмната непрогледна нощ и снѣжната виелица, командирътъ на „Варна“, капитанъ Антонъ Георгиевъ, даде заповѣдъ да се отопли машината, и корабътъ да се приготви за пътъ.

Следъ като всичко по тревога бѣше готово за пътъ, той съ голѣмъ трудъ отдѣли парахода съ

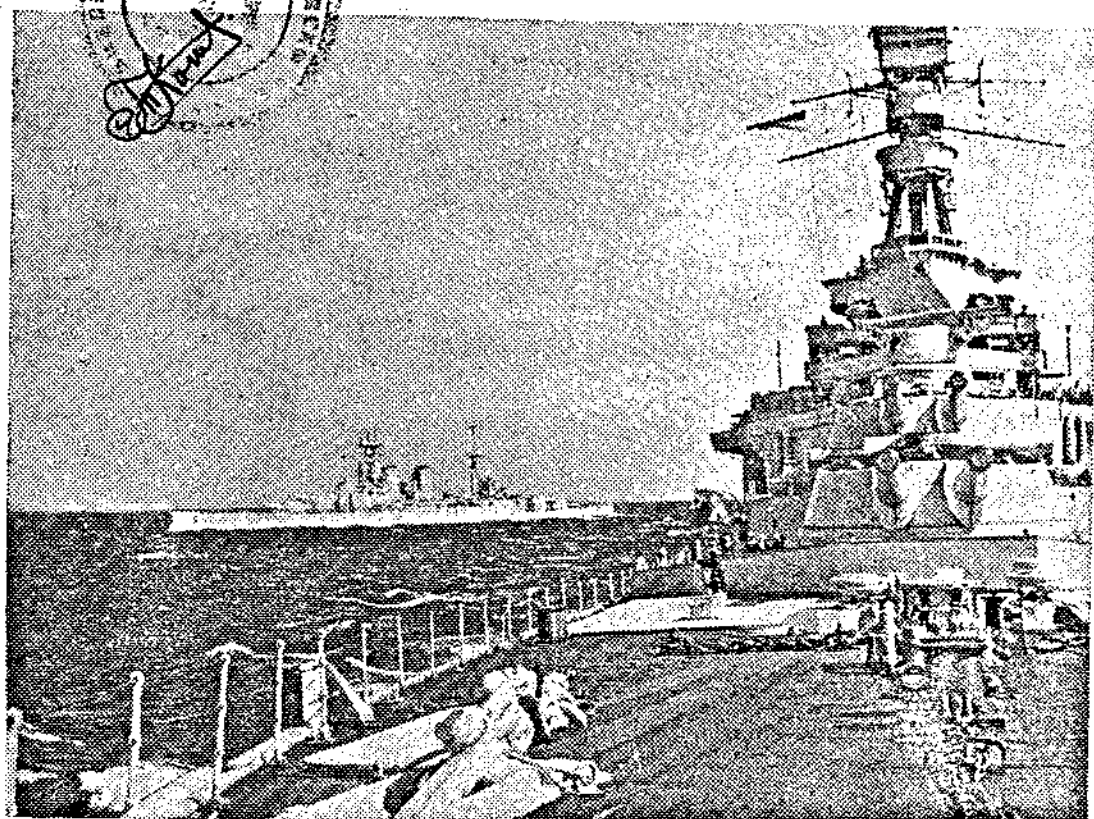
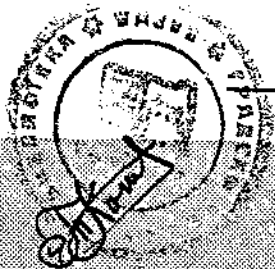
преденъ ходъ отъ брѣга, зави по течението и, влачейъ 4 шлепа и единъ пристанищенъ понтонъ, се насочи къмъ Чифтилерския каналъ, за да се прибере въ зимовището и спаси кораба си и влечения отъ него плаващъ паркъ. Следъ двучасово трудно, уморително и рисковано пътуване корабътъ и шлеповетъ приближиха къмъ входа на чифтилерското зимно пристанище, но поради голѣмата тъмнина, ледохода и множеството стоящи на зимовка въ канала шлепове, не бѣше възможно да се влѣзе въ него. Командирътъ не се реши на тази явно опасна маневра. Той направи опитъ да приближи поне шлеповетъ до брѣга, но и това не му се удаде. При тази обстановка той бѣше принуденъ да отдаде котва предъ входа на канала и съ всичкия си плаващъ товаръ да изчака тукъ, докато се разсѣмне. Влизането му въ канала при дневна свѣтлина щѣше да облекчи и осигури изпълнението на задачата му.

Но презъ нощта снѣжната виелица се усили и се обърна на жестока зимна буря. Ледениятъ вѣтръ, сковаващъ всичко отъ студъ, свистѣше шумно и страхотно и метѣше предъ себе си като съ мощна гигантска метла. Котвенитъ вериги, влѣкащитъ вжжета и стоманенитъ вързала се опъваха подъ напора на урагания вѣтръ почти до предѣла на своята издържливостъ, готови всѣки мигъ да се скжсатъ и да оставятъ плаващитъ сждове на произвола на течението и ледохода. Мжчителни, страхотни и тежки за моряка минути. Никой не спи. Всички сж нащрекъ, готови да се борятъ съ стихията, ако потрѣбва. . .

Страшната снѣжна буря продължи дълго време. Нѣкои отъ вързалата не издържаха продължителния мощенъ напоръ на необикновенно силния вѣтръ, съ трѣсъкъ се скжсаха, и два отъ шлеповетъ почти мигновено като перошинки бѣха изхвърлени на брѣга при с. Симеоново. Останалитъ сждове още се държаха здраво на мѣстото си и продължаваха да се борятъ съ напора на стихията. Едвамъ на разсѣмване, когато бурята малко поутихна, „Варна“ заедно съ уцѣлѣлитъ два шлепа и единъ пристанищенъ понтонъ успѣха да се прибератъ благополучно въ зимовището.

Параходътъ-влѣкачъ „Варна“ не остана тукъ дълго време на почивка. Следъ като остави шлеповетъ на сигурно мѣсто и ги завърза здраво, той въпрѣки ледохода продължи зимната си транспортна служба, защото въпрѣки зимата и нейнитъ неволи нашитъ храбри войски по фронтоветъ трѣбваше да се продоволствуватъ.

Още на следния денъ командирътъ на „Варна“ получи заповѣдъ да замине съ кораба си за Прахово, откъдето да вземе два пълни шлепа съ храни, за да ги откара незабавно въ ломското пристанище. Макаръ че Дунавъ на мѣста се бѣше вече напълно сковалъ отъ леда, смѣлиятъ и безстрашенъ командиръ, разчитайки на издържливостъта и опитността на подчиненитъ му моряци и окриянъ отъ съзнанието за дългъ си къмъ България въ тѣзи изключителни времена на всеобщо напрежение, излѣзе отъ тихото и сигурно зимовище и насочи кораба си пакъ срещу течението на Дунава на пътъ за Прахово. „Варна“, неопочиналъ си още отъ вчерашната снѣжна буря, започна нова, можеби още по-тежка борба съ дунавскитъ ледове. Той цепѣше съ здравия си носъ



Английски линейни кораби въ Скапа-Флоу

ледовете и се движеше, макаръ и бавно, напредъ къмъ целта. Какво безстрашие, какъвъ подвигъ! Единственъ само той всрѣдъ просторнитѣ ледове на Дунава гордо и съ достоинство развѣшваше българското военно—морско знаме...

Вечерта съ трудъ и непоносими мжки, каквито само българския морякъ може да преодолѣе, параходътъ „Варна“ пристигна благополучно, здравъ и читавъ, въ Прахово. Презъ цѣлия си пѣтъ той не срещна никакъвъ другъ плаващъ съждъ! Та кой другъ би могълъ да се реши да пѣтува по заледения Дунавъ?...

На следната сутринъ „Варна“, взелъ на влѣкало два пълни шлепа съ храни, трѣгна обратно презъ дунавскитѣ ледове за ломското пристанище. Студътъ се усилваше, и ледътъ все повече се сковаваше. Мощниятъ параходъ-влѣкачъ, сега по неволя ледосѣкачъ, рѣжеше съ носа си леденитѣ маси и, все пакъ малко по-малко се движеше напредъ. Наближавайки Калафатъ, ледътъ се бѣше така сковалъ, че параходътъ за моментъ престана да се движи напредъ. Шлеповетѣ, движейки се по инерция въ очистения отъ корпуса на „Варна“ пѣтъ, налетѣха върху него. Тревозни сигнали разцепиха въздуха. Зоркитѣ очи на моряцитѣ-кърмичии отъ шлеповетѣ бързо схванаха опасното положение. Съ ловко маневриране тѣ само протъркаха шлеповетѣ по стенигъ на парахода-влѣкачъ, безъ да му нанесатъ нѣкаква повреда. Пострада само страничната му боя, която отъ напора на про-

търкването бѣше съвършено отнесена.

Този неочакванъ и благополучно завършенъ инцидентъ се оказа отъ голѣма полза за излизане отъ безизходното положение, въ което попаднаха плаващитѣ съдове. Нахвърлянето на шлеповетѣ върху спрѣния отъ неподвижнитѣ ледове параходъ раздвижи силно водата, улесни пропукването на ледената маса, и „Варна“ можѣ пакъ, макаръ и много бавно, да се продвиги напредъ и навлѣзе въ по-благоприятна срѣда. Българскитѣ плаващи съдове, единствени по заледения Дунавъ, продължиха пакъ трудния си пѣтъ за Ломъ. И този пѣтъ българската моряшка честъ бѣше спасена отъ славнитѣ наши моряци — дунавци.

Въпрѣки ледената стихия, която отвреме-на-време трѣбваше да се атакува съ героическа настойчивостъ и да се побеждава, за да отваря пѣтъ на плаващитѣ съдове, все пакъ параходътъ съ шлеповетѣ си пристигна благополучно въ ломското пристанище. Тукъ той остави шлеповетѣ да ги разтоварватъ, бързо поправи малкитѣ си повреди отъ ледохода, натовари ижглища и пакъ трѣгна, за да вземе и докара нови пълни съ храни шлепове, нуждни за изхранването на нашата храбра войска.

Така презъ тази и последующата зима параходътъ-влѣкачъ „Варна“ не прекъсна своята транспортна дейностъ и; както презъ топлото време на годината, така и всрѣдъ дунавскитѣ ледове, той непрестанно кръгла година развѣва гордо българското военно-морско знаме.

Карл Прокоф

Каналът Рейн-Майн-Дунав

Благодарение*) на разширената канална система ще бъдат свързани въ скоро време нѣмският морски пристанища едно съ друго и съ вътрешните водни пѣтища — Бременъ съ канала Вера-Майнъ, Хамбургъ и Щетинъ съ канала Елба — Одеръ, канала Дунавъ—Одеръ, Сръдно-германския каналъ и канала Рейнъ-Майнъ-Дунавъ.

Германия, чийто запаси отъ суровини, намиращи се въ по-големата си частъ близо до границите (вжглища въ Рурската и Саарска области), отчасти загубените поради нещастния изходъ на световната война (железна руда въ Лотарингия, железна руда и вжглища въ горна Силезия) провинции, почувствава нуждата да се преодолѣе това неблагоприятно положение съ постройката на канала, за да могатъ преработващите суровини индустрии да спестяватъ отъ навлата при превозите на сжщитѣ. Само чрезъ евтиния воденъ пътъ станало възможно, щото намиращите се въ неблагоприятно положение въ вътрешността индустрии да станатъ работоспособни и рентабилни.

Ако каналите иматъ изобщо задачата да поставятъ въ благоприятно положение производителни и потрѣбителни области на една държава, то каналътъ Рейнъ-Майнъ-Дунавъ има особената задача да улеснява размяната на вжглища отъ Рурската и Саарска области срещу руди, да улеснява превоза на дърва и други суровини отъ Австрия, както и да даде на провинцията Остмаркъ подобни стопанско-съобщителни изгоди, каквито иматъ вече другите германски земи.

Учредяването на заводите на Херманъ Гьорингъ въ Линцъ се дължи между другото на това, за да може обмѣната на рурски вжглища съ щаерска руда да става на половина на пътя съ целъ да се спестятъ навла, което пъкъ оказва сжщественно влияние върху цените на готовите фабрични продукти.

Чрезъ създаването на канала Рейнъ-Майнъ-Дунавъ, Бавария, както и Остмаркъ ще се развиятъ еднакво въ стопанско отношение, тъй като тѣ не ще се намиратъ вече въ единъ мъртъвъ жгълъ отъ потока на размяната на нѣмските стоки. Преди войната Бавария можеше да живѣе самостоятелно съ своята индустрия, понеже хранителните продукти и надниците бѣха по-евтини, отколкото въ северната частъ на Райха. Днесъ хранителните продукти и надници сж изравнени навсякъде въ Райха, но навлата останаха по-високи. Тази неизгода ще бъде, обаче, отстранена въ най-скоро време.

Изграждането на германската канална система ще направи възможно благоприятното стопанско използване и на немаловажните железни руди и вжглищни находища въ областите на Баварския Остмаркъ и Франкенъ.

Предвижда се сжщо по всички баражи, респективно шлюзове по намиращите се въ строежъ канали, да бъдатъ построени и силови инсталации за електрическа енергия, така че по този начинъ всички области, намиращи се покрай каналите, ще бъдатъ свързани съ една мрежа отъ електрически силови инсталации, разносните по

които ще бъдатъ сравнително малки. Такива централи по канала Рейнъ-Майнъ-Дунавъ ще има около 40, които ще произвеждатъ около 1500 милиона киловата часа електрическа енергия, която ще може напълно да покрие нуждите на Бавария.

За предварителните работи на този каналъ е използвана вече работата на германските трудоваци. Презъ времето отъ 1933 до 1935 год. тѣ сж вършили две големи дѣла: — постройката на защитното пристанище при Гемюнденъ (северно отъ Вюрцбургъ на Майнъ, в. скица 2), което служи като убѣжище на кораби и шлепове, които могатъ да бъдатъ изненадани отъ наводнения или студове, и землените работи на камерните шлюзове при Ротенфелъ на Майнъ.

Презъ 1936 год. бѣ извършено отъ трудоваци и прокопаването на неплавателното и скалистото мѣсто при малкото градче Елтманъ, северозападно отъ Бамбергъ — една огромна работа, при която бѣха изкопани 350,000 куб. м. прѣстъ.

Нека да отбележимъ между другото, какво трудоваци сж използватъ само за помощните работи, като напр. за по-големите земни и рѣчни изкопи, както и за укрепяването на брѣговете, безъ обаче съ това да се отнема работата на свободния работникъ, както и на тѣзи при шлюзове, баражите, силовите централи, мостове и др.

Пълното използване на работните сили по канала Рейнъ-Майнъ-Дунавъ ще причини една чувствителна липса отъ строителни работници, тъй като програмата за работите по автомобилните шосета не ще бъде съкратена и вѣроятно е да бъдатъ привлечени и италиански работници по постройката на канала; тъй както това стана вече въ земледѣлното и то съ голѣмъ успѣхъ.

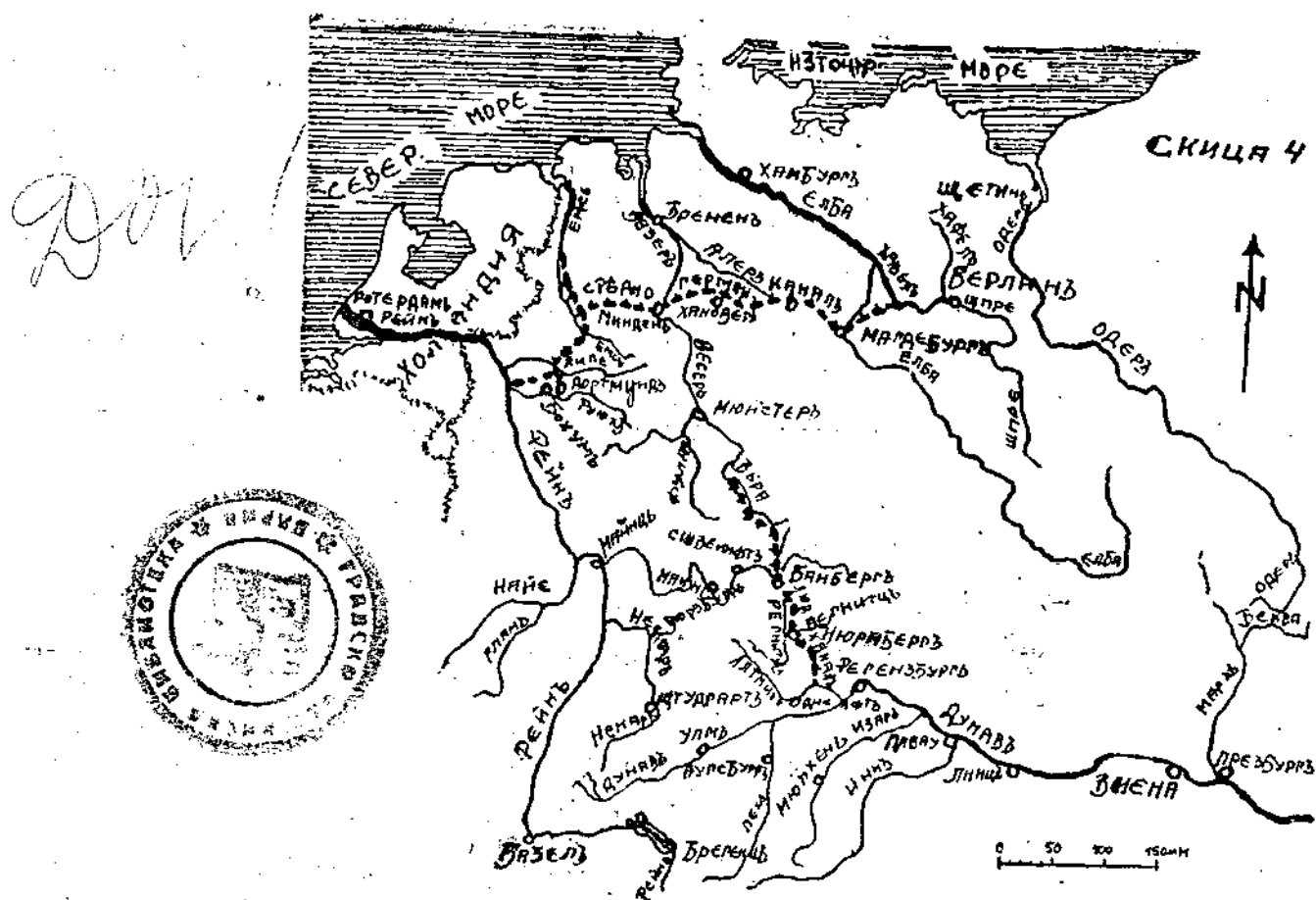
Отъ изложеното до сега достатъчно се изтъкна значението на канала. Нека, обаче, да посочимъ сжщо и другите важни задачи, които каналътъ ще има да изпълнява.

Каналътъ Рейнъ-Майнъ-Дунавъ ще има и това значение, че ще сближи едни съ други стопанските области на Германия, намиращи се по долното течение на Дунава, като съ това изгради и задълбочи търговските връзки помежду имъ.

Въпрѣки че Германия покрива за сега приблизително 20% отъ своите нужди за земни масла отъ собствените си находища, както и тѣзи на бензинъ, добиванъ отъ камените вжглища, и въпрѣки повишеното си производство да внася вече по-малко такива масла, то все пакъ тѣзи суровини представляватъ главното перо на вноса и то отъ Румъния. По Дунава сж заети постоянно отъ дълги години собствени кораби-танкове за пренасянето на тѣзи важни суровини. Търсенето на земното масло бѣ причинило колебания на пазара, но все пакъ тѣзи колебания не причиниха затруднения за Румъния.

По-големи грижи представляваше износътъ за държавите по долното течение на Дунава относно голѣмите излишъци на земеделските имъ стопанства. Ако тѣзи държави трѣбваше да се грижатъ по-преди само за пласмента на храните си, то днесъ тѣ трѣбва да държатъ сметка и за други още свои земеделски произведения, на които го-

*) Вж. миналата книжка.



лъм купувачъ се явява преди всичко Германия. Германия поощри обработването на маслодайните плодове и семена, лена, конопа и др. и днес се установява, че тези култури усилено се обработват. Това се отнася особено за соята. Въ Румъния и България засятите пространства със соя са достигнали през 1936 год. кръгло 100,000 хектара. Съ отглеждането на соята са заети 60,000 селяни. Добивът на хектар е отчасти по-голям отколкото въ самото отечество на соята — Манджурия. Като се вземе въ предвид, че Германия внася годишно за стотици милиони марки сурови материали за маслодайната си индустрия, то може човък да си представи, какво влияние и последици би имало превръщането на земеделските стопанства за отглеждането на подобни суровини.

Но и въ Германия са добити добри резултати със соята. Производството на тази култура въ голъми размъри остава, обаче, съмнително въ смисъл, че германското земеделско стопанство не би могло да се нагоди за голъмъ машабъ на това производство, поради това, че на Германия липсват излишни земеделски работни сили. Германия, обаче, взема въ съображение и обстоятелството, какво за обмъната на нейните индустриални произведения ще тръбва да внася от своя страна земеделски такива от държавите, съ които тя има сключени търговски договори.

И така за Германия изпъкват все повече жизнени интереси от когато и да било съ увеличаване на търговските и стопански връзки съ балканските страни.

Преди повече от 100 год. Фридрих Листъ

въ своите икономически трудове бѣ посочилъ необходимото сближение между Германия и юго-източна Европа. Днесъ ние виждаме да наближава времето, когато това въковно желание на тоя виденъ нѣмски икономистъ да се осъществява съ една връзка между рѣките Рейнъ и Дунавъ, а съ това и съ балканските държави.

Но поставената целъ не трѣбва да се преувеличава и да ни заблуждава, както бѣ направила това напоследъкъ всѣкидневната преса, какво че трѣбва да се стремимъ да добиемъ една връзка съ навлата отъ Черно къмъ Северното море и обратно. Такава връзка при наутичните начала на р. Дунавъ не трѣба да се смѣсва или заблуждава отъ стопанска гледна точка, тъй като по-евтиното и по-бързо морско съобщение около Европа за масови количества стоки ще остане завинаги по-изгодно.

Презъ есента имаме преди всичко маловодие. Презъ зимата плаването по долното течение става почти невъзможно поради ледовете. Това неизгодно положение трае обикновено отъ 60 до 70 дни. Безледните зими сж рѣдко явление. Но имало е и поларни зими като тази презъ 1928/29 год., когато корабоплаването е било спрѣно даже и въ горното течение на рѣката.

Друга прѣчка за една постоянна връзка отъ едното до другото море сж колебливите и сравнително малки дълбочини на Дунава, които понастоящемъ, като се почне отъ Виена, възлизатъ най-много на 2 метра; което, обаче, е твърде плитко за по-голъми кораби. На единъ 1200 тоненъ корабъ е нужна една дълбочина отъ 2.5 метра.

Едно непосредствено съобщение Дунав—Левантъ бѣ изпитано преди нѣколко години, но поради горнитѣ трудности бѣ изоставено. Тази служба бѣ изпълнявана чрезъ трансбордиране въ Галацъ върху морски кораби.

Дунавътъ е при сегашнитѣ обстоятелства и за 750-тоннитѣ кораби, които се нуждаятъ само отъ една дълбочина отъ 2 метра, единъ дееспособенъ голѣмъ воденъ пътъ, чието значение съ включването му въ цѣлостната нѣмска канална мрежа ще бѣде, обаче, повишено.

За използването на 1200 или 1500-тоннитѣ кораби Дунавътъ би трѣбвало да претърпи известни корекции, което, обаче, ще изисква голѣми суми и ще трѣбва да се извърши съвмѣстно съ другитѣ дунавски страни. Дотогава едно форсиране за една трансконтинентална връзка поради описанитѣ трудности е неприложимо. Но върпки това би била поради дългия пътъ и наутичнитѣ различия на рѣкитѣ и каналитѣ, които ще трѣбва да се минаватъ, възможна една връзка само съ чести трансборди и губене на време, което, обаче, ще повиши съществено цената на навлата, докато пъкъ отъ друга страна тъкмо воднитѣ навла би трѣбвало да бѣдатъ по-евтини и да останатъ такива дотогава, докогато тѣ се ограничаватъ въ едно вътрешно пространство.

Районътъ на действие на нѣмскитѣ вътрешни плавателни пътища трѣбва да се ограничи, следователно, върху естествениятѣ имъ задачи, т. е. върху интензивирането на вътрешния плавателенъ трафикъ, върху дейността за вносъ къмъ нѣмскитѣ експортни пристанища, включвайки странитѣ по

долното течение на Дунава, а съ това да бѣде увеличенъ кръгътъ на тѣхната дейностъ.

Може да се очаква, щото съ изграждането на канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ да се поощри и стопанскитѣ туризъмъ къмъ балканскитѣ държави, който би получилъ голѣмъ тласъкъ, тъй като до сега той не се е упражнявалъ още въ голѣми размѣри.

Съ създаването на голѣмитѣ водни пътища ще трѣбва да се отбележи също и тласъкътъ, който ще се упражни и върху другитѣ области на човѣшката култура. Рѣка Дунавъ образува, както е известно, при своето устие делта, която се състои отъ три рѣкава: Килийски, Сулински и Св. Георгиевски, отъ които срѣдниятъ—Сулинскитѣ е най-удобниятъ за корабоплаване. За съжаление, обаче, насипитѣ отъ пѣськъ въ делтата на Дунавъ сж твърде голѣми и прочистването имъ поглѣща огромни суми, за което трѣбва да бѣдатъ заети постоянно смукачки (багери). За тази работа се грижи дунавската комисия съ седалище Галацъ, която събира отъ корабитѣ голѣми такси.

Румѣния, вследствие изграждането на канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ, изказва мнение да се осъществи стариятъ проектъ съ прокопаване на единъ каналъ въ Добруджа отъ Черна-вода до Кюстенджа (скица 5), като по този начинъ се отстранятъ прѣчкитѣ, произлизащи отъ корабоплаването презъ делтата. Чрезъ този каналъ пътътъ за Цариградъ ще се скъси съ 200 клм., като едновременно съ това ще се спести много отъ навлата. Разходитѣ за постройката на този каналъ ще възлизатъ на



СКИЦА 5



120 милиона райхс-марки, и той ще може да се построи въ единъ периодъ отъ 4 години.

Това ще се отрази също и на България, която по всѣка вѣроятностъ ще пристъпи въ близко време къмъ обявяването на свободни пристанища градоветъ Русе и Варна, тъй като ще се създаде едно оживление по Дунава, въ което ще взематъ участие и недюнавски страни като Швейцария, Полша и др. държави.

Едно отклонение отъ движението на Дунава по българскитъ държавни желѣзници отъ Русе до Варна дава още едно сжжсяване на връзката между Дунава и Черно морѣ съ около 500 клм., отколкото пътъ презъ Галацъ и Браила.

При разгледанитъ тукъ водни пѣтища ще бждатъ нуждни доста пристанищни постройки, като напр. Виена ще стане едно голѣмо пристанище за 400 кораба и съ това неговото значение ще порастне до значението на единъ „Хамбургъ“ на изтока. Голѣмитъ пристанища Нюрнбергъ и Бамбергъ сж въ постройка, а намиращитъ се такива на канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ ще претърпятъ голѣми разширения.

Разходитъ по цѣлата германска водна мрежа съ принадлежащитъ ѝ пристанищни постройки ще възлѣзатъ на 1.6 милиарда райхс-марки.

Въ последно време Югославия е решила да се нагоди също къмъ увеличаващия се трафикъ по Дунава съ разширяване на бѣлградското пристанище.

Каналътъ Рейнъ — Майнъ — Дунавъ ще поев-

тини значително навлата, а съ това пъкъ ще доведе германското народно стопанство до много изгодно положение.

Отъ това, обаче, не трѣбва да се опасяваме, какво че ще се попрѣчи на желѣзопѣтния трафикъ, тъй като отъ една страна ще бждатъ превозвани по водния пътъ само масови стоки, които за желѣзницитъ сж малко рентабилни, а отъ друга пъкъ чрезъ присѣдиняването на Австрия се очакватъ да бждатъ давани допълнителни пратки, които желѣзницитъ до сега не сж пренасяли (вжглища за Австрия, руди и др. суровини къмъ стария райхъ) безъ да споменаваме за масовия транспортъ на храни, земно масло и маслодайни семена отъ странитъ по долното течение на Дунавъ, които пъкъ отъ своя страна ще внасятъ германски произведения като напр. машини отъ всѣкакъвъ видъ, хартия, химикали и пр.

Сравнително голѣмитъ строителни разходи ще бждатъ покрити въ нѣколко десетолѣтия, а германската канална система ще бжде обогатена съ една голѣма придобивка, съ която Германия съ право ще се гордѣе.

Следъ завършването на проектиранитъ канални строежи, което ще стане следъ 10—12 год., велика Германия ще разполага, освенъ съ своитъ желѣзни пѣтища и автомобилни шосета, но и съ водни пѣтища, а всичко това пъкъ ще представлява отъ себе си най-гжстата и затворена съобщителна мрежа въ свѣта.

Превелъ: Ил. Антоновъ

Веса Паспалеева

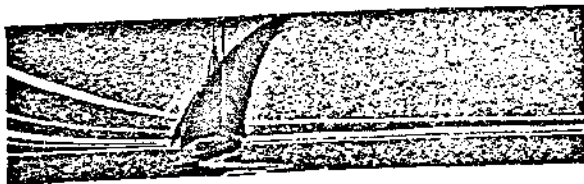
Моряшна пѣсенъ

Обичамъ те, Черно, невѣрно море,
обичамъ те, водна стихия,
презъ нощитъ черни, когато ревешъ
и съ бѣсъ се въ скалитъ разбивашъ

Обичамъ ви, сини, далечни простори,
окжпани въ златни лжчи —
кога отъ вълнитъ се ражда Аврора,
и бездната странно мълчи.

Обичамъ те, Черно, невѣрно море,
тжгувамъ при всѣка раздѣла
и толкова радостъ изпитвамъ при тебъ,
щомъ стигна съсъ лодката бѣла!

Обичамъ те съ мойто моряшко сърдце,
съсъ черната моя неволя —
попѣтния вътъръ кога ме люлѣй,
за тебе азъ пѣя на воля!



Воденъ спортъ

Свѣтовни рекорди по плуване къмъ 1.IV. 1940 год.

Разстояние	И М Е	Народность	Време	Дата	Градъ	Дължина на басейна	Държава на регистрирането
М ж ж е							
			С в о б о д е н ъ с т и л ъ				
100 ярда	И. Вайсмюлеръ	Съед. Щати	0 м. 51 с.	5.IV.1927 г.	Анарборъ	25 ярда	Съед. Щати
100 м.	П. Фикъ	"	0 м. 56.4 с.	11.II.1936 г.	Ню-Хавенъ	25 ярда	"
200 м.	И. Медика	"	2 м. 07.2 с.	12.IV.1935 г.	Чикаго	25 ярда	"
220 ярда	"	"	2 м. 07.9 с.	12.IV.1935 г.	"	25 ярда	"
300 "	"	"	3 м. 04.4 с.	10.IV.1935 г.	"	25 ярда	"
300 м.	"	"	3 м. 21.6 с.	11.IV.1935 г.	"	25 ярда	"
400 "	"	"	4 м. 38.7 с.	30.VIII.1934 г.	Хонolulu	25 ярда	"
440 ярда	"	"	4 м. 40.8 с.	30.VIII.1934 г.	"	25 ярда	"
500 "	"	"	5 м. 16.3 с.	6.IV.1935 г.	Ню-Йоркъ	25 ярда	"
500 м.	Р. Фланаганъ	"	5 м. 56.5 с.	3.IV.1939 г.	Миами бийчъ	25 ярда	"
800 "	С. Макино	Япония	9 м. 55.8 с.	15.IX.1935 г.	Токио	50 м.	Япония
880 ярда	Р. Фланаганъ	Съед. Щати	10 м. 07.6 с.	7.VII.1935 г.	Детройтъ	55 ярда	Съед. Щати
1000 ярда	И. Медика	"	11 м. 37.4 с.	29.VII.1933 г.	Портландъ	55 ярда	"
1000 м.	Т. Аmano	Япония	12 м. 33.8 с.	10.VIII.1938 г.	Токио	50 м.	Япония
1500 "	"	"	18 м. 58.8 с.	10.VIII.1938 г.	"	50 м.	"
1760 ярда (1609 м.)	И. Медика	Съед. Щати	20 м. 57.8 с.	6.VII.1937 г.	Чикаго	55 ярда	Съед. Щати
с							
			Н а г ѣ р д и (ж а б н о)				
100 ярда	Р. Р. Хугъ	Съед. Щати	1 м. 00.6 с.	15.IV.1939 г.	Ню-Хавенъ	25 ярда	Съед. Щати
100 м.	"	"	1 м. 07.3 с.	15.IV.1939 г.	"	25 ярда	"
200 ярда	"	"	2 м. 22.0 с.	25.III.1939 г.	Анарборъ	25 ярда	"
200 м.	И. Каслей	"	2 м. 37.2 с.	28.III.1936 г.	Ню-Хавенъ	25 ярда	"
400 м.	А. Хайна	Германия	5 м. 43.8*	10.II.1938 г.	Копенхагенъ	25 м.	Дания
500 м.	"	"	7 м. 13 с.	7.V.1939 г.	Солннгенъ	25 м.	Германия
Н а г р ѣ б ъ							
100 ярда	А. Киферъ	Съед. Щати	0 м. 58.8 с.	1.IV.1939 г.	Колумбия	25 ярда	Съед. Щати
100 м.	"	"	1 м. 04.8 с.	18.I.1936 г.	Детройтъ	25 ярда	"
150 ярда	"	"	1 м. 32.7 с.	2.IV.1936 г.	Чикаго	25 ярда	"
200 м.	"	"	2 м. 24.0 с.	11.IV.1935 г.	"	25 ярда	"
400 м.	"	"	5 м. 13.4 с.	10.IX.1936 г.	Копенхагенъ	25 м.	Дания
П о щ о в о							
4×100 м.	Съед. Щати Хироке, Жарецъ Волфе, Фикъ	Съед. Щати	3 м. 59.2 с.	20.VIII.1938 г.	Берлинъ	50 м.	Германия
4×200 яр.	Университета Яле П. Брукелъ, Р. Кухъ, И. Мационисъ, Н. Колия	"	8 м. 24.3 с.	9.VI.1936 г.	Ню-Хавенъ	50 ярда	Съед. Щати
4×200 м.	Япония М. Иуса, Ш. Сигиура, Т. Арай, М. Тагуши	Япония	8 м. 51.5 с.	11.VIII.1936 г.	Берлинъ	50 м.	Германия
Ж е н и							
			С в о б о д е н ъ с т и л ъ				
100 ярда	Р. Хвегеръ	Дания	0 м. 59.7 с.*	19.II.1939 г.	Аархусъ	25 м.	Дания
100 м.	В. Денъ Уденъ	Холандия	1 м. 04.6 с.	27.II.1936 г.	Амстердамъ	25 м.	Холандия
200 м.	Р. Хвегеръ	Дания	2 м. 21.7 с.*	11.IX.1938 г.	Аархусъ	25 м.	Дания
220 ярда	"	"	2 м. 22.6 с.*	23.IV.1939 г.	Копенхагенъ	25 ярда	"
300 ярда	"	"	3 м. 25.6 с.*	2.X.1938 г.	"	25 ярда	"
300 м.	"	"	3 м. 46.9 с.*	23.I.1938 г.	"	25 ярда	"
400 м.	"	"	5 м. 06.1 с.*	1.VIII.1938 г.	"	25 ярда	"
440 ярда	"	"	5 м. 12.8 с.*	12.XII.1937 г.	"	25 ярда	"
500 ярда	"	"	5 м. 57.9 с.*	31.VIII.1937 г.	Аархусъ	25 ярда	"
500 м.	Ф. Карсенъ	Белгия	6 м. 28.4 с.*	3.I.1940 г.	Остенде	25 м.	Белгия
800 м.	Р. Касегеръ	Дания	11 м. 11.7 с.	3.VII.1936 г.	Копенхагенъ	50 м.	Дания
880 ярда	"	"	11 м. 16.1 с.	28.II.1937 г.	Стокхолмъ	50 м.	Швеция
1000 ярда	"	"	12 м. 36.0 с.*	4.IX.1938 г.	Хелзингеръ	50 ярда	Дания
1000 м.	"	"	14 м. 12.3 с.	28.II.1937 г.	Стокхолмъ	50 м.	Швеция
1500 м.	"	"	21 м. 45.7 с.*	3.VII.1938 г.	Хелзингеръ	50 м.	Дания
1760 ярда	"	"	23 м. 11.5 с.*	3.VII.1938 г.	"	50 м.	"
Н а г ѣ р д и (ж а б н о)							
100 ярда	А. Стилъ	Холандия	1 м. 13.0 с.	12.I.1940 г.	Амстердамъ	25 м.	Холандия
100 м.	Х. Хюлинеръ	Германия	1 м. 20.2 с.	12.III.1936 г.	Плауенъ	25 м.	Германия
200 ярда	И. Взалбергъ	Холандия	2 м. 40.3 с.	11.VII.1939 г.	Амстердамъ	25 м.	Холандия
200 м.	М. Ленкъ	Бразилия	2 м. 56.0 с.	8.XI.1939 г.	РиодеЖанейро	25 м.	Бразилия
400 м.	"	"	6 м. 15.8 с.	11.X.1939 г.	"	25 м.	"
500 м.	И. Сьоренсенъ	Дания	7 м. 58.8 с.*	26.II.1939 г.	Копенхагенъ	25 м.	Дания

На гръбъ							
100 ярда	С. Кинтъ	Холандия	1 м. 05.1 с.	18.IX.1939 г.	Ротердамъ	25 м.	Холандия
100 м.	"	"	1 м. 10.9 с.	22.IX.1939 г.	"	25 м.	"
150 ярда	"	"	1 м. 42.1 с.	29.IX.1939 г.	"	25 м.	"
200 м.	"	"	2 м. 38.8 с.	26.XI.1939 г.	"	25 м.	"
400 м.	И. Ванъ Феггеленъ	"	5 м. 41.4 с.	13.II.1938 г.	Амстердамъ	35 м.	"
По шово							
4×100 ярда	Дания К. Ове Петерсенъ В. Ове Петерсенъ Н. Химе Йенсенъ Е. Михелсенъ	Дания	4 м. 08.1 с.	23.IV.1939 г.	Копенхагенъ	25 ярда	Дания
4×100 м.	Дания Е. Аридшъ, Г. Крафтъ, В. Ове Петерсенъ Р. Хвегеръ	Дания	4 м. 27.6 с.*	7.VIII.1938 г.	Копенхагенъ	25 м.	Дания

*) Отбелязанитъ съ звездички сж въ морска вода.

Европейски рекорди къмъ 1.IV 1940 год.

Разстояние	И М Е	Народность	Време	Дата	Градъ	Дължина на басейна	Държава на регистрирането
Свободенъ стилъ							
М ж ж е							
100 м.	К. Фишеръ	Германия	0 м. 56.8 с.	26.IV.1936 г.	Берлинъ	25 м.	Германия
200 м.	Б. Боргъ	Швеция	2 м. 11.9 с.*	17.IV.1938 г.	Аархусъ	25 м.	Дания
300 м.	И. Тарисъ	Франция	3 м. 27.6 с.	11.VII.1931 г.	Реймъ	25 м.	Франция
400 м.	"	"	4 м. 47.0 с.*	16.IV.1931 г.	Парижъ	33 1/2 м.	"
500 м.	"	"	6 м. 01.2 с.	23.IV.1932 г.	Реймъ	25 м.	"
800 м.	"	"	10 м. 15.6 с.	21.VI.1932 г.	Канъ	50 м.	"
1000 м.	"	"	12 м. 57.6 с.	25.V.1932 г.	Парижъ	50 м.	"
1500 м.	А. Боргъ	Швеция	19 м. 07.2 с.	2.IX.1927 г.	Болонъ	50 м.	"
На гръдн (жабно)							
100 м.	И. Балке	Германия	1 м. 09.5 с.	12.XI.1938 г.	Бременъ	25 м.	Германия
200 м.	"	"	2 м. 37.4 с.	25.III.1939 г.	"	25 м.	"
400 м.	А. Хайна	"	5 м. 43.8 с.*	10.II.1938 г.	Копенхагенъ	25 м.	"
500 м.	"	"	7 м. 13.0 с.	7.V.1939 г.	Солнгенъ	25 м.	"
На гръбъ							
100 м.	Х. Шлаухъ	Германия	1 м. 06.8 с.	6.II.1938 г.	Дунсбургъ	25 м.	Германия
200 м.	Б. Боргъ	Швеция	2 м. 26.9 с.	14.IX.1939 г.	Норкьотингъ	25 ярда	Швеция
400 м.	"	"	5 м. 15.9 с.	3.XI.1939 г.	"	25 ярда	"
По шово							
4×100 м.	Германия Платъ, Лаугвицъ, Хайбелъ, Фишеръ, Унгари	Германия	4 м. 00.5 с.	26.III.1939 г.	Бременъ	25 м.	Германия
4×200 м.	Графъ, Ленгелъ, Абей-Немешъ, Цсикъ	Унгари	9 м. 10.8 с.	23.VIII.1936 г.	Будапеща	50 м.	Унгари
Свободенъ стилъ							
Ж е н и							
100 м.	В. Денъ Уденъ	Холандия	1 м. 04.6 с.	27.II.1936 г.	Амстердамъ	25 м.	Холандия
200 м.	Р. Хвегеръ	Дания	2 м. 21.7 с.*	11.IX.1938 г.	Аархусъ	25 м.	Дания
300 м.	"	"	3 м. 46.9 с.*	23.I.1938 г.	Копенхагенъ	25 м.	"
400 м.	"	"	5 м. 06.1 с.*	1.VIII.1938 г.	"	25 м.	"
500 м.	Ф. Кароенъ	Белгия	6 м. 28.4 с.*	3.I.1940 г.	Остенде	25 м.	Белгия
800 м.	Р. Хвегеръ	Дания	11 м. 11.7 с.*	3.VII.1936 г.	Копенхагенъ	50 м.	Дания
1000 м.	"	"	14 м. 12.3 с.	28.II.1937 г.	Стокхолмъ	50 м.	Швеция
1500 м.	"	"	21 м. 45.7 с.	3.VII.1938 г.	Хелзингеръ	50 м.	Дания
На гръдн (жабно)							
100 м.	Х. Хьолцнеръ	Германия	1 м. 20.2 с.	12.III.1936 г.	Плауенъ	25 м.	Германия
200 м.	И. Ваалбергъ	Холандия	2 м. 56.9 с.	2.X.1937 г.	Гандъ	25 м.	Белгия
400 м.	И. Сьоренсенъ	Дания	6 м. 16.2 с.*	18.I.1937 г.	Копенхагенъ	25 м.	Дания
500 м.	"	"	7 м. 58.8 с.	26.II.1939 г.	"	25 м.	"
На гръбъ							
100 м.	С. Кинтъ	Холандия	1 м. 10.9 с.	22.IX.1939 г.	Ротердамъ	25 м.	Холандия
200 м.	"	"	2 м. 38.8 с.	26.XI.1939 г.	"	25 м.	"
400 м.	И. Ванъ Феггеленъ	"	5 м. 41.4 с.	13.II.1938 г.	Амстердамъ	25 м.	"
По шово							
4×100 м.	Дания Е. Аридшъ, Г. Крафтъ, Б. Ове Петерсенъ, Р. Хвегеръ	Дания	4 м. 27.6 с.*	7.VIII.1938 г.	Копенхагенъ	25 м.	Дания

*) Отбелязанитъ съ звездички сж въ морска вода.

Ученически плувни състезания в София

Разбиратки, че за да стане масовъ водният спорт, е необходимо да се засили дейността между сръбношколската младеж, която да се проникне от любов към морето и р. Дунав, Софийският ни клонъ си е поставил за задача да организира тази младеж по-стегнато, макаръ че и до сега членовестъ на Б.Н.М.С. сж се отличавали съ своето високо съзнание и дисциплина. За да се организират четитъ и да се подготвят по-добре ученицитъ, решило се е всъка гимназия да произведе свои подоборни състезания, като най-напредъ се организиратъ четъ, където има такива. Основани сж четъ при Електротехническото училище, V мъжка гимназия, търговскитъ училища на т.и. камара и „Априловъ“, възобновени сж четитъ при I и IV мъжки гимназии, подготвява се сдружването на четъ при Американския и Французкия колежи.

До сега сж произведени следнитъ състезания:

На 18 октомври м. г. VI-а мъжка гимназия

100 м. св. стилъ	Кристофоръ Панайотовъ	1 м. 16 с.
	Павелъ Тихчевъ	1 м. 57.4 с.
50 м. на гърди	Тихомиръ Георгиевъ	0 м. 44.5 с.
	Красимиръ Захариевъ	0 м. 51.9 с.
	Ангелъ Ангелевъ	0 м. 56.0 с.
50 м. св. стилъ	Иванъ Цачевъ	0 м. 38.0 с.
	Никола Николовъ	0 м. 40.8 с.
	Иванъ Караньотовъ	0 м. 50.1 с.

На 20 януарий т. г. I Соф. мъжка гимназия

100 м. св. стилъ	Дафинъ Тодоровъ VI б/п кл.	1 м. 16.5 с.
	Найденъ Цотковъ VII кл./кл.	1 м. 32.8 с.
50 м. на гърди	Спасъ Пеневъ VI а/п	0 м. 43.0 с.
	Асенъ Симидовъ VIII б/п	0 м. 43.1 с.
	Георги Блудовски VIII р.	0 м. 43.3 с.

50 м. св. стилъ	Дафинъ Тодоровъ VI б/п	0 м. 32.7 с.
	Милко Симеоновъ VI а/п	0 м. 35.7 с.
	Асенъ Симидовъ VIII б	0 м. 37.4 с.
100 м. на гръбъ	Спасъ Пеневъ VI а/п	1 м. 36.0 с.
	Христо Мянковъ VI а/п	1 м. 36.5 с.
100 м. на гърди	Георги Блудовски VIII р.	1 м. 33.1 с.
	Асенъ Симидовъ VIII б/п	1 м. 39.9 с.
	Спасъ Пеневъ VI а/п	1 м. 41.5 с.

На 24 януарий т. г. състезания между четитъ при II и IV мъжки гимназии

50 м. св. стилъ	Спасъ Вацовъ	0 м. 32.7 с.
	Петъръ Маргаритовъ	0 м. 33.1 с.
	Нейчо Нейчевъ	0 м. 35.0 с.
100 м. св. стилъ	Спасъ Вацовъ	1 м. 15 с.
	Никола Илиевъ	1 м. 24.5 с.
50 м. на гръбъ	Иванъ Пеневъ	0 м. 42 с.
	Атанасъ Христовъ	0 м. 50 с.
100 м. на гръбъ	Крумъ Илиевъ	1 м. 42.1 с.
100 м. на гърди	Иванъ Пеневъ	1 м. 26.6 с.
	Петъръ Маргаритовъ	1 м. 31.6 с.

На 11 мартъ т. г. състезания между четитъ при III, V м. гимназии и търговската гимназия

50 м. св. стилъ	Иванъ Бойчевъ търг. гим.	0 м. 33.01 с.
	Ангелъ Ангеловъ III гимн.	0 м. 34.05 с.
	Иванъ Ивановъ V гимн.	0 м. 34.08 с.
	Милчо Милетиевъ V гимн.	0 м. 35.02 с.
	Милко Сябевъ III гимн.	0 м. 36.01 с.
100 м. св. стилъ	Ангелъ Ангеловъ III гимн.	1 м. 18.05 с.
	Милчо Милетиевъ V гимн.	1 м. 21.03 с.
	Иванъ Бойчевъ търг. гимн.	1 м. 21.05 с.
100 м. на гръбъ	Иванъ Бойчевъ търг. гимн.	1 м. 35.01 с.

Книжнина

Въ списанието на българската академия кн. 59-та излизе напечатана студията „Лунно-слънчеви приливи и отливи на Черно море“, отъ кап. лейтенантъ Б. Роговъ. Авторътъ на студията е познатиятъ нашъ десецъ въ организацията, завършил по астрономия и геодезия въ парижката Сорбона, офицеръ отъ флота. Съ строго научни теоретични построения въз основа на законитъ за приливитъ и отливитъ въ връзка съ притегателнитъ сили на слънцето и луната, той установява, че въ Черно море има приливи и отливи, и изчислява тѣхнитъ размѣри. Тѣ сж незначителни за практическия животъ, но теоретично тѣ съществуватъ и се изчисляватъ. Заслугата на автора не е толкова въ тази теоретична частъ, колкото въ практическитъ му наблюдения, извършени специално съ строго научна последователност и анализъ, отъ които съ поразителна точностъ се потвърждаватъ теоретичнитъ изчисления.



Настоятелството на варненския клонъ на Б. Н. М. С.

По този начинъ той по строго наученъ пътъ доказва, че приливи и отливи въ Черно море има, макаръ че тѣ не сж отъ практическо значение за обикновения животъ. Тѣзи приливи и отливи се подаватъ и изчисления.

Колкото работата на автора да има практическо приложение, тя е отъ голѣмо значение за науката. Но тя показва, че той е богато подготвенъ за научна работа и практически наблюдения и че въ ограниченния кръгъ на нашитъ моряци се явяватъ вече сили, които съ своитъ научни трудове обещава да издигатъ яшната млада морска наука и да ѝ служатъ.

Ние съ особно удоволствие отбелязваме този фактъ, още повече, че трудътъ на Б. Роговъ е одобренъ и отпечатанъ въ изданието на Академията на наукитъ.

Нека му пожелаемъ да продължи да работи въ това направление. Строго научната работа е една необходима предпоставка за практически заключения и постижения, които ще се използватъ отъ корабоплаването. Тя е една необходимостъ за самостоятелното творчество къмъ което нашитъ млади сили трѣбва да се готвятъ, ако искаме и въ областта на морскитъ науки да дадемъ нашия приносъ, като издигнемъ българското име.

В. И.

ПОЛУЧЕНИ СЖ ВЪ РЕДАКЦИЯТА СЛЕДНИТЪ КНИГИ
ОТЪ П. ИВ. ТЪРНОВСКИ:

1. Где е нашето бъдеще; 2. Воднитъ пътница и пристанища; 3. Какъ се насърчава корабоплаването и корабостроенето; 4. Българско корабостроително дѣло; 5. Българско корабоплавателно дѣло; 6. Защо не успѣ едно велико кооперативно дѣло; 7. Българско дунавско паракодно дѣло; 8. Какъ трѣбва България да използва Дунава; 9. Уеднавяване на морскитъ и работнически закони и международнитъ договори за запазване човѣшкия животъ по море; 10. Бѣломорскиятъ излазъ за България; 11. Где е стопанското, финансово и търговско бъдеще на България; 12. Земедѣлска България и нашиятъ износъ; 13. Нашитъ представители въ чужбина; 14. Германия и свѣтовната търговия и политика; 15. Морско-търговски и стопански речникъ; 16. Какво трѣбва да се направи за България; 17. Н. В. Царьтъ и Б. Н. М. С.; 18. Н. В. Царьтъ и аквариумътъ.

Страница за Малките

Стефанъ Ив. Стояновъ

Желание

Да зная да летя,
азъ ще смѣня полето,
полето ще смѣня
съ морето.

И като чайкигѣ
отгоре ще погледна
надъ него щомъ се дигна,
какъ чезне лодката
последна.

И леко ще летя
изъ златнигѣ простори,
и бързо азъ ще стигна,
небето гдето съ тѣхъ
говори.

Да зная да хвърча,
безъ мжка на сърдцето,
земята ще смѣня
съ морето.

Веса Паспалеева.

Страхливо

Хвали се предъ всички,
че е пръвъ юнакъ,
само недай, Боже,
да го щипне ракът!

Леле като писне,
сякашъ го дератъ,
всички околъ него
ще се събератъ:

Раната показва
маже я съсъ иодъ:
— щѣше да ме лапне
страшенъ кашалотъ!

После се гордѣ
удря кракъ о ракъ:
— И делфинъ да срещна,
ще се боря пакъ!

—

На риболовъ въ Северно море



Я гледай, Джони, тукъ се ловятъ повече мини, отколкото риби! . .

Ангелъ Каралийчевъ

Рибаритѣ отъ Свети Иванъ

Срещу обкованата съ желѣзо черковна врата зѣеше работилницата на дѣда Марка Тюлентъ. Дѣдо Марко бѣше изкусентъ майсторъ на мрежи. Отъ сутринь до вечеръ той седѣше, кръстосалъ крака, на двора подъ лозницата и плетѣше голѣмата мрежа, съ която рибаритѣ отъ малкия островъ „Свети Иванъ“ ловѣха риба. За три години време той смогваше да свърши само една мрежа, и шомъ като старата се продѣнѣше, замѣняваха я съ новата. Отъ града рибаритѣ купуваха на дѣда Марка хубави очила, защото очитѣ му запрѣха.

— Довърши, — му казаха тѣ, — и тази мрежа, че ще идеме да намѣримъ други майсторъ. А на тебе ще се опредѣлиме отъ общитѣ пари една малка пенсия, за да прекарашъ старинитѣ си.

Рибаритѣ отъ „Свети Иванъ“ живѣеха братски животъ. Имаха обща работилница, въ която седемъ души дърводѣлци дѣлаха джги, сглобяваха лодки, засмоляваха пукнатинитѣ на старитѣ. Цѣль денъ якитѣ риболовци теглѣха къмъ пѣска хвърлената въ морето мрежа и прибираха изтегленото рибно сребро въ единъ голѣмъ кошъ. Когато паднѣше вечеръ, тѣ прибираха мрежата си въ черквата — да пренощува и да я благослови Свети Никола. На ранина всѣки денъ трима души мѣтаха коша въ една платноходка и потегляха къмъ рибния пазаръ въ съседния градъ. Преди да тръгне лодката, пѣргово като маймунче вжтре скачаше едно почернѣло сухо момче съ наскетъ и съ кжси гащички. Славчо. Морското конче. Продавачътъ на вестници. Тоя Славчо бѣше сирѣтъ, ~~мама~~ ^{баба}. Баща нѣмаше. Преди години загина съ параходъ „Варна“. Майка му се ожени нѣжде на брѣга, а той остана на островчето. Като вземаше новитѣ вестници отъ печатницата, Морското конче тичаше по крайбрѣжната пѣтека и ги продаваше на лѣтовницитѣ.

— Черно море! Сега излѣзелъ — викаше Славчо и препускаше като конче.

Често пѣти нѣкой лѣтовникъ, седналъ на пѣска и загледанъ къмъ морето, безъ да се обърне закахаше Славчо:

— Какво продавашъ, момче?

— Черно море.

— Покажи го.

Славчо показваше вестника.

— Лъжешъ. Това дето го показвашъ е книга, а Черно море е това!

И лѣтовникътъ размахваше ржка къмъ водната стихия.

До вечерята краката на Морското конче притрѣпваха. Връщаше се на острова пакъ съ лодката на продавачитѣ. Спечеленитѣ левове даваше на Йордана, гостилничаря. Йорданъ готвѣше храна за рибаритѣ.

Ако останѣше следъ обѣдъ нѣщо въ тенджеритѣ, сипваше го на Славчо. Ако рибаритѣ не оставѣха нищо, Славчо получаваше само една порѣзаница хлѣбъ, порѣсена съ солъ и червенъ пиперъ.

Веднѣжъ, като ходѣше край брѣга съ вестницитѣ подъ мишница, Морското конче срещна двама души: мъжъ и жена. Жената посегна за вестникъ и рече:

— Много прилича на нашето покойно дете. Дай му нѣщо!

Мъжътъ даде на Славчо една сребърна монета — двайсетъ лева. Цѣла нощъ момчето премисля какво да си купи съ тѣзи пари. На другия денъ, когато стигна при входа на Морската градина, видѣ, че продаватъ билети отъ държавната лотария. Двайсетъ и петъ лева единиятъ. Съ вълнение малкиятъ вестникопродавецъ подаде двайсетолевката, прибави още петъ лева, откъсна единъ билетъ и рече:

— Запишете, че този билетъ е продаденъ на рибаритѣ отъ островъ „Свети Иванъ“.

Търкулна се лѣтото. Опусѣха златнитѣ пѣсци. Минаха паламуднитѣ ята. Узрѣха гроздоветѣ надъ дѣдовата Маркова глава. Тюлентъ довърши последната си мрежа и рече:

— Ослѣпѣхъ вече. Нищо не виждамъ.

Почернѣ разхълмената морска ширь. Плиснаха дъждоветѣ.

Петъ деня преди Нова година на „Свети Иванъ“ дойде вестъ: идатъ голѣми ята скумрии. Рибаритѣ грабнаха новата мрежа отъ черквата и я хвърлиха навжтре въ морето. Пищѣха бѣли чайки. Морскитѣ вълни, като чудовища съ бѣли езици, лижеха пѣска. Надъ морето се носѣше дѣхътъ на близка буря. Една платноходка, която бѣгаше къмъ заливъ като уплашена птица, се прекатури. Рибаритѣ пуснаха мрежата и се втурнаха съ две лодки на помощъ. Когато хванаха отново вжжетата на мрежата, бурята изригна като вулканъ. Вълнитѣ порастнаха. Тѣ станаха като планини. Безумно се втурнаха къмъ брѣга, сякашъ искаха да погълнатъ острова. Разкъсаха мрежата, освободиха пленената риба, отвлѣкоха двете лодки. Рибаритѣ гледаха немощни и посърнали. Отъ селището дотърчаха жени и деца. Писнаха. Като разбойникъ морето имъ бѣше откраднало хлѣба за утрешния денъ.

Островътъ „Свети Иванъ“ посрещна съ мъжа Новата година. Камбаната на старата черква напълни душитѣ на хората съ тѣга. Гостилничарятъ прогони Славчо:

— Махвай се, нѣма вече хлѣбъ. Отъ сега нататъкъ всички ще ядеме камъни.

Надвечеръ въ читалището стояха трима души младежи и слушаха радиото. По едно време се обади гласъ отъ столицата: Радио София съобщава че най-голѣмата печалба отъ държавната лотария — единъ милионъ лева — се пада на билетъ № 3724. Билетътъ е продаденъ на рибаритѣ отъ островъ „Свети Иванъ“. Младежитѣ ахнаха, скочиха и изхвъркнаха навънъ. Втурнаха се къмъ черковната камбанария и почнаха лудо да биятъ камбаната. Събраха рибаритѣ. Обадиха какво се чули.

Вълнение обхвана покрусенитѣ свети ивановчани.

— Кжде е билетътъ? — извика кметътъ.

Тревожно се спогледаха.

Кжде е билетътъ? Никой не знаеше кжде е този билетъ. Тогава отъ навалищата се измъкна Славчо — Морското конче. Той влѣзе въ черквата, кждето мъждукаха запаленитѣ кандила, безшумно пристѣпи къмъ олтара, почна да пипа вехтата напукана

икона на Свети Никола и измъкна отъ една пукнатина бѣло нагнато листче. Изкочи на двора и се затече къмъ кмета.

— Ей го билета! — викна момчето.

Кметътъ пое листчето, надѣна очилата си и прочете:

— № 3724. Сжщиятъ.

Габна Славчо, вдигна го високо и го цѣлуна по челото.

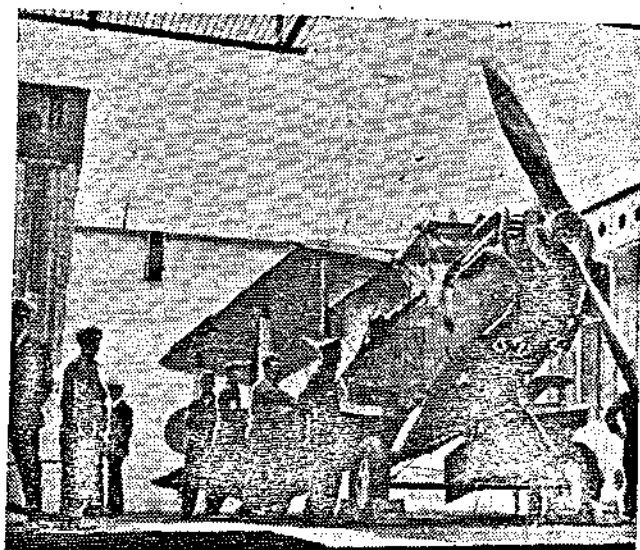
— Ние ще купиме на една, а петъ нови мрежи.

Ние ще ловиме петъ пжти повече риба! Откъде взе този билетъ, скжпо момче?

— Купихъ го, — тихо прошепна Славчо да не го чуе Йорданъ гостилничарътъ. Боешесе да не го бие, като се научи, че не му е предалъ и подаренитъ 20 лева.

Цѣла нощъ рибаритъ се веселиха. На другия день двама души заминаха за паритъ въ столицата. Когато се върнаха, донесоха на Славчо нови дрехи и го проводиха на учение въ рибарското училище.

хубаво!



Самолетъ отъ вида на тѣзи, които взематъ участие въ морскитъ сражения. Тѣзи самолети се носятъ отъ нарочни кораби — самолетонасачи.

Съдържание:

1. Нова придобивка — В. И., 2. За свободата на морето — Я. К. Сираковъ, 3. Английската морска разузнавателна служба — Ст. Денчевъ, 4. Дунавъ — Леонидъ Паспалеевъ, 5. Презъ дунавскитъ ледове — С. Н. Ивановъ, 6. Каналътъ Рейнъ—Майнъ—Дунавъ — К. Прокофъ, 7. Моряшка пѣсень (стих.) — Веса Паспалеева, 8. Воденъ спортъ, 9. Книжнина, 10. Желание (стих.) Ст. Ив. Стояновъ, 11. Страхливко (стих.) Веса Паспалеева, 12. Рибаритъ отъ Свети Иванъ — А. Каралийчевъ.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ Г. В. Паспаловъ, д-ръ П. Д. Смирновъ и д-ръ Ст. Нв. Стояловъ.

ДИНАМИКА А. Д.

СОФИЯ, пощенска кутия № 190
За телеграми: Динамика, София

ул. Московска № 7
Телефонъ: 2-33-38

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО и ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Кораби и лодочни дизелови мотори
Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини
Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия:
Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибоота въ Русе)
Котли, водни и парни турбини и парни машини
Всички видове желѣзни конструкции
Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.



ДЪРЖАВНИ МИНИ КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

ПЕРНИКЪ

БОБОВЪ-ДОЛЪ

МАРИЦА

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЖГЛИЩА
И БРИКЕТИ

ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ
и въ Старо-загорската електрификационна областъ
ПО СПЕЦИАЛНИ ИЗНОСНИ ЦЕНИ.

Вноски и поръчки за вжглища и брикети се правятъ навсѣкжде
въ страната чрезъ

1. Българската народна банка — преводна служба.
2. Българска земеделска и кооперативна банка — преводна служба.
3. Телеграфо-пощенскитѣ станции — чекова сметка № 50.
4. Популярнитѣ банки.
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситѣ на държавнитѣ мини.

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно
да се пише отдѣлно писмо—уведомление отъ страната на клиентитѣ.

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ на ДЪРЖАВНИТѢ МИНИ
ВЪ ГР. ПЕРНИКЪ

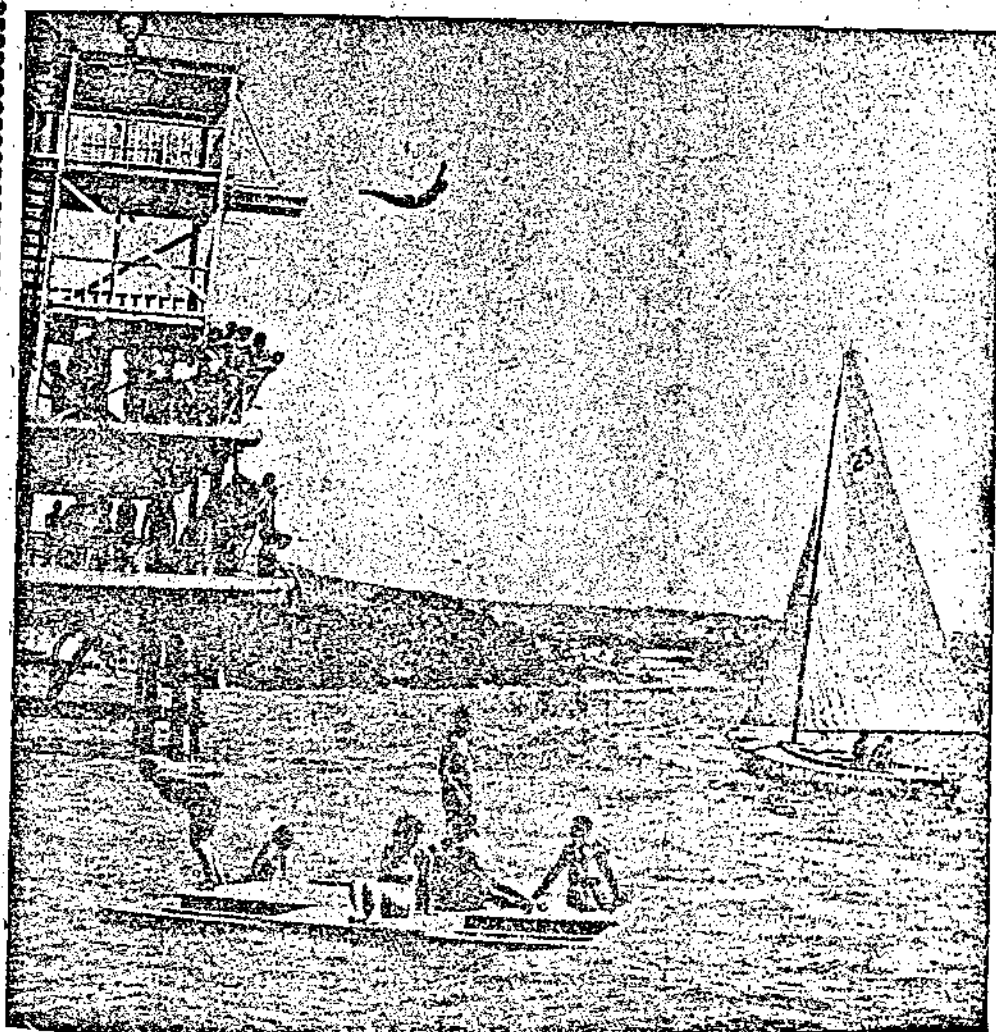
АГЕНЦИЯ НА МИНИТѢ ВЪ СОФИЯ

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ
ПО СВОЕТО
МЪСТОПОЛОЖЕНИЕ
И КЛИМАТЪ
МОРСКИ КУРОРТЪ
ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА
ЕВРОПА.

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

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

Категоризирани и нормирани хотела, пансионъ, вили, квартири и ресторанти.

50% намаление за пътуване по Б. Д. Н. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана“. Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче 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 поддържа редовни съобщения отъ черноморските пристанища и Дунава до северните европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Холандия, Германия, Дания и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа съ три първокласни линейни параходи типъ „Родина“, дружеството поддържа редовни и извънредни линии между черноморските пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италианските острови — Додеканеза, Сирия, Палестина и Египетъ, като се посещаватъ пожитните пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирея.

Тия последни пътувания даватъ възможностъ въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминаватъ оний, необходими за преживяване въ страната за същото време, да се видятъ останките и паметниците на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художественостъ, сж още недостигнати.

Пътуванията за Леванта — Близкия изтокъ се извършватъ съ голъми и луксозни параходи, „Царь Фердинандъ“, „Шипка“, „Варна“ и „Бургасъ“, при всички удобства за приятно и неуспѣтно пътуване по морета, които съдържатъ безбройни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелитъ и осѣяния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метра надъ морската повърхностъ.

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

Никое друго пътуване не може да даде толкова голъмо разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитъ най-всеотрасни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения два пъти презъ седмицата и между всички български черноморски пристанища съ луксозния бързоходенъ параходъ „Евдокия“.

Освенъ горните редовни линии, дружеството презъ лѣтните месеци прави и извънредни пътувания отъ Варна до Цариградъ съ параходитѣ „Царь Фердинандъ“ и „Бургасъ“ съ престояване въ Цариградъ цѣли три дни.

Пътуването между двѣта пристанища трае само 12 часа — една нощъ.

Презъ сжщитѣ лѣтни месеци п/х „Евдокия“ плава крайбрежно по специално разписание, съ намалени тарифи и възможностъ да се посетятъ всички пристанища отъ цѣлото българско крайбрежие въ течение само на 36 часа.

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

Разписанията, както и тарифитѣ на всички пътувания, които извършватъ корабитѣ на Българското търговско параходно д-ство, 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 поддържатъ два пъти 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 лѣтните месеци, отъ 1 юний до 15 септемврий, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сжщия параходъ, безъ прекъсване, 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 крайбрежие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лѣтното разписание, отъ 15 май до 15 септемврий, съ право на ношуване въ Царево въ помѣщенията на съответната 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 „Царь Фердинандъ“ и „Бургасъ“ презъ лѣтните месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и ношуване 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 пълненъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

По крайбрежието отъ Варна до Ахтополъ и обратно, презъ лѣтните месеци, пълненъ 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 пътуване — 452 лв.

При редовнитѣ пътувания — съ п/х „Евдокия“ крайбрежно се плаща за закуска 15 лв., а за обѣдъ и вечеря по 50 ка., а пълненъ 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.