



# МОРСКИ СГОВОРЪ



КНИЖКА 5.  
ГОДИНА X.  
ВАРНА.  
АПРИЛЪ 1933 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДЕЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ  
Главенъ редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ  
Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ и ИНЖ. ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ.



**БЪЛГАК Д-ВО**  
**за строене кораби,**  
**ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ**  
**Варна.**

Телефонъ 326.

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:

**Моторни, рибарски, спортни, луксозни, платноходни и др.**

Строежъ, монтажъ и поправка на всѣкакви видове машини и инсталации.

**СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ,**  
**РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.**

Гарантирана вѣща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10-6



**Д-ВО ЗА ПАМУЧНИ ПРЕЖДИ**  
**"Царь Борисъ"**  
**ВАРНА.**

Произвежда първокачественни памучни прежди.

Най-голяма издържливостъ, еднакво равни жици, най-износни цени — ето какво отличава българскитѣ прежди отъ чуждитѣ.

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ“.

Продажби чрезъ генералнитѣ представители:

**СУЗИНЪ и С-ие А. Д. СОФИЯ—ВАРНА.**

10-4

# КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ГОДИНА X. БРОЙ 5.

ВАРНА, май 1933 год.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВЪТНИЯ ОТДЪЛЪ

Отдѣлень брой 20 лв.

Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

В. Игнатовъ.

## РИБАРСКОТО УЧИЛИЩЕ

Статията въ списанието „Природа“ кн. 5 и 6 отъ т. г. подъ това заглавие стана поводъ за нѣколко бележки върху Рибарското училище и въ в. „Миръ“. Въ тѣзи бележки автора справедливо вади заключението си отъ даннитѣ, които е взелъ отъ това списание. Като се вземе предъ видъ състава на редакционния му комитетъ, не може да се допусне, че изнесеното въ списанието не ще бжде съобразено съ налагащата се обективностъ по този голѣмъ въпросъ. За съжаление, обаче, действителността на въпроса е съвсемъ друга, а статията поднася на читателя цифри и факти майсторски сглобени, за да оправдаятъ заключението ѝ за „некомпетентността“.

За съжаление „кометентния“ авторъ на тази статия още въ началото ѝ проявява едно абсолютно непознаване историята по създаването на това училище и най-лекомисленно хвърля обвинението, че „инициаторитѣ на това училище сж български граждани, които благодарение тежкитѣ условия на мирнитѣ договори бидоха принудени да напуснатъ професията си, свързана съ морето“. Съ други думи, тѣзи граждани, за да създадатъ работа за себе си, станаха причина за откриването на едно ненуждно училище. Не ще се откланяваме да разясняваме скритата тенденция въ тази смисълъ и онази линия на поведение, която се следваше отъ хора като автора на статията спрямо това училище, за да му създадатъ условия за недостатъчно задоволителни резултати, ще се задоволимъ само да констатираме, че въ цѣлото училище имаше 1 или двама души бивши офицери на служба и че то бѣше въ пълно подчинение на Инспектората по риболовството.

Въпросътъ за създаване на рибарската школа у насъ е билъ повдиганъ още преди голѣмата война.

Училището се създаде по следния начинъ. Въ началото на 1919 г. Началникътъ на Флота съ единъ мотивиранъ докладъ изтъква прѣчкитѣ и

неудобствата, които сж се срещали по крайбрежieto ни презъ време на войната. Между другитѣ мѣрки, които препоръчва за да се приобщи крайбрежieto по-тѣсно къмъ вътрешността на страната, той изтъква значението на една рибарска школа, която би могла да повдигне професионалното образование на риболовцитѣ, да развие въ тѣхъ по-силно национално чувство, да ги издигне културно малко по-вече и да ги освободи отъ икономическата зависимостъ на богатитѣ мѣстни риболовци, съчувственици на чужди национални каузи. Събитията скоро доказаха сериозността на изтъкнатия въпросъ. Това бѣше тѣкмо въ онѣзи времена, когато отъ Ньойи идваха изненадитѣ една следъ друга и когато г-нъ Венизелосъ мотивира претенцията си да образува гръцка колония отъ нашето крайбрежие, особено отъ Бургаския заливъ, съ гръцкия обликъ на това крайбрежие и липсата на интересъ къмъ морето у българина, произтичащи отъ факта, че нѣма нито единъ българинъ риболовецъ. Въ сжщото това време гръцкия полковникъ Мазаракисъ обикаляше триумфално крайбрежieto ни и бѣше обектъ на шумни гръцки националистични манефестации, а голѣми презокеански гръцки параходи безъ нужда се изпращаха въ Бургасъ и Варна съ задача да минаватъ близо до крайбрежнитѣ ни населени пунктове за да развѣватъ гръцкото знаме и свирейки непрекъснато съ свиркитѣ си, да привличатъ вниманието и да будятъ съзнанието на „елиногласнитѣ“, които щѣха да послужатъ за доказателство на чудовищнитѣ претенции на Гърция.

Съ заповѣдъ по флота отъ 19. IX. 1919 г. се създава къмъ флота рибарска школа, която поради бързо развиващитѣ се тогава събития се прехвърля къмъ Министерството на Земледѣлието (презъ октомврий), а презъ декемврий една комисиия въ съставъ г. Гечевъ—управителъ на Б. З. Банка, г. Дръновски—главенъ секретаръ при Мин. на земледѣлието, г. Гочевъ—Н-къ на отдѣление

отъ същото м-во, инспекторитъ по риболовството П. Дрънски и Арnaudовъ, професоръ Шишковъ и асистента Ст. Консуловъ, представителъ отъ Щаба на армията и Н-ка на школата—очертава насокитъ и дейността на това училище. Комисията констатира, че „частъ отъ нашето крайбрежие е населена отъ чуждъ, вреденъ за държавата елементъ, чужденци се ширятъ край морето, добиватъ богатства отъ него и въпрѣки това се чувствуватъ гости и врагове на страната. Опити на заселването въ Василино и Ахтополъ съ бѣжанци, които не сж живѣли край морето и които не го познаватъ, не даде добри резултати. Необходими сж българи рибари, които да се заселятъ по крайбрежието и да изкарватъ прехраната си отъ морето, които да свържатъ своя животъ съ живота на морето, които да живѣятъ чрезъ морето и за морето.“ Ето идеята вложена въ създаването на училището и легнала като задължение и за всички, които впоследствие поеха ръководството на службата, къмъ която бѣше предадено то. Дали тази идея въ първитъ години отъ своето прокарване трѣбва и може да се измѣрва съ материалнитъ срѣдства необходими за нея, е въпросъ на отдѣленъ споръ. Понеже сж изнесени цифри, чрезъ които се оценява голѣмата национална задача, възложена на това училище, нека ни бжде позволено и ние да посочимъ такива и то заимствувани отъ официални данни.

### Свѣдение

За бюджетнитъ разходи на Рибарското училище по финансови години въ левове.

финансови години	ПРЕДВИДЕНО ПО БЮДЖЕТА					Разходвано
	Личенъ съставъ	Веществ. разходи	Всичко	Отдѣлни разходи	Всичко	
1920-1921	55100	357500	412600	—	412600	—
1921-1922	124440	659500	783940	—	783940	672018
1922-1923	262500	854500	1117000	—	1117000	1394287
1923-1924	262500	854500	1117000	1000000	2217000	1927722
1924-1925	1038660	2591500	4030160	2500000	6530160	3234757
ф. кул. мер.	—	400000	—	—	—	—
1925-1926	812660	2587000	6799660	3500000	10299660	2459726
ф. кул. мер.	—	3400000	—	—	—	—
1926-1927	857080	2567000	5124080	—	5124080	4092468
ф. кул. мер.	—	1700000	—	—	—	—
1927-1928	1036240	2510000	5576240	—	5576240	3688866
ф. кул. мер.	—	2030000	—	—	—	—
1928-1929	1090800	2380000	3470800	—	3470800	3645188
1929-1930	1091800	4035000	5126800	4000000	9126800	4135533
1930-1931	1141800	7885000	9026800	3140000	12166800	3557985
1931-1932	490000	3085000	3576000	—	3575000	976146
Всичко	8263580	37896500	46160080	14140000	60300080	29784696

Въ графата „отдѣлни разходи“ сж включени сумитъ, разходвани за постройка на училището, за рибарски корабъ, заеми за настаняване на свършилитъ и пр. Сумитъ, които Мин. на земледѣлието е разходвало за същата целъ направо, тукъ не сж включени. Такива суми, обаче, не ще да има по-вече отъ 5 милиона лева.

За 12 години направени сж действителни разходи за училището 29,784,696 лв. Ако прибавимъ къмъ тѣхъ и горнитъ 5 милиона лв., училището заедно съ цѣлия си инвентаръ, постройка, рибарски корабъ и пр. е струвало на държавата кржгло 35 милиона лева.

Ученицитъ презъ време на обучението сж ловили риба, която е била продавана, а реали-

зиранитъ суми сж били внасяни въ полза на съровището. Ето една таблица за постъпилитъ приходъ отъ продажба на риба по финансови години, приключена до 1. XII. 1931. г. въ левове.

Финансови години	Размѣри на прихода	Забележка
1921/1922	5270	
1922/1923	1417	
1923/1924	24212	
1924/1925	1409131	
1925/1926	617543	
1926/1927	1319720	
1927/1928	891017	
1928/1929	1077464	
1929/1930	1000840	
1930/1931	778834	
1931/1932	227774	до 1.XII.1931 г.
Всичко:	7353222	

Училището е върнало значи на държавата сумата 7,352,262 лв. и тя следва да се спадне при разглеждане на разходитъ, които държавата е направила за него и следователно държавата е похарчила кржгло сумата 28 милиона лева.

Ето и таблицата за постъпилитъ въ рибарскитъ кооперации свършили рибарското училище по години.

Випускъ	Година на пост. свѣр.		Брой на ученици при свѣр.	Брой на сирацитъ				При свършването постъж. въ кооперат.	Размѣръ на отпуснати заеми за риб. инструмен.
	1921	1925		Ираг.	Сано майке	Сано бала	—		
I	1921	1925	27	15	2	2	26	500000	
II	1922	1926	33	16	8	2	31	500000	
III	1923	1927	33	7	6	4	20	250000	
IV	1924	1928	23	4	12	2	1	—	
V	1925	1929	37	6	13	2	37	500000	
VI	1926	1930	21	2	8	4	—	—	
VII	1927	1931	17	6	6	1	—	—	
VIII	1928	1932	21	Неизвестно			18	100000	
			212				143		

Има и известна частъ ученици, които се настанява по крайбрежието, като риболовци вънъ отъ кооперациитъ.

Разквърлена сумата 28 милиона лева на 212 ученика завършили училището ще излѣзе, че единъ ученикъ струва на държавата 132,000 лв. за 4 год. Годишно значи струва 33,000 лв. Тази цифра се получава като се вземе и пълната стойностъ на недвижимоститъ, парахода и пр., които въ никакъвъ случай не бива да влизатъ въ подобенъ родъ смѣтки, а още по-малко да се изчислява по начина по който автора на статията въ сп. „Природа“ е направилъ. Той е взелъ бюджетнитъ пера, прибавилъ е действителнитъ стойности на сгради, параходи и пр., къмъ тѣхъ прибавилъ още и амортизации по 1.5 милиона(!) годишно и за години, когато тѣ не сж съществували (13 години), изкаралъ стойноститъ имъ по-вече отъ удвоени и получената сума, 70 милиона лева, раздѣлилъ на числото на свършилитъ училището.

Така е, когато се борави съ цифритъ съ целъ да се спекулира за да се извадятъ заключения, угодни на предварително поставена целъ. Фактически, обаче, единъ ученикъ е струвалъ на държавата годишно не по-вече отъ единъ войникъ, защо-

то ако отъ сумата 35 милиона лева се спадне стойността на сградата и парахода, които оставатъ като инвентаръ на държавата (а не се унищожаватъ) и се изостави въ полза на държавата прихода отъ рибата на училището (7,354,262 лв.), като се приеме, че общата стойностъ на сградата и парахода е тази, приета отъ автора на статията само за сградата — 15 милиона лева, единъ ученикъ е струвалъ годишно къмъ 23,500 лв., съ всички разходи за облѣкло, храна, преподавателски персоналъ и пр. И така посочената стойностъ е надъ действителната, защото сумитѣ, давани отъ държавата като заеми за снабдяване съ инвентаръ на свършилитѣ, се възстановяватъ съ редовни годишни вноски, а прихода отъ уловената годишно риба отъ ученицитѣ не е взетъ въ съображение. Тѣзи заеми се отпущатъ възъ основа на чл. 5 и чл. 11 буква Д отъ специалния „Законъ за практическото рибарско училище“. Отъ последната таблица се вижда, че когато училището е давало безлихвени заеми, 90% отъ свършилитѣ го сж оставали на работа по крайбрежието. Закона за това училище изцѣло е проникнатъ отъ духа на неговото учредяване. Защо училището не е допринесло за увеличение на риболова въ Черно море и защо настанилитѣ се негови възпитаници по крайбрежието впоследствие не сж се задържали изцѣло тамъ, а сж напуснали риболова, това сж въпроси на които следва да отговарятъ тѣзи, които насочватъ нашата рибарска политика и носятъ отговорностъ за прилагането на закона за училището. Фактъ е, обаче, че младежитѣ, снабдени съ заемъ, се приематъ въ кооперациитѣ заедно съ зестритѣ имъ, а въ последствие възъ основа на закона за кооперациитѣ постепенно се изключватъ, за да остане онзи необходимъ минимумъ, който най-леко и охолно може да се издържа само съ талянитѣ, съ които разполагатъ. Контролиралъ ли е нѣкой добросъвестността на кооперациитѣ и защитилъ ли е и какъ интереситѣ на младежитѣ, които се отдаватъ на този поминъкъ съ вѣра въ законитѣ и въ добросъвестността на държавнитѣ органи, уреждащи тази материя?

Зае ли се нѣкой да изучи условията, при които тѣзи младежи се отдаватъ на работа и сръдната, въ която се поставятъ, за да бждатъ пионери на голѣмата национална задача, обектъ на това училище и промишлявалъ ли е да ги подкрепи въ борбата имъ съ враждебно настроенія къмъ тѣхъ чуждъ елементъ? Когато се е констатирало, че училището върви въ лѣтя на рутината и обучава въ риболовство, което отъ вѣкове се практикува, съ целъ да създаде само български елементъ, който постепенно да измѣсти чуждия, поставиха ли му и задължението да прави изучаваня и опити съ нови способности и методи, които да увеличатъ риболова?

Не само че нищо не се направи въ тази насока, но умишлено се прѣчеше на развоя на училището. Защото се изхожда отъ предпоставката, че „Черно море е извънредно бедно отъ къмъ мѣстни риби; неговия риболовъ е сезоненъ и обекта му сж пасажнитѣ риби“. Тази позиция, заета отъ нѣкои още преди създаване на училището, трѣбваше да се подтвърди. Стигна се до тамъ, че се попрѣчи и на опититѣ на риболовния корабъ „Кникеръ“ (Брой 1 отъ 1932 г. на сп. „Морски Сговоръ“, статията „Още за безпжтицата въ нашето рибарство“ отъ Проф. Д-ръ Ст. Консуловъ).

Нѣкои се хипнотизираха отъ мисълта, че мѣс-

та за нови таляни гнѣзда по крайбрежието ни нѣма, следователно произвежданитѣ рибари нѣма кжде да се настаняватъ, затова училището да се закрие. Чудното е, че това схващане съвпада съ момента, когато училището даде вече нѣколко випуска, тѣ се настаниха и чуждия елементъ видѣ реална опасностъ за себе си и нададе тревога. Пжтицата и сръдствата на чуждитѣ национални аспирации по крайбрежието ни сж неведоми. Случайно ли сме изправени предъ въпроса за закряване на това училище, вмѣсто да обсъждаме насокитѣ, които да му дадемъ, за да отговори напълно на назрѣлитѣ ни нужди? Въ сжщото това време въ брой 4097 отъ т. г. на в. „Зора“ четемъ, че сега едва ще се правятъ опити съ „Джамбазъ таляни“. Цѣла полемика се води около развоя на това училище отъ редъ години. Спори се има ли риба или не, има ли условия за траленъ риболовъ или не, може ли да се лови пасажната риба съ подвижни мрежи или не и пр., а до сега при наличието на училището съ неговия рибарски корабъ и сръдства не се постави поне начало на опити. И чудно звучатъ днесъ думитѣ на автора на статията въ сп. „Природа“ за ученицитѣ на това училище: „тѣ фактически сж държавни храненици“!

Нека ни бжде позволено тогава на насъ, „некомпетентнитѣ“, които следимъ съ живъ интересъ ролята на училището по голѣмата му национална задача, да запитаме „компетентнитѣ“: Когато Ви се постави задачата на това училище заедно съ единъ специаленъ законъ и Ви се отпуща щедро държавнитѣ сръдства съ огледъ на целитѣ, които се преследватъ, Вие които бѣхте поставени да го ръководите и насочвате направихте ли нѣщо за достигане на целитѣ му? Въ това време, когато училището се формираше, се водѣха спорове дали Началника на училището да бжде ихтиологъ или морякъ. Когато се купуваше рибарския параходъ участвуаше и инспектора по риболовството и той ли не е „компетентенъ“? Сега, когато издигате гласъ противъ училището икономитѣ отъ които се ръководите, могатъ ли да се оправдаятъ, щомъ го запазвате подъ форма на „Ихтиологическа станция“? Днешното състояние на страната ни оправдава ли тази станция, ако изчислимъ стойността ѝ по начина, по който изчислихте Вие тази на училището?

Очевидно е, че академическитѣ спорове, които се водѣха около това училище, доведоха до тамъ, че „компетентнитѣ“ доказаха своята компетентностъ, като стигнаха да признаятъ неспособността си да изпълнятъ задачата, която имъ бѣше възложена. Тѣ капитулиратъ, но спора тукъ не е до стойността на училището, а за онази задача, която не се достига за година, петъ или десетъ. Това е единъ процесъ на дългъ периодъ отъ време, той не бива да се спира нито да се спѣва. Училището може да се преобрезува споредъ нуждитѣ на времето, но трѣбва да съществува за задачата, която е надъ него и която е още много жизнена. Специалиститѣ ще ни посочатъ какви преобразования сж необходими, но тѣ не могатъ да искатъ да се изостави въпроса така както бѣше поставенъ по-рано. Обществото чака всички специалисти да се поставятъ въ услуга на нацията, а не спорейки да си прѣчатъ и да служатъ волно или неволно на чужди каузи. Чрезъ това училище обществото очаква да се опазятъ онѣзи интереси, които съ пари не се купуватъ. Мисли ли се за това?

В. Игнатовъ.

В. И.

## ОТГОВОРЪ.

Въ брой 7. на списанието на Българското Инженерно Архитектно Дружество е напечатано Изложението на Варненския клонъ на Б. И. А. Д., въ което, отговаряйки на статията „Корабоплаването по нашето крабрѣжие“, публикувана въ брой 4047 на в. „Зора“, се правятъ констатации и изводи, които целятъ да поставятъ на ново разглеждане въпроса за управлението на нашитѣ пристанища.

Знаейки интимнитѣ подбуди на това изложение, ние не бихме се спрѣли на него, ако то не си служеше съ извъртания, които целятъ да измѣстятъ въпроса отъ плоскостъта, въ която винаги сме смѣтали, че той трѣбва да се движи

Понеже въпроса за следваната политика по пристанищата и корабоплаването ни, се издигна като общественъ такъвъ отъ Б. Н. М. С., ние считаме, че изложението цели да засегне преди всичко организацията, която и днесъ не престава да се интересува отъ него. Атакувайки несъстоятелността на следваната политика въ областъта на пристанищата и корабоплаването, Б. Н. М. С. никога не е обобщавалъ цѣлото техническо съсловие съ вдъхновителитѣ и ржководителитѣ на тази политика, макаръ тѣ и да произлизаха отъ него. Защото заслугитѣ на техническото съсловие за материалната култура на страната ни сж безспорни и защото считаме, че и корабоплаването, а заедно съ него и професията на моряка, е клонъ отъ съвременната техника. Ние съжаляваме, че Б. И. А. Д. въ Варна е било зле освѣтлено върху сжщината на спора и е станало жертва на личнитѣ интереси или засега ти амбиции на нѣкои свои членове, предпочитайщи да се криятъ задъ професионалната си организация по въпроси отъ общественъ характеръ, доведени до днешнитѣ резултати, поради лични схващания и грѣшки. Защото професионалната подготовка на лицата не е още гаранция за безпогрѣшност. Нито пъкъ има професионална етика, налагаща да се защищаватъ безогледно грѣшкитѣ на отдѣлнитѣ членове.

Ние не считаме, че управлението на пристанищата днесъ е вече съвършено. Смѣтаме, обаче, че е направена вече първата смѣла крачка по пътя на координиране дейността на дветѣ специалности — морската и строителната — и очакваме отъ искренното имъ сътрудничество да излѣзе хармонията, гарантираща голѣмитѣ успѣхи. Цитираната статия е изнесла извършеното отъ службата по корабоплаването за една година. То е дѣло пакъ на техника-инженеръ, поставенъ въ услуга на нуждитѣ на корабоплаването, изтъквани отъ специалистъ морякъ, защото той ги чувствава най-непосрѣдствено и най-силно. За извършеното можемъ само да имъ благодаримъ. Ако то излага дейността на нѣкои бивши ржководители на тѣзи сжщи служби, тѣ — можехъ лично да се защитятъ, като изтъкнатъ всички „невѣрности“ изнесени отъ „моряцитѣ“. Обществото щѣше да имъ благодари за освѣтленията. Но когато се отричатъ заслугитѣ на цѣла една специалност — морската, като се твърди, че техниката е

завладѣла всички прояви на съвременния културенъ животъ включително пристанища и корабоплаване, а се изключва морската специалностъ, отъ естествената ѣ областъ, не се ли чувствува фалша на цѣлото положение, което се защищава? Нима при съвременния напредѣкъ на техниката може да се отрече строгата специализация? Ако съставителитѣ на изложението считатъ, че днешнитѣ ржководители на пристанищата ни политика сж „съ разбирацията за управлението на пристанищата на Царска Русия отъ преди 50 години“ значи, че тѣ нѣматъ разбирация. Но целъта е да се обоснове заключението имъ „не бива да се допуска домогването на системното отстранение на техника отъ съвременната пристанищна управа и корабоплаване“. Това е и целъта на цѣлото изложение. Ние сме напълно съгласни съ него. Мислимъ, че такава опасност не сжществува, защото и сега техника, не само че не е измѣстенъ, но се ползва отъ всичкото необходимо съдействие за да твори, та макаръ и въ осждица, пакъ е успѣлъ да даде активъ. Съсловнитѣ прояви, отъ кждето и да идатъ, сж вредни. Взаимното отричане на съсловията пъкъ е пакосино за общественитѣ интереси. Затова виждаме въ въпросното изложение единъ опитъ да се противопоставятъ две специалности, които вървятъ паралелно и взаимно трѣбва да се допълнятъ. Ние винаги сме били за координиране дейността на специалноститѣ безъ да се подценяватъ взаимно, нито да се подчиняватъ една на друга. Това може да стане, ако се уважаватъ взаимно. Характера на цѣлото изложение, е отъ естество да ни увѣри въ противното. Може ли да се предполага, че противната страна щѣ остане пасивна и не ще реагира на такова едно схващане, провеждано и преди промѣната? Само това е достатъчно да оправдае статията въ „Зора“, целяща да отхвърли обвиненията и критикитѣ на заинтересувани. Далечъ сме, обаче, отъ мисълъта, че днешната управа на нашитѣ пристанища е безъ грѣшки. Ние знаемъ, че въ подбора на новитѣ лица сж играли роля и съображения вѣнъ отъ интереса на службата. По отношение подбора имъ има още много да се желае. Трѣбва да се надѣваме, обаче, че и тѣзи недостатѣци ще бждатъ отстранени. Действителността ще наложи това. Тя ще наложи и на техника онова мѣсто, което той съ право трѣбва да заема, стига обаче да не се надценява и да не стига до отричане на другитѣ специалности. Борбата между инженеритѣ отъ разнитѣ специалности за раздѣляне областъта на дейностъ споредъ специалността имъ, е достатъчно указание за това.

Когато се говори за пристанищна управа и корабоплаване, въ които здраво сж вплетени дветѣ специалности, ржководството еднакво може да се дири у единитѣ или у другитѣ. То е въпросъ за лични качества и разбирация. Досегашнитѣ ржководители дадоха едностранчива и не достатѣчна дейностъ. Защо се поставя на професионална почва единъ въпросъ, който е въпросъ на управление?



Край Бургасъ.

Рис. отъ Н. Н.



Г. Панчевъ.

**ДВИЖЕНИЕТО НА КОРАБИТЕ ВЪ ДУНАВСКОТО НИ И ЧЕРНОМОРСКО КРАЙБРЪЖИЯ.**

Като основа на тия ни няколко думи ще послужи официалната държавна статистика отъ 1911 до 1931 год. включително, споредъ която картината е следната:

*На Черно море.*

1. Влѣзлитъ и излѣзли кораби по число и тонажъ сж били най-много въ 1911 год. Въ 1921 год. показватъ единъ минимумъ, следъ което постепенно растатъ докато въ 1931 год. се доближаватъ до предвоеннитъ години.

2. Количеството на разтоваренитъ стоки е сжщо най-много преди войната, показва минимумъ въ 1921 год. и въ 1931 година едва достига половината на предвоенното. Слѣзлитъ пжтници сж сжщо двойно по-малко следъ войната. Следователно пристигацитъ кораби биватъ натоварени най-много съ половинъ товаръ.

Натоваренитъ стоки следватъ сжщата крива, но тѣ въ 1931 год. вече приближаватъ предвоенното количество. Качилитъ се пжтници сжщо сж по-малко отъ половината отъ предвоенитъ години.

*На Дунава.*

На Дунава положението е по-задоволително. Тамъ пристигналитъ кораби надхвърлятъ предвоеннитъ години по количество и тонажъ. Разтоваренитъ стоки следватъ сжщо както и на морето, но тука още въ 1922 год. тѣ сж значително по-вече, отколкото преди войната. Числото на слѣзлитъ пжтници е намалено около три пжти, и така си остава.

Количеството на заминалитъ кораби чувствително надхвърля предвоеннитъ. Тонажа имъ се изравнява. Натоваренитъ стоки сж  $\frac{3}{4}$  отъ предвоеннитъ, а пжтницитъ едва  $\frac{1}{4}$ .

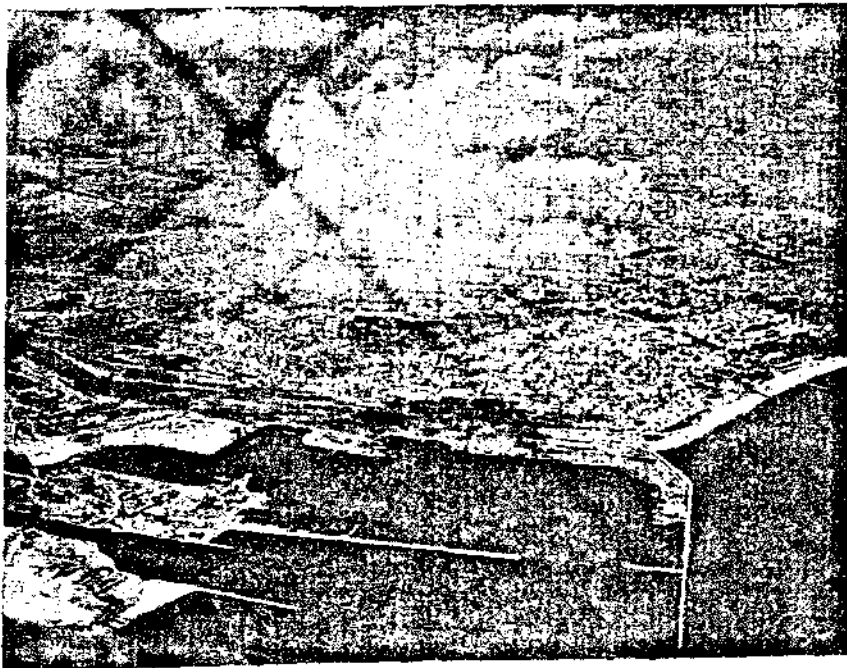
Отъ изложеното може да се извади кжсо, но решително заключение: 1) Движението въ морскитъ ни пристанища намалява, а въ Дунавскитъ се увеличава 2) Морето постепенно се очертава като главенъ пжтъ за износа, а Дунава като добъръ пжтъ на износа и вноса ни.

\*\*

Войната е указала чувствително влияние върху движението въ отдѣлнитъ пристанища. Докато въ

1911 г. Варна заемаше първо мѣсто по натоваренитъ и разтоваренитъ стоки и пжтници, следъ войната тя изостава значително назадъ отъ Бургазъ и тоза изоставяне отъ година на година се увеличава.

Отъ другитъ морски пристанища Анхиало и Месемария сж намалили значително връзкитъ си съ морето, а Ахтополъ и Василико сж ги увеличили. Това се дължи отъ една страна на



Варна и Варненското пристанище, гледани отъ въздуха.

постройката на тѣснолинейния желѣзень пжтъ отъ Анхиало до Бургазъ и отъ друга на крайбрѣжното движение на параходъ „Евдокия“.

На Дунава следъ войната се забелязватъ още по-голъми промѣни: По вноса си въ 1911 год. сж наредени: Русе, Сомовитъ, Свищовъ, Ломъ, Видинъ и др. Въ 1930 год. сж наредени, — Русе, Ломъ, Сомовитъ, Свищовъ, Видинъ. Докато въ 1911 г. вноса се раздѣля почти равномѣрно по всички пристанища, въ 1930 год. разликигъ вече чувствително сж голѣми. Въ износа Ломъ отъ четвърто мѣсто въ 1911 год. отива на първо; Русе — остава на второ мѣсто, Свищовъ си запазва трето мѣсто; Орѣхово отъ трето отива на четвърто и Видинъ отъ първо отива на пето мѣсто.

Въ 1911 год. сж влѣзли и излѣзли въ българскитъ морски пристанища по тонажъ най-много австрийски кораби, а следъ това гръцки, английски, български и др. Следъ войната — италиянски, български, английски и германски. На пръвъ погледъ българскитъ кораби заематъ по-тонажа си второ и трето мѣста. Срѣдно взето, обаче, на единъ български корабъ се падатъ по 100 тона, когато на останалитъ се пада по 1500—2500 тона. Тия данни ни показватъ, че голѣмото число на българскитъ кораби се явява отъ движението на българския крайбрѣженъ параходъ — по-рано „София“ а сега „Евдокия“.

На морето все пакъ цифритъ сж по-успокоителни. На Дунава, обаче, тѣ сж тревожни: Българскитъ параходи въ 1911 год. сж заемали четвърто мѣсто, а въ 1930 год. тѣ сж на девето. Тѣмъ въ 1911 год. се пада срѣдно по 75 тона на корабъ, а въ 1930 год. по 25, когато на останалитъ кораби посетили българскитъ пристанища се пада срѣдно по 250 тона въ 1911 год., а по 450 въ 1930 год.

Това показва печалната ни действителностъ на Дунава: Едва зародилото се българско корабоплаване, по число на кораби и по активностъ, е стремглаво спаднало, а по голѣмина на корабитъ си е слѣзло подъ най-малкия възможенъ капацитетъ. Българскитъ корита, които въ пристанищата сж записвани като ра-

вноправни кораби сж само малки моторни лодки, подържани само благодарение голѣмата на стойчивостъ и будното съзнание на малцина добри българи.

Така ли трѣбва да бждемъ на пжтя, по който минава 25% отъ цѣлата ни търговия?

Прекалена немарливостъ или неразбиране добритъ интереси на народното ни стопанство.

Г. Панчевъ.

К. Ш.

## ВАРНА ВЪ ВРЕМЕТО НА ИЗТОЧНАТА ВОЙНА (1853—1854).

(По случай 80-годишнината отъ започването ѝ)

Гр. Варна, въ времето на Източната война (1853—1856 г.), е игралъ важна роль, като главна военна база въ първата частъ на войната до замиранането на съюзнитѣ войски въ Кримъ. (Септември 1854 год.).

Причина за войната е билъ спорътъ между Русия и Франция за покровителството на богомолци въ Палестина.

### 1853 год.

Царь Николай I. изпратилъ армия (генералъ-адютантъ князь Горчаковъ) въ Молдавия и Влахия (VI.1853), за да заплаши Турция. Въ Виена е била свикана конференция (Англия, Франция, Австрия и Прусия 24.VII.1853), за да изглади спора между Русия и Турция, но Русия е отхвърлила предложението ѝ. Турция обявява война на Русия (4.X) и английския и французския флоти, чакащи въ Дарданелитѣ, сж потеглили къмъ Босфора.

Рускиятъ флотъ унищожава турската ескадра отъ 11 кораби до Синопъ (30.XI) и затова съюзниците (Англия и Франция) подаватъ ултиматумъ на Русия, да изпразни Молдавия и Валахия и следъ това обявяватъ война на Русия (28.III.1854 год.) и сключватъ съюзъ съ Турция.

На долния Дунавъ крепоститѣ Видинъ, Никополъ и Исачка, и известниятъ крепостенъ чети-режълникъ: Шуменъ въ срѣдата, а Русе — Силистра — Варна на периферията — сж били обсадени съ турски войски.

Руската окупационна войска до р. Прутъ минава молдованската граница (VI.1853) и стига до гр. Букурещъ, като се изпращатъ военни части до Георгево и Фратещи на Дунава, обсажда се Галацъ и Браила и до устието на Дунава — Рени, Исмаилъ и Килия; руската флотилия била на котва до устието Килия. Главната руска квартира — въ Букурещъ.

Главната турска квартира била въ гр. Шуменъ (Маршалъ Омеръ паша), а отъ турскитѣ войски били заети: Исачка, Черна вода, Силистра, Русе и Свищовъ на Дунава, Плъвенъ и Варна; резерви — въ Шуменъ и София; турска флотилия имало въ Мачинъ, Русе и Видинъ.

Първото сражение станало до Олтеница (4.XI), следъ като турцитѣ минали Дунава при Тутраканъ.

### 1854 год.

Омеръ паша събралъ въ Видинъ — Калафатъ 40,000 души войска; до с. Четате (до Калафатъ) е станало сражение (6.I.1854), въ което турцитѣ били отблъснати. Руситѣ се готвятъ да преминатъ Дунава; до устието на Русенски Ломъ унищожаватъ частъ отъ турската флотилия (11.II) и преминаватъ Дунава до Браила — Галацъ и до Исачка (23.III); турцитѣ отстъпватъ отъ долния Дунавъ на линията Черна вода — Кюстенджа и отъ тамъ на линията Шуменъ — Варна.

Съюзническиятъ флотъ бомбардиралъ Одеса (22.IV) и следъ това се оттеглилъ въ Варна. Въ края на м. априлъ пристигатъ съюзническиятъ войски: французски (маршалъ St. Arnaud; съ 35,000 души и 84 орджия) и английски (лордъ Raglan; съ 26,000 души и 24 орджия) и отиватъ на лагеръ до Галиполи и Скутари.

Руситѣ обсаждатъ Силистра (16.V до 22.VI); турскиятъ командантъ на града билъ Мусса паша (20,000 души войска и 124 орджия). Главната атака

била назначена на 21.VI., но въ това време дошла внезапна заповѣдъ, рускитѣ войски, да се оттеглятъ на лѣвия Дунавски брѣгъ, вследствие заплашване отъ Австрия.

Съ това става пълненъ обратъ въ войната.

Маршалъ St. Arnaud и лордъ Raglan заминаватъ за Варна, кждето пристига и Омеръ паша отъ Шуменъ. Въ Варна на 19.V става съюзнически съветъ въ който Омеръ паша описва лошото положение на Силистра, като предлага да се даде отпоръ на руситѣ въ Шуменъ съ помощта на съюзническиятъ войски, ако падне Силистра; съветътъ решилъ да се изпрати веднага по една французска и английска дивизии въ Девня и Варна. Дивизитѣ сж били изпратени въ края на м. май, отчасти по море, а отчасти по сухо. Въ това време се получило известие за руското отстъпление отъ Силистра (25.VI) и съюзническиятъ войски пристигайки въ Варна въ края на м. юни и началото на м. юли, се настанили на лагеръ въ околността на града.

Руситѣ бавно изпразватъ Молдавия и Валахия, образуватъ два фронта: единъ срещу турцитѣ, а втория срещу Трансилвания (Австрия), а въ края на м. августъ изпразватъ безъ бой двете княжества. Съгласно конвенцията и Виенския договоръ (2.XII.1854), австрийскитѣ войски (графъ Согопи) замѣстватъ турскитѣ войски въ двете княжества.

Следъ концентрацията на съюзническиятъ войски (началото на м. юний) Варна е служила за база на операциитѣ.

Французитѣ, съ съдействието на нередовна турска кавалерия (Юсуфъ паша), предприематъ експедиция срещу руситѣ въ Добруджа, гдето избухва холера между войскитѣ (28.VII), които сж принудени да се върнатъ въ Варна (8.VIII). Съ това се свършва експедицията, при която французитѣ изгубватъ 2000 души безъ сражение.

На 10. августъ варненци изгарятъ търговския кварталъ на града си.

Окончателното решение за пренасяне театъра на войната въ Кримъ става въ срѣдата на августъ, съ което се свършва значението на гр. Варна и се почва втората частъ на Източната война, известна като „Кримска война“ (1854—1855).

Съюзническиятъ войски (французски — 32,000 души и 72 орджия; английски — 28,000 души и 24 орджия; турски — 7,000 души) били пренесени отъ Варна и Балчикъ въ Русия (4—7.IX) съ 150 военни кораба и 600 транспорта. По нѣмане достатѣчни срѣдства за превозъ, въ Варна останали по една французска и английска кавалерийски бригади.

На 2.III.1855 починалъ царь Николай I. и на престола встъпилъ царь Александъръ II., освободителъ на България.

На 8. септември 1855 падналъ Севастополъ.

\* \*

Спомени за Варна отъ времето на Източната война сж напечатани отъ Ст. Кабакчиевъ въ „Известия на Варненското Археол. Дружество“ (книга III, стр. 31—49, 1910 г.). Въ сжщитѣ Известия сж напечатани: „Французитѣ въ Варна въ 1854 г.“ отъ отецъ Прива Беларъ (кн. IV, стр. 49—68, 1911 г.) и „Холерата и пожарътъ въ Варна презъ 1854 г.“ отъ Г. Димитровъ (кн. VI., стр. 75—77, 1914 год.).

\* \*



Въ гр. Варна сж запазени отъ Източната война нѣколко паметници.

1. Къщата, въ която е заседавала военната дъюзническа конференция презъ м. май 1854 г. на Булевардъ Фердинандъ надъ пристанището (фиг. 1).



Фиг. 1.

Заседанието на конференцията е изобразено въ книгата „La Russia e l'Europe occidentale nella quistione d'Oriente“. Vol. I. Genova 1854 „Conciglio di guerra tenuto a Varna il 12 Maggio 1854“. (фиг. 2); въ конференцията сж взели участие двама ан-



Фиг. 2.

гличани, трима французи и трима турци. Французският маршалъ St. Arnaud обяснява плана на действията на присъжтвующитѣ съ лордъ Raglan и Омеръ паша на чело.

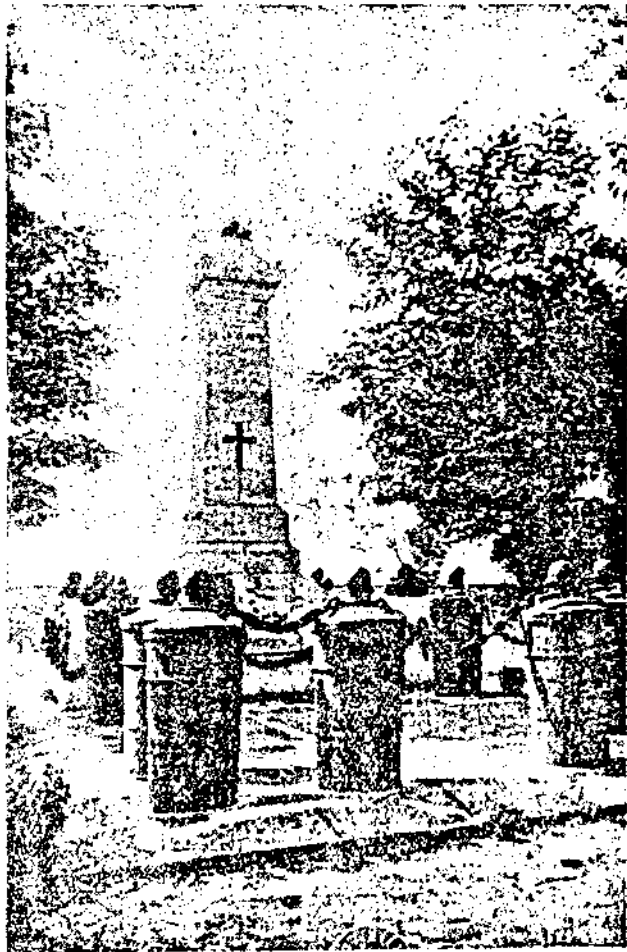


Фиг. 3.

2. Паметникътъ надъ карантината, издигнатъ презъ 1854 г. (VIII) въ память на загиналитѣ отъ холера французски моряци отъ парахода „Montebello“ (фиг. 3).

Паметникъ на загиналитѣ моряци отъ парахода „Парижъ“, който е загубенъ.

3. Общиятъ паметникъ въ католическитѣ гробища, издигнатъ презъ 1888 г. за падналитѣ въ войната. Орждията около паметника сж донесени отъ Гулонъ (фиг. 4).



Фиг. 4.

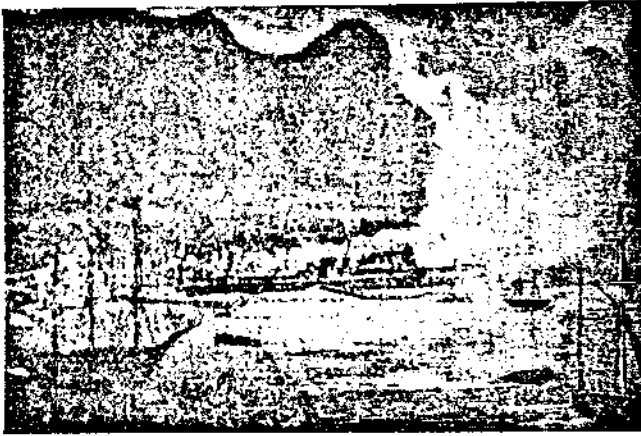
Въ малката църква Св. Богородица е билъ погребенъ единъ английски генералъ, раненъ до Сивастополя.

Въ Варненския музей се съхраняватъ нѣколко



Фиг. 5.

картини отъ Източната война:



Фиг. 6.

а) Английска картина на гр. Варна отъ 1854 г. „Varna from Kafirli (Джаферли) tereh“. На кар-

Г. Куповъ.

### ИЗЪ ЖИВОТА НА МОРЕТО.

6 часа сутринта 19. августъ 192...г. Параходъ „Клеръ“, готовъ подъ пълна пара въ Варненското пристанище, чакаше последнитъ разпореджания на капитана за тръгване. Огняритъ и машиниститъ стояха по мѣстата си, а палубната команда лениво се облѣгаше на борта около вързалата. Капитанътъ на командния мостикъ, усмихвайки се, слушаше механика, който умърлушенъ настойчиво говорѣше нѣщо и се сърдѣше на веселото настроение на капитана.

— Както искате, господинъ капитанъ, но това ми е последния походъ съ тоя удавникъ. Азъ дойдохъ зарадъ васъ, но виждамъ, че тая нещастна черупка е съвсемъ негодна. Отчайвамъ се, нито машината ѝ машина, нито коритото ѝ корито. Така за нищо ще ни остави срѣдъ морето.

— Вѣрно е, отговори капитанътъ и азъ виждамъ това, но какво да правимъ. Заловили сме се за една работа, трѣбва да я изкараме до край. Най-последъ ще се ослабяме на щастието си, че каквото излѣзе. Пакъ сънътъ си е сънъ. Когато човѣкъ мисли за едно нѣщо съ настойчивостъ, той и въ съня си ще го види.

Механикътъ недоволно поклати глава:— Азъ съмъ фаталистъ и тоя сънъ ме смущава. Никога не съмъ мислилъ за светци, а руския езикъ познавамъ много слабо, но ясно прочетохъ записката, която ми подадоха Св. Кирилъ и Методи—като че ли и сега е предъ очитъ ми: „На етомъ разѣ вий будите на днѣ“. Следъ това веднага се събудихъ и дълго размисляхъ върху видѣното на сънъ. Най-последъ решихъ да дойда да ви кажа, че азъ оставамъ на брѣга. Азъ можехъ и да се направя боленъ, но чувствавамъ се до нѣйде задълженъ за да не изигравамъ вашето довѣрие.

— Праздни приказки сж това, каза, капитанътъ. Гледай си работата; сега ще дойдешъ, пѣкъ следния пѣтъ, каквото Богъ каже. Прави проба на машината и тръгваме.

Маханикъ Б., младъ човѣкъ, неохотно напустна мостика и се запѣти къмъ машината, да изпълни капитанската заповѣдъ.

Капитанътъ остана нѣколко минути замисленъ на мостика, махна съ ржка, весело погледна наоколо

тината се вижда съюзническия флотъ въ Варненския заливъ и разположението на военнитъ лагери между старата (до 1836 г.) и новата турски крепости на града и вънъ отъ последната крепостъ. (фиг. 5).

б) Пожарътъ на търговския кварталъ на гр. Варна на 10. августъ 1854 (фиг. 6).

Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ и Археологическото дружество ще предприематъ съвмѣстни постѣпки предъ българското правителство да се отчужди запазената и до сега кѣща въ Варна въ която е заседавала военната съюзническа конференция презъ м. май 1854 г. и се преобърне на единъ „Музей на войнитъ по западния черноморски брѣгъ“. Ще се помолѣ нашето правителство да влѣзе въ връзка по този въпросъ съ правителствата на Англия, Франция и Турция и издейства тѣхната подкрепа въ учредяването и издържането на музея.

к. ш.

си и следъ като винта пробумтя нѣколко пѣти задъ кърмата, повика помощника си и даде нареждане за тръгване.

Параходътъ се отдели отъ кея. Бавно и леко напустна пристанището, което почваше да се съживява за дневната си работа.

Морето бѣше тихо и радостно трепкаше подъ коситъ слънчеви лѣчи. Едвамъ доловимъ вѣтрѣцъ подухваше отъ брѣга и даваше своитъ милувки на загорѣлитъ моряшки лица. Винтътъ монотонно буботѣше и успокояваше. Всичко на кораба трѣгна по своя самобитенъ редъ на животъ и работа.

Морякътъ лесно се жири съ особенния животъ на кораба, който му служи и за домъ и за служба.

„Клеръ“ бѣше старъ руски шлепъ съ две машини на кърмата, зебѣгналъ отъ болшевишката революция съ своитъ стопани. Такива кораби се строеха за Азовско море, съ назначение да разтоварватъ голѣмитъ морски параходи, които не можеха свободно да се движатъ по плиткото Азовско море. Тѣ никога не се разчитваха за дълги плавания вънъ отъ района си. Освенъ това „Клеръ“ имаше и тоя недостатъкъ, че бѣше твърде старъ и машинитъ му не даваха повече отъ 3 морски мили въ часъ. Обстоятелствата го изкараха на бѣлъ свѣтъ и нему се падна да служи за връзка между Варна и Цариградъ. Носѣше дърва за Цариградъ, а отъ тамъ се връщаше празенъ. Вече бѣше направилъ нѣколко рейса благополучно. Имаше се надежда, че до зимата ще извърши още 2—3 рейса за да обезпечи издрѣжката си.

Обаче щастливото му външно благополучие, следъ всѣки походъ отчайваше екипажа му, защото всички съзнаваха несигурността му като корабъ за Черно море. Нуждата бѣше събрала тия хора върху тази черупка.

Парахода пѣтуваше вече 6 часа. Утрото премина. Настѣпи топълъ августовски день. Вѣтрътъ промѣни посоката си и задуха отъ къмъ морето, а монотонното тракане на винта не преставаше. Къмъ 1 часа парахода стигна Хераклия, кѣдето се закотви за да получи товара си отъ 200 тона дърва. Всички се засуетиха въ приготвления за товарене. Нетърпеливо очакващитъ лодки докараха работници

тъ отъ брѣга и работата закинѣ. Трѣбва да се бърза, защото мѣстото е открито и всѣкакви изненади сж възможни. Три дни ще се товари кораба, а за три дена, не всѣкога времето е благоприятно.

Следъ три дена, на 22. августъ, „Клеръ“ бѣше готовъ за пускане и надвечеръ вдигна котва. Времето и тоя пѣтъ му благоприятствуваше. Морето едвамъ се вълнуваше и вѣтъръ почти не се чувствуваше. Машинитѣ равномерно тракаха и полека го отдавачаха отъ брѣга.

Пакъ всичко на кораба заживѣ съ своеобразния си животъ. Часть отъ моряцитѣ сж на стража, другитѣ преглеждаха багажа си или се излежаваха въ тѣснитѣ легла въ схлупената на носовата часть моряшка кабина.

На мостика останаха стражевия капитанъ и кърмчията.

Скоро лѣтната нощъ се спушна и закры отъ очитѣ красивитѣ брѣгови гледки. Остатъ безкрайното море и надъ него, обсапано съ брилянти, сжщо така безкрайно, небе. Въ тия простори започваше новъ животъ, животътъ на морската нощъ. На брѣга, около човѣшкитѣ селища, се усѣща, какъ съ нощъща идва сънътъ на природата, който унася и успокоява. На море тоя сънъ го нѣма, Едва тогава, може би, се чувствува особенния могъщъ пулъс на вѣчно движущата се майка—земя. Освободенъ отъ мѣрката на сравнението, човѣкъ не вижда отдѣлни предмети, а само крайчеца на безкрайното, което диша, твори и живѣе. Фантазията, възбудена отъ тая обстановка, създава образи и мисли, които сж възможни, само на море.

Далечъ блѣщукатитѣ свѣтлини на маяцитѣ, напомнятъ за човѣшкото на земята и крепятъ моряка, срѣдъ уединението му въ недрата на необятното и таинственото.

Омайна е тихата и тъмна морска нощъ.

Но ето зааленява изтокъ. Първитѣ несмѣли утрени стрели крадешкомъ се провиратъ презъ гъстия мракъ и очертаватъ границитѣ на човѣшкото око. Ясно се долавя освобождението на душата отъ гнета на безкрайното. Човѣкътъ си става пакъ човѣкъ и съзнанието му за собственото достоинство крепне съ засвѣтляване на хоризонта. Ето радостната съживителна усмивка на слънцето. Морето вече не е таинствена безкрайна бездна, а удобенъ пѣтъ за съобщение.

На „Клеръ“ машината като че ли затраква по весело. Моряцитѣ се раздвижиха изъ кораба. Всѣки идваше, надвесаваше се надъ борта, погледваше напредъ, цѣкваше съ уста и като забележеше брѣга самодоволно се усмихваше и се залавяше за опредѣлената работа.

Докато слънцето се отдѣляше отъ морето неприветливия Румелийски брѣгъ се откриваше. Тукъ тамъ блѣснаха голитѣ носове. Виждаха се по крайбрѣжието, упрѣли се въ самата земя, корпуситѣ на малки и голѣми кораби. Това сж остатъци отъ морски корабкрушения.

Безъ приключения „Клеръ“ пристигна въ Цариградъ. Разтовари си дървата. Привърши си необходимитѣ приготовления за връщане, което е опредѣлено на следния день 31. августъ 8 часа сутринъта.

Въ навечерието на тръгването при капитана, който прави последнитѣ си приготовления, идва корабникътъ и му долага, че иска да го види една дама.

—Млада ли е, закачливо попита капитанътъ, ако е млада да заповѣда.

Корабникътъ, доволенъ отъ закачката на капитана, ухилено отговори: За насъ моряцитѣ всички дами сж млади, когато ни идватъ на крака.

Нека дойде, каза капитанътъ и се погледна на всѣки случай въ пукнатото огледало предъ умивалника.

По стълбата се показаха стройни крачка въ орѣфани обувки и следъ нѣколко секунди предъ капитана се представи фигурата на една бедно, но спретното облѣчена млада жена.

Смутена тя застана предъ капитана, извини се за безпокойството и на руски езикъ му заговори за своята молба.

Тябила бѣжанка—рускиня, остана безъ срѣдства въ Цариградъ съ едно детенце. Мжжътъ ѝ преди месецъ заминалъ за България, за да си намѣри мѣсто. Сега вече я викалъ. Но нито той, нито тя имали пари за пѣтъ и за разходи по визиране на документитѣ. Моли капитана, да я вземе на кораба до Варна. За тая услуга е готова да чисти, да мие, да готви, съ една дума, да отслужи разноскитѣ.

До като младата рускиня излагаше своята молба, челото на капитана се помрачаваше и безъ да дочака края той отсѣче: „Съжалявамъ, госпожо, но нищо не мога да направя. Азъ съмъ безсиленъ при всичкото ми желание да ви услужа, като стана съучастникъ на тая контрабанда“.

Презъ ума му веднага минаха неприятноститѣ, които би ималъ съ всички власти на окупационнитѣ войски въ Цариградъ и на българскитѣ въ Варна.

Строгитѣ нареждания на пристанищнитѣ военни и цивилни власти правѣха невъзможно нередовното вземане на кого и да било, още по-вече на една жена на кораба. Той ѝ изложи причинитѣ и наново накрая потвърди невъзможността да я вземе.

—Господинъ Капитанъ, азъ ви моля като майка, като жена изгубила всѣка упора, вземете ме. Вие ще спасите и мене, и детенцето ми отъ явна гибель. Направете невъзможното, завърши тя презъ сълзи,

Сърдцето на капитана бѣше изложено на изкушение. Искаше му се да направи едно добро дѣло, макаръ и съ рискъ.

„Госпожо, азъ ще направя едно формално престъпление и ще поема риска да ви взема. Едно условие само, вие ще се облѣчете въ мъжки дрехи и ще минете, като човѣкъ отъ екипажа. Презъ време на прегледитѣ ще се криете, като ще имате отъ моя страна всичко съдействие. Когато излѣземъ отъ Цариградъ работата е полека и въ Варна азъ ще употребя всички усилия да ви сменя на брѣга, но непременно като мжжъ.“

А детето, изпѣшка тя.

Детето... детето и то ще мине, като взето отъ мене, но ще го научите докато е на кораба да не ви вика мамо.

—Но то е малко, не ще разбере и не ще издържи.

—Помжчете се. Може-би ще разбере.

—Боже, Боже, въздъхна жената, азъ виждамъ, че вие искате невъзможни нѣща, за да ми откажете въ човѣшко състрадание.

—Нищо не мога да направя по-вече. Помислете си и се решете. Най-късно утре въ 8 часа трѣбва да сте на кораба, а още по-добре довечера да дойдете и да прекарате ношъта тукъ; сега извинете, азъ отивамъ по работа.

Капитанътъ си излѣзе външно спокоенъ, но голѣма скръбъ сви сърдцето му. Той бързаше да

се освободи отъ настойчивитѣ молби за да не се поддаде на милостята и отрупа съ голѣми неприятности и кораба и себе си.

За единъ мигъ младата жена преживѣ на ново ужаса на своето положение и разбра че последната ѝ надежда е пропаднала. Безусловно, тя не виждаше мъжнотиитѣ, които виждаше капитанътъ. Обясняваше си отказа му съ коравосърдечието му.

Озлобена, раздражена и отчаяна, тя извика: „Вие не иските да ме вземате, но знайте, че не ще стигнете въ Варна. Помнете това!“ Безъ да се сбогува, бързо, почти тичешкомъ, се качи по стълбитѣ и излѣзе, отъ кораба.

Напущайки го, тя още единъ пѣтъ извика: „Нѣма да отидете и вие въ Варна, зли хора!“

Тоя избликъ на злоба малко смути капитана и той се огледа наоколо недовошно.

По палубата се бѣха размѣстили моряцитѣ, които видѣха последната сцена, безъ да знаятъ на какво се дължи.

По-младитѣ се исзмѣха, а по старитѣ заклатиха глави, и капитанътъ чу какъ нѣкой измормори: „Не е на добро, женска клетва стига моряка на пѣтя“.

Скоро животътъ на кораба се наложи. Следъ нѣкоя и друга приказка за станалото всичко се забрави.

Деньтъ въ приготвление и грижи мина. Мина и ноцта. Сутринта на другия день 8 часа „Клеръ“ се отдѣли отъ кея и трѣгна съ своя костенурски ходъ за Варна.

Цѣли петъ часа се низаха гледка следъ гледка Босфорскитѣ красоти отъ двата брѣга. Бързо поряцитѣ водата шефкети, катери, лодки, голѣми и малки параходи, допълняха кинематографическата лента предъ „Клеръ“, който невъзмутимо отбиваше своитѣ 3 мили въ часъ и напредваше къмъ Черно море.

Хубавъ лѣтенъ день. Малко отъ къмъ изтокъ се чернѣеше небето и барометърътъ не бѣше твърде спокоенъ, но за това време нѣмаше да се мисли. Трѣбваше да се бърза, работата не чака.

Къмъ 2 часа следъ пладне вече Босфора бѣше изминатъ и „Клеръ“ потопи хилавото си тѣло въ спокойнитѣ води на Черно море.

На мостика, капитанътъ, помощникътъ и механикътъ, се разговаряха:

— Ехъ, Б... ти все още не можешъ да се отървешъ отъ своя сънь, каза капитана, обръщайки се къмъ механика. Какво пѣшкашъ. Ето на, дойдохме благополучно и се връщаме безъ да сме „на днѣ“.

— Има време, има, каза механика, но тѣй или иначе, азъ вече оставамъ въ Варна. Това е последното ми пѣтуване.

Помощникътъ се поусмихна малко, оправи си черната брада, и каза: „Ако човѣкъ нѣма нужда, не би се пѣхналъ на този удавникъ“.

— Тѣй е отговори капитана. Нека поне сега не си умжчяваме живота. Бодро напредъ. Вижъ Г..., ти иди си почини сега, а после ще ме смѣнишъ. До 9 часа азъ ще бжда на стража.

Къмъ надвечеръ изтокъ взе да потъмнява, но нищо особено не се забелязваше. Морето прие единъ особенъ куршумень цвѣтъ и почна да колебае могощата си грдь съ дълги мъртви вълни. Лошъ признакъ. Значи нейде на С.И. духаше вѣтъръ и навѣрно доста силенъ.

Нѣщо предъ носа стърчи. Какво може да бжде. Напрегнато гледаха всички. „Клеръ“ минава близко. Виждаха се остатъци отъ разбитъ вѣтроходъ. Лошъ

предвестникъ! Сякашъ се сгъствяваше атмосферата и морето се мръщѣше. Чайки на групи неспокойно прелитаха и бързо се отнасяха къмъ брѣга. На около ставаше тихо. Не, не е то. Не ставаше тихо, а безмълвно. Нищо нѣмаше, което да се улови, като признакъ, че ставаше нѣщо, а въ сжщото време се чувствуваше присѣтствието на нѣщо необяснимо.

Капитанътъ мълчаливо крачеше по мостика назадъ-напредъ безъ да изразява нѣщо на лицето си. Моряцитѣ се бѣха събрали на носовата частъ и си приказваха. Чуваха се безгрижни смѣхове. Машината монотонно чукаше. Отъ време на време гъргоренето на кърмилната машинка внасяше своя дисхармониченъ акомпаниментъ въ своеобразната музика на пѣтуването на единъ забравенъ товаренъ корабъ.

При капитана дотърчава младикътъ, хубаво, здраво момче, случаенъ морякъ за презъ лѣтото. Козирува и докладва: — Г-нъ капитанъ, нашата кокошка изкукурига 3 пѣти. Корабника, Крушата, ме изпрати да Ви доложамъ.

— Ха, ха, ха, засмѣ се капитанътъ. Ще кукурига зеръ, между толкова непрокопсани мъжаги, коя кокошка ще издържи, че да не запѣе като пѣтель.

— Крушата казва, че когато кокошката закукурига на кораба, ще се случи нещастие. 3 пѣти изкукурига и се прибра. Следъ три часа ще стане нѣщо. Гледаше на С.И. при кукуригането си, допълни младикътъ.

— Я си гледай работата, бабини девитини. Не виждашъ ли какъ е спокойно морето и какъ хубаво залѣзва слънцето, каза капитана, показвайки съ ржка къмъ склонилото се на западъ слънце. Не ставайте баби. Пѣкъ най-после какъвто е късметъ, додаде спокойно той.

Младикътъ си отиде. Капитанътъ остана самъ и неволно се замисли.

Не е на добро, си мислѣше той, правъ е Б., тох удавникъ не е сигуренъ. Като мълния мина презъ ума му, че нѣма да види вече Варна. Е глупости, не бива човѣкъ да проявява малодушие. Вълпѣки всичкия оптимизъмъ нѣкакво гнетящо чувство го дави, като призракъ. Единъ пѣтъ да стигнатъ благополучно Варна.

Моряцитѣ още дълго коментираха случая съ кокошката.

Въ 9 часа помощника излѣзе на палубата, огледа се опитно око на около си и се качи при капитана.

Капитанътъ му предаде стражата: Въ лѣво се вижда маяка Карабурунъ. Изминати отъ Босфора около 30 мили. За сега всичко е спокойно. Изглежда че ще има вѣтъръ презъ ноцта, да се внимава въ машината и нека поддържатъ най-голѣми ходъ. Ако даде Господъ, утре вечеръ ще бждатъ въ Варна.

Поговориха си още малко за това онова и се раздѣлиха.

— Лека служба, ако забележишъ нѣщо, изпрати да ми кажатъ, азъ си лѣгамъ облѣченъ, каза капитанътъ.

— Лека ноцъ, повтори помощника и зае мѣстото на мостика. Привичната разходка напредъ назадъ се започна наново по мостика, само че я вършѣше вече помощникътъ. Опитенъ вѣлкъ, той бѣше видѣлъ много на море и срещаше съ спокойствие всички възможности. Той бѣше узналъ за случая съ кокошката и отмина факта безъ да се вдѣлбочава въ него и отъ душа се посмѣ.

Стъмни се вече. Особенното чувство на нѣщо извънредно го обхващаше и него. Като че ли всичко бѣше наредъ, а въ сжщност нѣщо не достигаше. Времето напредваше и „Клеръ“ бавно се отдачаваше отъ Цариградъ. Небето постепенно се затъмняваше. Звездитѣ като че ли загасваха. Вѣтрътъ се засилваше.

Отъ лѣво блѣщѣше само Карабурунъ.

Изведнѣжъ силенъ поривъ на вѣтръ се пренесе като хала, затръшна отворената врата на кърмийската кабина и заглѣхна въ далечината. Бѣли кълба се заиздигаха изъ морската ширь, а морето взе да клокочи, като че ли завръ.

Тю да се не види, си каза помощникътъ, загъна си дрехата и нахлули по-плътнo фуражката на главата си. Май ще се яде попарата тая нощъ.

„Клеръ“ се мѣтна на една страна отъ вѣтъра и се отклони отъ курса.

— Дръжъ на курса, извика помощника, не се зазяпвай!

— Естѣ, дръжъ на курса, отговори кърмчията и кърмчийската машина затрака.

Новъ поривъ на вѣтъра, по силенъ и свирепъ. Морето и небето станаха мрачни. Сякашъ черно було се спусна надъ главитѣ. Вълнитѣ се надигаха и бѣлитѣ имъ върхове ясно се очертаваха въ тъмната морска ширь.

На мостика бѣше трудно да се стои. Помощникътъ се прибра въ кабината при кърмчията. Задъ стъклената преграда вѣтрътъ не се чувствуваше, но глухия бумтежъ показваше, че се засилва.

„Клеръ“ се мѣткаше като трѣска и подскачаше леко отъ вълна на вълна. Туй старо увѣхтѣло корио сякашъ доби криле и пѣргавина на млада коза.

— Г-нъ Капитанъ, турилъ съмъ кърмилото на стена, на курса не мога да дойда, проговори съ уплашенъ гласъ кърмчията.

— Какъ тъй. Колко е курса?, и помощникътъ надникна презъ рамото на кърмчията въ компаса.

Компасътъ показваше единъ курсъ 15° въ страни отъ пѣтя и не се поклащаше.

— Какъвъ дяволъ, изрѣмжа помощникътъ и пое кърмилото. Завъртѣ на лѣво колелото, курса бързо се промѣни въ лѣво. Обърна бързо въ дѣсно, корабътъ бавно се заобрѣща въ дѣсно, дойде до порано установения курсъ и тамъ се закова.

Кърмчията пое наново кърмилото. Помощникътъ излѣзе навънъ. Вѣтрътъ съ сила го обхвана, като че ли искаше да го изтрѣгне отъ палубата и да го захвърли въ водата. Той огледа наоколо си. Едвамъ се различаваха контуритѣ на корабния носъ. А задъ него мракъ въ въздуха, мракъ въ водата и хиляди бѣли кълба лѣсваха и се загубваха. Напрегна погледа си и видѣ въ далечината да блѣщука спокойно свѣтлината на Карабурунъ, но вече не отъ тамъ откъдето трѣбваше да бѣде.

Цѣкна съ уста и плю.

Работата не е чиста.

Отиде при кърмчията, зае мѣстото му и го изпрати да доложи на капитана, че корабътъ не слуша кърмилото и че има буря.

Тревожния гласъ на кърмчията прекъсна спокойната дрѣмка на капитана и той като оживенъ скочи. Нахлули фуражката си, нахлузи палтото си и изкочи на мостика.

Бурята бѣснуваше съ пълна сила. „Клеръ“ подскачаше като освободилъ се отъ вързалата си конь и се носѣше. Правѣше впечатление, че развива голѣма бързина.

Часътъ бѣше 11 и 30 м.

— Какво се е случило? Да не е повредено кърмилото, бързо запита капитанътъ.

— Никаква повреда, само че „Клеръ“ не слуша кърмилото, а ние сме се отклонили на единъ курсъ съ 15° въ лѣво, които ни води право къмъ брѣга и не можемъ да се отмѣстимъ отъ фаталния пѣтъ.

— Опити ли да застанешъ срещу вѣтъра?

— Не върви.

— Ще се опитамъ да обърна чрезъ фордевиндъ, каза капитана и изкомандва: „Лѣво на стена“.

Носътъ на „Клеръ“ съ обрѣзната на вѣтъра се понесе въ лѣво, направи  $\frac{1}{2}$  кржгъ и пакъ опрѣ носа си въ една посока, безъ да мръдне по-вече къмъ линията на вѣтъра. Сега вѣтрътъ задуха отъ лѣва страна.

— Лѣвата машина назадъ, предаде капитана по машинния телеграфъ.

Минаха 2—3 мжчителни минути и лѣвата машина заработи назадъ. Компасътъ си стоеше като закованъ.

— Ехъ дяволъ да го вземе, нищо не излиза, тая работа е боклукъ, съ сърдце издума капитанътъ.

— Дайте пѣленъ напредъ и увеличете хода на дветѣ машини до краенъ предѣлъ, поддържайте високо налѣгане, предаде той въ машината.

„Клеръ“ пѣхтѣше. Дветѣ му машини усилено тракаха, но приличаха на крилата на праздна мелница. Вѣтрътъ ги пресилваше и въпрѣки пѣлния преденъ ходъ, „Клеръ“ вървѣше назадъ. Това ясно личеше по чувствителното измѣнение на положението на Карабурунския маякъ.

Капитанътъ пакъ легна на стария курсъ, но се видѣ, че при тоя курсъ не ще мръднатъ и метъръ напредъ.

— Изходъ нѣма, последенъ опитъ: може-би ако трѣгнемъ къмъ Цариградъ ще бѣде по-добре, каза помощника.

— Ние вече не сме господари, кждето и да насочимъ нашия пѣтъ, той ни води къмъ камънитѣ на Карабурунъ. Последното пристанище на несрѣгнитѣ, които бурята е заловила въ тоя жгълъ на Черно море. Изглежда, че кокошката ще излѣзе права, па и женската клетва ни стигна, се пошегува капитана и безнадеждно се огледа наоколо.

Вѣтрътъ бѣснуваше и леко подемаше „Клеръ“ и го влѣчеше неудържимо къмъ брѣга.

Капитанътъ и помощникътъ се опитаха да разтегнатъ едно платнище вмѣсто вѣтрило за да подпомогнатъ кърмилото, но и отъ тоя опитъ нищо не излѣзе.

— Да се разбуди командата, да се приготвятъ лодкитѣ, котвитѣ, въ машината да внимаватъ. Я, обърна се къмъ помощника капитанътъ, ти прегледай самъ котвитѣ, азъ завивамъ обратно, че каквото Богъ даде.

Корабътъ се съживи. Сънни и изненадани моряци, набързо наскачаха и тревожно се оглеждаха въ тъмнината. Разпитаха набързо дежурнитѣ и потреперваха предъ силнитѣ пориви на вѣтъра. Между тѣхъ имаше стари калени моряци, но и тѣ чувствуваха неспокойствието на морето. На всички, обаче, лежеше печата на примирението и фатализма. Засуетиха се по палубата, затракаха веригитѣ, тукъ-таме замигаха фенерчета.

Капитанътъ обърна на курсъ къмъ Цариградъ. Вѣтрътъ задуха въ кърмата и не се чувствуваше вече така страховито. Настѣпи малко успокоение и всички съ облекчение си въздѣхнаха. Стори имъ се



че опасността е минала. Това бѣше, обаче само привидно, въ действителностъ положението ставаше безизходно.

Маякътъ Карабурунъ ясно показваше, че нищо не ще измѣни сѣдбата. Никакви срѣдства не ще спасятъ кораба и хората му отъ гибель.

Отдалъ се вече на рѣшетѣ на провидението, капитанътъ видимо спокойно правѣше своята разходка по мостика, прикривайки се отъ вѣтъра и втречено гледащъ въ нарастващия огънь на маяка. Трѣбва да сме вече на 10 мили отъ него си помисли той, брѣгътъ ще е близко. Влѣзе въ кабината, погледна картата и меланхолично поклати глава. Бѣха при най-опасния брѣгъ предъ Карабурунъ и н. Инада. Цѣлиятъ брѣгъ бѣше напѣстренъ съ каменни гребени. Маякътъ настойчиво се отклоняваше въ лѣво.

Капитанътъ, за успокоение на себе си и другитѣ, дръна въ машината. Осведоми се за състоянието на парата. Предупреди да сж внимателни за даване ходъ.

На мостика се върна помощника. Всичко бѣше готово. Една и сѣща мисль мина презъ главата на тия двамата мъже, че днесъ е последния имъ день.

И като че ли отговарящъ на своя помощникъ, капитанътъ каза:

— Най ми е мъчно, че ще се мре като куче, съзнавайки своята безпомощностъ и безсилие. Да виждашъ положението и да не си въ състояние нищо да направишъ. И като си помислишъ, че това е само за хлѣбъ.

— Е така е, нѣма какво, изживѣхме всички войни за да се предадемъ безславно на морето. Поне да имаше, какъ да се боримъ.

И всѣкой отъ тѣхъ замлъкна и се унесе въ спомени за миналото и за нещастното бждеще на тия, които ги чакаха и се уповаха на тѣхъ въ домоветѣ имъ.

На мостика се качи механика.

Машинитѣ сж безнадеждни, обърна се той къмъ капитана, на мѣсто да се увеличи ходъ, той намаля. Силното люшкане прѣчи да се поддържа огъня а и помпата лошо питае котела. Освенъ това щомъ вдигнемъ налѣгането, пропускиятъ на парата ставагъ голѣми и намѣсто полза има вреда. Имаме ли надежда да изплаваме?

„Надежды юношей питають.

Отраду старцамъ подають“.

Издекламира съ патосъ капитана и следъ това бързо прибави: „Нали виждашъ, вървимъ спокойно къмъ Цариградъ и вѣтърътъ не ни брули така“.

Ами тая свѣтлина отъ лѣво и отъ предъ каква е, запита неспокойно механика, азъ не виждамъ Карабурунъ. Той бѣше отъ тия механици, които разбираха и отъ коробоводенето.

— Това е Карабурунъ, каза капитанътъ, изглежда само че се мѣсти на лѣво да ни стори пѣтъ.

— Значи ние отиваме къмъ брѣга. Ще станемъ на котва ли?

Изглежда. Остави тази работа на мене. Гледай машинитѣ. Всичката ни надежда е на тѣхъ. Събери всички огняри да поддържатъ огъня. Тази нощъ нѣма да има почивка.

Каква почивка, меланхолично заяви механика, боя се да не ми се сбдне съня. Ще си починемъ май на „днѣ“.

Въ това време двама моряка любопитни се приближиха, търсейки си ужъ работа, но главно да подслушатъ и разузнаятъ за положението.

Капитанътъ ги забеляза и високо каза: Н, ражъ Б.....Ние сме добре. Следъ 5 - 6 часа, вървамъ, вече да сме предъ Босфора, а твоето на „днѣ“ го остави на страна.

Механикътъ слѣзе въ машината, клатейки глава и мърморейки: „Хубаво си бѣхъ решилъ да остана въ Варна“.

Той бѣше се давилъ вече два пѣти на такива удавници и имъ знаеше цената.

Наоколо нехайно се носѣше вѣтъра, безъ забелязва малкото човѣшко нещастие на 14 души.

Спокойствието на двамата капитани се прѣде на цѣлата команда и всички бѣха успокоени отъ вѣрата, че нещастieto е минато.

Часътъ бѣше вече три.

Зловещиятъ червеникавъ огънь на маяка сочещъ близкия край на всички мъжи. Ясно стана, че „Клеръ“ никога нѣ ще прескочи линията на маяка за Цариградъ.

— Внимание! На носа. Готови на котва! На откъслечи се разнесе гласътъ на капитана, заглашаванъ отъ вѣтъра.

Ревътъ на морето се оттекваше силно и глушаваше всички шумове.

Боже, какъ мъчно и бавно идваше смъртъ! Часътъ бѣше 3½. И всичко бѣше пакъ така бенадеждно и безпомощно.

— Готово ли е всичко.

Отъ носа едвамъ се дочуваше хрипкавия гласъ на корабника.

Отъ машината тревожно съобщавахъ, че лѣгането пада и не може да се повдигне.

Нищо, успокоително отговори капитанътъ, бидете зорки на сигналитѣ.

Въ тоя мигъ силенъ ударъ разтърси корабъ. една вълна подметна кърмата въ страна и малката спрѣ.

— Отдай котва!

На носа зачукаха. Издрънча тежката верига загърмя, търкалайки се по палубата.

Още единъ ударъ, корабътъ се наклони веднага се изправи.

Машината почна да се пълни съ вода.

Изплашени лица се подавахъ отъ входнияа бързо наизкачаха на палубата.

Нѣкои изплашено шепнѣха молитва.

Започнаха се единъ следъ други удари, които оттекваха въ всички сърдца. Корабътъ подскачату на една, ту на друга страна. Никой нищо не жеше да опредѣли, какво става.

Нищо не се виждаше наоколо, освенъ нелицаемъ мракъ по всички направления. Отъ само насмѣшливо подскачаше огъня на Карабурунъ.

За да изпълни последния си дългъ, капитанътъ извика на събралата се до него команда, търпя последна упора: „Спокойствие, бждете смѣли до още нищо не е изгубено. Круша! измѣри дълбината“.

До като Крушата се пипнѣше около дълбината, нѣкой извика: „Потъжваме“, и действително мата взе да се накланя, но скоро спрѣ, като сътатрузи по нѣщо меко и гладко.

Веднага надъ кораба изъ тъмнината се отчу надвиснала черна грамеда, върха на която се глеше въ висинето.

Капитанътъ и помощникътъ се втречиха едновременно извикаха: „Брѣгъ“.

— Я гледай, че ние сме застанали като че ли кея, промѣлви капитанътъ и безпомощно се оглѣ



Погледна картата и видѣ, че на тоя скалистъ брѣгъ има единъ плажъ отъ  $\frac{1}{4}$  миля, чистъ и равенъ.

Тѣкмо на тоя плажъ е билъ изхвърленъ „Клеръ“, благополучно минавайки назбенигъ гребени.

— Спасени сме, момчета, извика капитанътъ.

Сждба!

Часътъ е четири безъ петъ минути.

Закоравѣлитъ загубѣли моряшки лица се оза-

риха съ радостъ и всички груби прѣсти направиха искренъ кръстъ.

Капитанътъ погледна развълнувано пострадалия корабъ, въздъхна тежко и обори глава.

Вѣтърътъ задуха съ нова сила и освирепѣлитѣ вълни яростно заблъскаха въ стената на кораба. „Клеръ“ се заравяше все по-дълбоко и по-дълбоко въ пѣска.

Г. Куповъ.

Сергей Терещенко.

## АДЪ ПОДЪ ВОДАТА.

„Адъ подъ водата“ — така е озаглавилъ своитѣ възпоминания за подводната война германскиятъ капитанъ-лейтенантъ Зауеръ, бившъ офицеръ отъ търговския флотъ, станалъ командиръ на влѣзлия въ строя презъ лѣтото 1917 година подводенъ миненъ заградителъ „УС 55“.

Това било точно въ разгара на успѣха на подводната война. Цѣла Германия съ нетърпение очаквала обещания скорошенъ миръ. Англия, отъ своя страна, преживѣла много нерадостни минути презъ войната, съ голѣма енергия се готвѣла да нанесе поражение на подводниците — нейнитѣ последни противници въ океана.

Въ германския линиенъ флотъ се почнали вълнения и бунтове — той, въпрѣки видимия си успѣхъ, не се решилъ да повтори Скагеракския бой. Поради голѣмата бдителностъ на англичанитѣ германскитѣ подводни кораби вече нѣмалъ възможностъ да се появятъ предъ английскитѣ брѣгове; всичкитѣ опити на подводниците да атакуватъ голѣмия английски флотъ оставали безуспѣшни. На германцитѣ оставало само да поставятъ съ своитѣ подводни минни заградители мини около английскитѣ крайбрѣжия, надѣвайки се, че поне по този начинъ английския флотъ ще бжде отслабенъ. Но колко много мини били нуждни за това, а всѣки подводенъ миненъ заградителъ можелъ да носи съ себе си не повече отъ 18! И колко трудно било да се достигне до Англия, да се изпълни задачата и да се завърнатъ обратно. Колко много жертви трѣбвало да се дадатъ.

„УС 55“ билъ съвсемъ малкъ подводникъ: 420 тона водоизмѣстване надъ водата, 500—подъ водата. Три офицера, 29 моряка, 1 малко оржие, 3 торпедни трѣби и главно въоръжение — 18 мини за заграждане.

Капитанъ-лейтенантъ Зауеръ обичалъ петъка. Нему винаги вървѣло, когато излизалъ въ морето въ този день. Вървѣло му още отъ тогава, когато служилъ въ търговския флотъ. Затова той билъ особено недоволенъ, че назначения въ петъкъ на 21 септемврий походъ билъ отложенъ, поради повреда на една помпа, съ четири дена по-късно.

Цѣлото плаване преминало въ буря. Три дена грамадни като многоетажни къщи вълни се стоварвали върху подводника. И всѣки пжтъ, когато той се скривалъ подъ водата за да избѣгне яростта на бурята, той помислялъ че излизането му въ морето въ вторникъ не ще го доведе до добъръ край. Разбира се, че задачата му не била лесна, но колко пжти той е излизалъ съ честь и отъ по-трудни положения. Трѣбвало да постави минитѣ си предъ входа на пристанището Лервикъ на Шотландскитѣ острови, следъ това да го обстреля и да се постараетъ да подмами английскитѣ кораби на поставеното минно заграждане.

На 29. септемврий сутринята подводника билъ

на мѣстото на своята цель. До брѣга оставали още 12 мили. Бавно и важно, съвършено несѣответно на своя жалкъ видъ и незначителни размѣри, на самъ и нататкъ, кръстосвали наблюдателни кораби и миночистачи — въоръжени пристанишни влѣкачи и катери. Клатейки се надъ вълнитѣ и прѣзвайки ги съ остритѣ си носове, като стадо делфини, профучали торпедоносци, скрили се задъ хоризонта и отново се завърнали съ зигзагообразенъ курсъ, изпълнявайки охранна служба предъ пристанището. Но тѣзи внушителни наблюдателни и охранни сили не знаели още, че между тѣхъ се намира неприятелски подводникъ и не виждали показващия се отъ време на време изъ водата морегледъ (перископъ).

Зауеръ решилъ да постави минитѣ въ 14 часа, когато спускащето се слънце ще му даде преимущество при стрелбата му по пристанището. Обслугата се наобѣдвала. Дадена била заповѣдъ за бойна тревога. Всички били по мѣстата си.

Въ 14 часа и 10 минути командирътъ заповѣдалъ: „Пригответе се за поставянето на минитѣ“

Въ 14 часа и 13 минути далъ втора заповѣдъ. „Хвърляй първа ми...“ — гласътъ на командира съ прекъсналъ. Заповѣдта не била доизказана. Въ несовата частъ на подводника се почувствувалъ лекъ трясъкъ. Малка, едвамъ забележима, предсмъртна (Зауеръ веднага я почувствувалъ) трѣпка преминала презъ подводника. Следъ това — силно сблъкване и подводника се наклонилъ съ носа си напредъ. Стрелката на манометъра веднага показала 35—40 градуса. Другата, наредъ съ нея, стрелка за дълбочината бързо забѣгала надолу: 30, 40, 60 метра. Подводникътъ потѣвалъ съ носа си надолу. Зауеръ се заозърталъ и видѣлъ: на прагъ между машинното отдѣление и централния постъ и на хлъзгавитѣ блестящи желѣзни палубни плочи легнали обляни въ кръвъ механика и единъ матористъ. Изгубили равновесие, тѣ паднали и съ разбили.

Зауеръ се засрамиръ, че въ такъвъ отговоренъ моментъ тази картина му отвлѣкла дългъ вниманието. Манометърътъ за дълбочината показвалъ вече 85 метра; още 15 метра и подводникътъ е трѣбвало да бжде смазанъ отъ налягане: на воднитѣ пластове. Сгъстенъ въздухъ подъ нѣлгане 164 атмосфери, подчинявайки се на еднѣ движение на ржката му, се устремилъ съ мощни съскане въ баластнитѣ щерни, издухвайки отъ там водата и облекчавайки подводника.

Секундитѣ се изживѣвали като часове, докато стрелката на манометъра, заколебала се нерешително, най-после се установила на 95 метра и зѣпочнала бавно, едвамъ едвамъ, да се повдига.

— Въ носовото отдѣление се влива вода се дочулъ спокойния гласъ на дежурния там морякъ.

Наклонътъ на подводника, съ носа си надолу, се увеличавалъ все по-вече и по-вече, въпрѣки всичкитѣ имъ старания да го уравновесятъ. Цѣлата обслуга избѣгала въ кърмовото отдѣление, но и това не помогнало.

— Въ носовото отдѣление се влива силна струя вода — отново прозвучалъ сжщиятъ спокоенъ гласъ.

Неразбирайки какво става въ носовото отдѣление, Зауеръ прибѣгналъ къмъ него и се убедилъ въ пълното безнадеждно положение. Водата се вливала съ силна струя. Цѣлото носово отдѣление било напълнено съ вода и само следующото отдѣление — жилищното помѣщение на моряцитѣ — не било още залято съ вода. Въпрѣки, че всички помпи били пустнати въ движение, подводникътъ наново билъ на дълбочина 100 метра.

Разбира се, че цѣлата обслуга си давала напълно отчетъ за безнадеждността на положението, но продължавала, стоекки на своитѣ мѣста, точно и моментално да изпълнява всичкитѣ заповѣди — и само въ това напрежение тя виждала надеждата за спасение макаръ и частъ отъ обслугата. Механикътъ, дошелъ въ съзнание, съ превързана съ кърпа окървавена глава, поелъ ръководството по изломване на водата и изпразване на щернитѣ. Въ тази минута на отчаяние Зауеръ не можалъ да не се полюбува на енергията и сржността на механика и обслугата.

Подводникътъ се задържалъ сега на дълбочина 45 метра. Изведнажъ, обаче, наклонътъ на подводникътъ почналъ да намалява и да минава къмъ кърмовата частъ. Водата отъ носовото отдѣление на потоци се устремила въ командното отдѣление, прониквайки вече и въ централния постъ. Подъ палубата били разположени акумулаторитѣ.

— Солена вода! . . . съ ужасъ помислилъ Зауеръ.

Виждало се какъ въ носовата частъ, надъ повърхността на водата, започнали да се образуватъ гъсти бѣли кълба тежкъ димъ.

— Хлоръ! Край на всичко! . . .

Подводникътъ започналъ плавно да се люлѣ отъ носа къмъ кърмата и обратно. Никакви срѣдства не били въ състояние да спратъ това ужасно люлѣене. Неочаквано отъ кърмовото отдѣление се чулъ силенъ трясъкъ, приличащъ на изстрелъ отъ картечница.

— Пожаръ въ машинното отдѣление! Кжсо съединение! — се дочуло отъ тамъ донесение.

Грамадни езици блѣдо-зеленикавъ пламъкъ съ необикновена яснота на странна лунна свѣтина озарили вътрешността на подводника. При разпредѣлителната за хода на електричеството дъска лежалъ убитъ единъ електротехникъ, а неговиятъ помощникъ и механикътъ напраздно се мжчели да изключатъ тока. Къмъ сладкия дѣхъ на хлора се примѣсила и силна миризма на изгорѣла гума и прегорѣло масло . . .

Какво да се прави въ този адъ подъ водата? Не оставало нищо друго освенъ да се спасяватъ колкото се може по-бързо, като изплаватъ на повърхността при англичанитѣ, докато въ гърнетата за сгжстенъ въздухъ налягането било още 65 атмосфери вмѣсто 164! Ще се повдигне ли подводникътъ? Но преди всичко той е трѣбвало да бжде приготвенъ за да бжде взриванъ, та въ никакъвъ случай, даже и на морското дъно, да не може да издаде своитѣ тайни на англичанитѣ. Подъ

всѣка мина на носа и въ кърмата билъ поставенъ по единъ патронъ за взриваване. Време за губене нѣмало. Последенъ погледъ на сивитѣ преградки, на срѣлитѣ машини, на блестящитѣ още медни прибори, едвамъ освѣтени отъ свѣтлината на догарящия презъ повдигащитѣ се пари хлоръ.

— Издухайте всички щерни!.. Бързо!..

Дочуль се, слабия, съскащъ звукъ на устремилия се въ щернитѣ въздухъ. И докато тревожниятъ погледъ на Зауеръ билъ насоченъ къмъ манометъра за дълбочината, затихващия стонъ на електрическитѣ помпи, които съ последни сили изхвърляли водата, повтарялъ че краятъ е неизбеженъ. Следъ една минута или по-вече — представата за времето била загубена — стрелката за последенъ пжтъ показала, че подводникътъ изплава бавно, бавно. И следъ това — още по-бавно и по-бавно. Помпитѣ и сгжстения въздухъ, все по-вече и по-вече отслабвайки, едвамъ могли да надвиватъ на вливащата се чрезъ тайнствената дупка вода.

Най-после подводникътъ изплавалъ надъ водата, капака билъ отворенъ, обслугата излѣзла тичешкомъ на горнята палуба и започнала да се хвърля въ студената вода. Ранениятъ механикъ и нѣколко мотористи останали на своитѣ мѣста при работящитѣ помпи. Тѣмъ имъ предстоело още да запалятъ бикфордовитѣ шнураве, отиващи къмъ разрушителнитѣ патрони. Тогава, следъ 7 минути, се очаквало да се чуятъ взривоветѣ. Спокоенъ, съ скръстени на гърдитѣ си ржце, стои на мѣстото си въ рубката командирътъ. Той очаква привършването на работата въ повѣрениа му корабъ, за да го напустне, споредъ устава и дълга си, последенъ.

Въроятно, английскитѣ наблюдателни кораби сж били тѣй изненадани отъ появилия се между тѣхъ неприятелски подводникъ, че нито единъ отъ тѣхъ не се сътиль да открие огънь. Първа започнала да стреля брѣговата батарея. Следъ нея, вече опомнитѣ се торпедоносци и миночистачи, открили бързъ огънь.

Когато, обкржженъ отъ своята обслуга, отъ която английскитѣ снаряди убили и ранили нѣколко човѣка, капитанъ-лейтенантъ Зауеръ отплавалъ отъ подводника на разстояние 50 метра, се чули три глухи подводни взрива и люлѣящата се срѣдъ вълнитѣ сива кула се скрила подъ водата.

„УС. 55“ престаналъ да сжществува.

\*\*\*

Първото впечатление, което изпиталъ капитанъ-лейтенантъ Зауеръ когато падналъ въ водата било приятно. Нему му се сторило, че всички мжчки, които той тѣкмо що изживѣлъ, сж отлетѣли далече, или по-право той самъ се отдалечилъ отъ тѣхъ и сега гледа отдалечъ и самия себе си, плаващъ въ водата, и непреставашата стрелба на англичанитѣ, и тѣлата на убититѣ негови моряци. Врѣзката му съ земята, обвита въ нѣкакъвъ димъ, му се сторила навѣки скжсана.

Следъ това той дошелъ въ себе си. Било студено. Зауеръ си спомнилъ, че сутринята температурата на водата била 4 градуса Целзиеви. Чувствалъ невѣроятна тежестъ на цѣлата си долня частъ отъ пояса надолу. Той помислилъ че едина му кракъ е откжснатъ. Но кой? Бавно и внимателно извадилъ отъ водата едина си кракъ, а следъ това втория. И двата били цѣли. Тогава той си спомнилъ, че напуштайки подводника, привързалъ къмъ кръста си кожената чанта съ тайнитѣ карти, шифъра и

разположението на германскитѣ кораби, които на всѣка цена трѣбвало да бждатъ скрити отъ очитѣ на англичанитѣ. Привързаната тежка гира трѣбвало да стори това. Съ едно движение на ржката си — всичко това полетѣло къмъ дъното. Следъ това Зауеръ изхвърлил отъ джебоветѣ си по-малко важнитѣ документи. Дълго време около него плавали разкъсани цвѣтни кжчета хартия — касата на подводника.

Въ това време англичанитѣ продължавали още да стрелятѣ, нѣмайки намѣрение да спасяватъ потъващитѣ хора. Студа се увеличавалъ. Мокритѣ дрехи ставали все по-тежки и неудържими; въпрѣки спасителния поясъ, теглили къмъ дъното. Извадилъ отъ джеба си едно ножче, той започналъ да се освобождава отъ дрехитѣ си.

Весело смѣяйки се, плавайки съ всички сили, се приближилъ къмъ Зауеръ неговиятъ ординарецъ, държейки въ ржка намѣрената командирска фуражка съ златна нашивка върху козерката. Но едвамъ успѣлъ да я тури на главата на командиря си, ординарецътъ започналъ да вкоченява и бързо се скрилъ подъ вълнитѣ. Почти едновременно плаващия на близко корабникъ, нѣкакъ неестествено се приповдигналъ, размахалъ съ ржце и на свой редъ се скрилъ подъ водата, отъ която още нѣколко секунди се показвалъ насочения му къмъ англичанитѣ юмрукъ. Зауеръ почувствалъ какъ и последнитѣ му сили го напушали и какъ ледена студенина се повдигала отъ къмъ краката му, обхванала кръста му и полазила понагоре къмъ сърдцето му.

Въ това време Зауеръ дочулъ шумъ отъ мощни винтове и на 15 метра отъ него въ разпѣнената отъ заденъ ходъ вода се спрѣлъ торпедоносецъ. На носовата му часть блестѣли златни букви — „Руанъ“ и № 59. Всичкитѣ картечници, съ поставени въ тѣхъ ленти, били насочени къмъ вкоченяващитѣ хора, като че ли тѣ още представявали страшна за Англия сила. Бързо спуснатитѣ лодки започнали да прибиратъ германцитѣ. Ржководящия спасяването английски мичманъ, видѣлъ командирска фуражка, взелъ я за споменъ и внимателно я прибралъ подъ седалището на лодката. Следъ това извадили отъ водата и самия Зауеръ. Когато спасителнитѣ лодки се приближили къмъ единъ отъ миночистачнитѣ кораби, кждето било заповѣдано да предадатъ плененитѣ, отъ командния мостикъ на миночистача се показала една разгнѣвена, обрасла съ желти бакембарди, глава и се чулъ единъ нищо добро не обещаващъ гласъ:

— Азъ нѣма да прибера въ кораба си хуни. Застреляйте ги.

И миночистача, безъ да обръща на никого внимание, зашумѣлъ съ винтоветѣ си.

Изгубеното съзнание избавило Зауера отъ позора да се изкачи на палубата на взелия го въ пленъ корабъ, още по-вече, че билъ съвсемъ съблѣченъ. Той дошелъ на себе си когато билъ въ каютѣ-компанията. Английскитѣ офицери наливали въ гърлото му виски и едновременно му задавали безчислени въпроси:

— Поставихте ли мини?

— Кжде?

— Колко подводници има въ Германия?

— Колко нови се строятъ? . . .

Но, Зауеръ билъ тѣй слабъ, че наново загубилъ съзнание. Той дошелъ на себе си часъ по-

късно, когато го премѣстили на стариятъ кръстосвачъ „Линдеръ“, служашъ въ пристанището за казарма. Той лежалъ на пода въ тѣсно помѣщение, почти цѣлото заето съ голѣма маса и нѣколко стола и осветено само отъ едно кржгло прозорче. Вратата била отворена и на прага стоялъ часовой съ пушка въ ржка. Настъпила нощъ. Донесли на пленника рѣдка чорба съ сухъ хлѣбъ и една кутия цигари и му казали че утре ще бжде сжденъ и че вѣроятно ще го застрелятъ. Всѣки два часа се смѣнявали часовитѣ и Зауеръ чувалъ всѣки пжтъ, какъ тракали затворитѣ на пушкитѣ.

Минавали часове \* \* \* следъ часове. Зауеръ успѣлъ да събере мислитѣ си, но напраздно се мжчелъ да разбере, кое бѣ предизвикало катастрофата. Ясно било, че подводникътъ не се е ударилъ на мина, защото въ такъвъ случай взривътъ би билъ много по-силенъ и последствията свършенно други — свѣткавични. Неприятелскитѣ наблюдателни кораби въ това време били много далече за да могатъ да хвърлятъ подводна бомба. Най-после, до последния моментъ кърмилото на подводника действувало много добре и не може да предполога, че той се е вплелъ въ подводни мрежи.

Внезапно нова мисль дошла въ главата на Зауеръ. Да не би рускитѣ пленници, които работѣли въ корабостроителницата Бломъ и Фосъ, или може би английски шпиони, да сж поставили адска машина въ носовата часть на подводника? Но въ такъвъ случай трѣбва по-скоро да се бѣга за да се предупреди германското адмиралтейство?).

Но какъ да се побѣгне? Часовоятъ, облѣгналъ се на стената, стоялъ задъ вратата, потъналъ въ своитѣ мисли. Хвърлилъ бързъ погледъ къмъ кржглото прозорче, Зауеръ съ радостъ забелязалъ, че подъ него стои вѣтроходна лодка съ една бѣчвичка вода. Забравилъ, че той е леко облѣченъ, че силитѣ му сж го оставили, че залива бдително се охранява и че до най-близкия неутраленъ брѣгъ на Норвегия има надъ 300 мили, той тихичко започналъ да се промъква презъ кржглото прозорче. Обаче, не било тѣй лесно да се промъкне презъ едно отвѣрствие едвамъ 50 см. въ диаметръ.

Внезапно се чулъ рѣзъкъ звукъ отъ свирка и две здрави ржце уловили Зауера за краката. Отъ нѣкжде се чулъ барабаненъ бой, тржбачитѣ отъ всички кораби, затржбили тревога, свѣтнали прожектори, торпедоносцитѣ започнали бързо да вдигатъ котвитѣ си. Въмѣсто две, вече десетъ, двадесетъ ржце дърпали Зауера за краката. Но въпрѣки неговото собствено добро желание по-скоро да излѣзе отъ това комическо положение, оказало се, че било по-трудно да се излѣзе, отколкото да се влѣзе въ кржглото прозорче.

Следъ краткъ разпитъ, въ време на който Зауеръ се отказалъ да отговаря, съобщили му, че ще бжде изпратенъ въ Абердинъ, а оттамъ въ Лондонския затворъ, „като пиратъ и разбойникъ“. Когато лодката, която трѣбвало да го отведе на торпедоносеца „Тирадъ“, се прилепила къмъ стълбата му и Зауеръ стъпилъ на нея, отгоре дочулъ рѣзкия звукъ на поздравителна свирка, следъ това кжса команда, хватка съ оржжие и громъкъ барабаненъ

\*) Действително следъ войната се уясни, че тайни съглашенски агенти сж успѣли да проникнатъ въ германскитѣ корабостроителници въ време на войната. Чрезъ помощта на адски машини тѣ успѣли да погубятъ нѣколко германски подводника.

бой. Цѣлата обслуга на торпедоносца била построена на палубата съ офицеритѣ и караула на дѣсния флангъ. Англискиятъ командиръ посрещналъ при входа на своя корабъ пленения противникъ съ всички подобаващи почести. Не много далече, стоели, построени по своя инициатива, останкитѣ отъ обслугата на „УС. 55“, посрещайки командира си съ гръмогласно ура. Зауеръ съ радостъ забелязалъ, че отъ 29 човѣка загинали само 10. Той се боялъ да не би всички да сж загинали.

Но каква голѣма разлика между държането на пристанищнитѣ моряци и обслугата на „Тирадъ“. Къмъ плененитѣ се държели много добре. Зауера го облѣкли, дали му хубава отдѣлна каюта, хранѣлъ се заедно съ английскитѣ офицери отъ кораба въ каютъ-компанията, били любезни къмъ него и не го безпокоили съ въпроси на които той не би могълъ да отговори.

Картината, обаче, рѣзко се измѣнила, когато „Тирадъ“ застаналъ на вързала въ пристанището Абердинъ. Грамадна гѣлла, едвамъ задържана отъ шотландскій полкъ, изпълнила всички улици около пристанището. Цѣлиятъ градъ като че искалъ смъртта на подводния пиратъ. Чакали помощъ. И само когато се появила кавалерия и нѣколко стоици полицаи, властитѣ се решили да качатъ плененитѣ на автомобили и да ги отправятъ на гарата. Англичанитѣ се бояли и ненавиждали тъй много само подводнитѣ обслуги и летцитѣ, които бомбардирани Лондонъ.

Отъ Лондонскія затворъ, следъ новъ несполучливъ опитъ за бѣгство, капитанъ-лейтенантъ Зауеръ билъ премѣстенъ въ пленническия лагеръ Дифринъ Аледъ въ Уелсъ.

— Може ли да се бѣга отъ тука? — билъ първиятъ му въпросъ.

Тѣжни усмивки се показали по лицата на неговитѣ другари. Нощно време пленническата барака се заключвала. Пленническия лагеръ билъ окръженъ съ два реда бодлива тель, билъ осветенъ отъ прожектори и се охранявалъ отъ часови, патраули и полицейски кучета.

— Ние ще направимъ подземенъ ходъ, — рещилъ Зауеръ.

Въ продължение на половинъ година Зауеръ заедно съ другаритѣ си по сѣдба подготвялъ бѣгството. Подземниятъ ходъ започвалъ подъ стѣлба-

Чарльс Дж. Фингъръ.

та въ бараката и билъ дългъ около 100 метра. Нѣколко месеци подъ редъ, презъ време на разходкитѣ, офицеритѣ се тренирали въ продължително ходене. Откраднали пари и спестявали отъ малкитѣ ежеседмични заплати. Отъ одеяла си ушили цвѣтни палта и си приготвили провизии.

\* \* \*

Едно прекрасно пролѣтно утро нѣколко млади хора, добре облѣчени и гладко избръснати се приближавали къмъ градеца Рутинъ, кждето минавала желѣзопѣжната линия. Като че ли вече нѣмало никаква опасностъ. Пленницитѣ изминали по-вече отъ 40 километра и никаква тревога не била повдигната.

Кжде е гарата? Посрѣдъ безлюдната още улица стои стражаръ и тихо разговаря съ пощенския раздавачъ. Необходимо е по-голѣмо спокойствие за да разиграе привидна невинностъ. Все пакъ краката на Зауеръ треперятъ, когато той небрежно държейки въ устата си папироса, се приближава къмъ стражара. Краткъ пронизителенъ погледъ отъ страна на стражара:

— Азъ ви арестувамъ, Вие сте отъ пленническия лагеръ Дифринъ Аледъ? Кжде сж останалитѣ?

Придружени отъ стражара и пощенския раздавачъ пленницитѣ били подкарани презъ спящия още градъ. Намирайки, че конвойтъ е недостатъченъ, стражарътъ почукалъ въ единъ прозорець.

— Въ името на краля!

Отъ малката кѣща тичешкомъ излѣзълъ човѣкъ въ форменно облѣкло и се присъединилъ къмъ шествието. Това билъ началника на пожарната команда.

Въ 16 часа при общинското управление спрѣли военни автомобили. При вратата на общинското управление се събрала пакъ грамадна гѣлла. Даже и отъ съседнитѣ села дошли селяни за да видятъ смѣлитѣ бѣглеци. И когато автомобилитѣ тръгнаха, този пътъ отъ гѣллата летѣли къмъ тѣхъ не камъни и парчета калъ, а градъ отъ цигари, бонбони и всевъзможни малки предмети за споменъ. Колкото англичанитѣ се боели отъ подводнитѣ пирати и ги ненавиждали, толкова по-вече тѣ умѣли да ценятъ храбростта, решителността и спортивниятъ имъ духъ.

(Изъ в. „Возрождение“, превелъ С. Н. И.)

## МАГЕЛАНЪ И ВЕЛИКИЯ ОКЕАНЪ.

(Продължение отъ кн. 4).

Дарвинъ е билъ правъ въ предположението си, защото още на другия денъ хора отъ кораба „Биглъ“ намѣрили двама бѣли хора, остатъкъ отъ б-членна група, обаче не корабокрушенци, а бѣглеци отъ единъ американски китоловенъ корабъ, скитали се край брѣга цѣли 15 месеца. Рѣдко може да се каже съ положителностъ, че „тукъ никой не е идвалъ“ или че „това никой не е казалъ или помислилъ“.

Навѣрно Магеланъ е следвалъ нѣкаква идея и може би е правилъ нѣкакви изследвания. Но това не е твърде отъ значение. Важно е самото постижение. Онова, което е за адмириране е, че той се е стремилъ къмъ нѣщо и никакви прѣчки, изпитания и дребнавости не сж могли да го отклонятъ отъ целта му. Особенно дребнавоститѣ, хорската апатия, тѣхната завистъ и тѣхното тѣсногърдие сж нѣщата, които най-често прѣчатъ и онзи, който

преодолѣе множеството ежедневни дребнавости, въ сжщностъ спечелва голѣма побѣда. Магеланъ бѣше именно такъвъ човѣкъ.

Тѣзи хора бѣха калени пѣтешественици, пълни съ себеупование, и днесъ когато нищо не се счита за свѣто, освенъ нѣкой символъ, па билъ той знаме, лента или копче, днесъ когато почитта е почти неизвестна, не безъ очудване може да си представимъ онѣзи почернѣли отъ слънцето моряци, готови да влѣзатъ въ сражение при една само дума, които гледаха смъртта въ лицето, събираха се вкупомъ преди да проникнатъ въ нѣкой неизвестенъ провлакъ и се задоволяваха съ най-простата храна. Много нѣща, отъ които не се боимъ вече днесъ, за тѣхъ тѣ бѣха страшни и много нѣща, страшни за насъ, изнеженитѣ хора, на тѣхъ тѣ гледаха съ надсмѣшка—особенно на опасноститѣ и изпитанията. И тѣхната свещенна вѣра ги караше

да почитатъ нѣща, които трѣбваше да се почитатъ за да се обвържатъ суровоститѣ на природата съ невидими вериги. И тъй, виждайки предъ себе си носа, който трѣбваше да засбиксвятъ преди да навлѣзатъ въ пролива и тъй като това стана въ деня на Св. Урсула, наименоваха го „Носа на единадесетѣтъ хиляди деви“.

Но две думи и за мѣстото, което щѣха да посѣтятъ. Глупаво е да се твърди какво хората отъ онова време сж вѣрвали, че то е било населено съ силни божества и демони. Съ раздразнение слушахме какъ известни съ развѣрзани езици глупци твърдятъ, че суевѣрието въ онова време е било универсално. Наистина, имало е това, което наричаме суевѣрие, но последното не е намалѣло и днесъ, защото преди всичко суевѣрието е теория, която не е могла да издържи изпитанието на опита. Но това, което се намираше предъ Магеланъ и хората му, бѣха истински опасности. Самъ азъ съмъ обикалялъ край тѣзи брѣгове и си спомнямъ, че имаше много опасни мѣста. Тогавашиятъ моряци можеха лесно да я смѣтнатъ за необитаема земя съ нейнитѣ сиви хълмове, покрити съ низки гори и почти равни полета. Освенъ това и ледения вѣтъръ, идещъ отъ замръзналия океанъ опасващъ южния полюсъ и почти нескончаемата редица отъ бури, бѣха постоянни гости. Милиони крещящи морски птици, мрачни буйни вълни, тъмни и разпокъсани облаци и понѣкога, на нѣкоя самотна скала, нѣколко голѣми тюлена. Това е величествено, да, но и тъй сжщо ужасно. Толкова по-ужасно е, че тихото време може внезапно да се обърне въ силна буря, която превръща водата въ капчици шибаци ржце или лице и тъй ледено студени, щото въ кжсо време вжжетата се преобръщатъ въ твърди като стомана кабели.

Първия денъ тѣ пуснаха котва въ единъ обширенъ заливъ. Трѣбва да е билъ залива Ломасъ, едно твърде лошо пристанище. Но все пакъ то имъ послужи, защото сжщата нощъ се разрази една отъ силнитѣ бури, присжди на тази областъ. Обаче, бурята помогна на „Консепсионъ“ и на „Санъ Антонио“ да минатъ презъ първитѣ тѣснини и въ залива задъ тѣхъ, кждето пуснаха котва. „Викториа“ остана въ залива Ломасъ, защото честята за първото преминаване на провлака трѣбваше да се падне на капитанитѣ на двата кораба, които употрѣбиха за това петъ дни.

Петъ дни изминаха въ изследване и на петия денъ „Консепсионъ“ и „Санъ Антонио“ се завърнаха въ залива Ломасъ съ развѣни платна и знамена поради добрия вѣтъръ и при срѣщата на корабитѣ се дадоха изстрели и нѣколкократни викове за поздравъ. Новинитѣ донесени отъ двата кораба не бѣха задоволителни. „Консепсионъ“ и „Санъ Антонио“ се бѣха раздѣлили при острова Досънъ като капитанитѣ и на двата кораба твърдѣха какво по всичко изглеждало, че сжществува изходъ къмъ Великия Океанъ. Разкази за чудни нѣща липсваха, съ изключение на единъ. Капитана на „Консепсионъ“ разправяше, че билъ видѣлъ нѣщо като жилища, поради което той изпратилъ нѣколко души на сушата, които съобщили за намирането на едно голѣмо здание или останки отъ такова, съдържащо по-вече отъ двеста гроба. Какво въ сжщностъ е било това, може да се спори, но възможно да е имало хора съ въображение измежду онѣзи, които сж били изпратени на сушата. Възможно е тъй сжщо това да е единъ украсенъ съ измислици разказъ, а

служаци за гробница на гуанако. Все пакъ Магеланъ и малкиятъ му флотъ пуснаха котва и когато отново се появи попжтенъ вѣтъръ, корабитѣ преминаха презъ първитѣ тѣснини и следъ минаването на вторитѣ, виждайки че провлачитѣ се раздѣляха на три устия, спрѣха на южния край на единъ малкъ островъ. Тѣ бѣха навѣрао северно отъ острова Елизабетъ и южно отъ островъ Марта, а третѣ устия бѣха респективно: канала между островъ Елизабетъ и Носъ Negro, този между островитѣ Магдалена и Елизабетъ и този между Магдалена и Огнена Земя. Тѣзи провлачи, погледнати отъ тѣснинитѣ, изглеждатъ като три фиорда. Цѣлата тази мѣстность крие много опасности въ себе си — това говоря отъ опитъ, понеже живѣхъ като Робинзонъ Крузо на острова Елизабетъ почти една година. Срѣщаль съмъ много трудности и съмъ ималъ много прекеждия изъ тѣзи мѣста. Тукъ единъ внезапенъ вѣтъръ повреди кораба „Ирена“ презъ време на първото му пжтуване. На залива Яго съмъ работилъ една цѣла нощъ помагайки за спасяването на обслугата на единъ риболовенъ корабъ, презъ време на една адска буря, презъ която нощъ единъ храбрець, когото наричахме Хари еврейна, намѣри своята смъртъ, спасявайки трима души. Позволете ми да кажа това, като единствено възпоменание за него. Наричахме го Хари еврейна, но не отъ враждебностъ или злоба, защото тукъ, кждето хората чувствуваха близкото сѣседство на опасността, нѣмаше мѣсто за никакви дребнави предразсждѣци и расови различия и омрази. Евреинъ, католикъ, негъръ, желтъ или бѣлъ, всѣки е човѣкъ, сжщество полезно и хубаво и славно, шедьовра на своя създателъ. Ние бѣхме освободени отъ много нѣща и, следователно, свободни за много нѣща.

Имаше корабенъ съветъ преди да продължатъ пжтя си. Гомецъ, пилотъ на „Санъ Антонио“, човѣкъ съ голѣмо красноречие, направи умишлено своето предложение. Той поддържаше, че окритието си струваше труда и следъ като то вече е направено, връщането обратно въ Испания щѣше да бжде една добра политика за да се приготви друга армада за по-нататѣшни изследвания. Това той каза защо Магеланъ имъ бѣше открилъ своя смѣлъ планъ, да плуватъ все къмъ западъ по незнайни морета и свѣтове докато земята не бжде заобиколена. И тъй, Гомецъ се опита да внуши страхъ, посочвайки на едно възможно намаление на порциитѣ, на възможни затишия и бури, на възможни ужаси отъ всѣкакъвъ видъ и въ кжсо време спора се обърна въ гневни пререкания. Не за дълго Магеланъ стоя мълчеливъ и онѣзи, които най-добре го познаваха, доловиха гневния пламакъ въ очитѣ му.

„Това вашия собственъ страхъ ли изразява?“, запита той, посочвайки обвинително съ прѣстъ къмъ Гомецъ. „Чуйте ме тогава. Азъ ще вървя напредъ! Вие говорите за намаление на порциитѣ, нали? Но чуйте това, азъ съмъ предприелъ една задача и даже ако трѣбва да ядемъ и кожата на корабнитѣ палуби, ще вървя напредъ и ще открия това, което съмъ обещалъ на краля. И надѣвамъ се, че Богъ ще ни помогне и ще ни даде добра сполука“.

Тази смѣла речъ се последва отъ едно внезапно мълчание, но не мълчанието на съгласието, защото известно бѣше на всички, че провизииитѣ се намаляватъ. Магеланъ се позамисли за моментъ и следъ това даде следната заповѣдь: „И чуйте това. Нека всѣки офицеръ да знае, че подъ страхъ на смъртно наказание никой не ще говори по-вече за

мжчнотиитѣ, които, може би, ни предстоятъ да преодолѣемъ. И тъй на работа“.

Това бѣха думитѣ на изпълнителя, на господаря, който презива подъ своята воля обикновенитѣ хора. Или казано другояче, той оформяваше съвѣститѣ на своитѣ хора чрезъ внушение, чрезъ постоянно говорѣне. Магеланъ бѣше изпълненъ съ себоявушение и наговнитѣ подчинени даваха винаги изразъ на настроението на господаря си. Тѣ приемаха стойността, съ която той оценяваше себе си.

Но имаше и единъ другъ силенъ човѣкъ въ армадата и той бѣше Гомецъ отъ „Санъ Антонио“, човѣкътъ, който желаше връщането въ Испания. Освенъ това, „Санъ Антонио“ бѣше най-големия корабъ отъ всичкитѣ и носѣше сравнително по-вече провизии и затова тежкъ ударъ бѣше за другитѣ, когато се откри, че „Санъ Антонио“ липсваше. Защото, докато другитѣ кораби обикаляха покрай разнитѣ провлаци и канали, „Санъ Антонио“ изследваше това, което наричаме Адмиралски заливъ. На западния край на провлака между острова Отчаяние и архипелага Царица Аделаида, флота напраздно очакваше Гомецъ. Предприе се търсене на изгубения корабъ като „Виктория“ прекръстоса цѣлия провлакъ до източния му край, обаче, безрезултатно. И за това на 28. ноемврий 1520 г. Магеланъ даде заповѣдь и тритѣ останали кораба се отправиха на западъ къмъ неизвестнитѣ, които Великия океанъ криеше.

#### Липсващиятъ корабъ.

Адмиралския заливъ, мѣстото, което „Санъ Антонио“ трѣбваше да изследва, не извеждаше нито къмъ Великия, ни къмъ Атлантическия океани, въпрѣки че се намира доста на югъ за да възбуди надеждата, че извежда къмъ групата острови северно отъ Носъ Хорнъ. Три дни „Санъ Антонио“ изследва залива, следъ което пакъ се оплти къмъ северъ. Съвсемъ безъ знанието на капитана Мескита, пилота Гомецъ и единъ Гуера, който бѣше нѣщо като касиеръ на кораба, се навъртаха около екипажа и го насѣкваша къмъ бунтъ. Какво точно произлѣзе отъ всичко това, не е напълно известно. По-късно, въ Севѣля се узна, че Мескита промушилъ Гомецъ, който отъ своя страна наранилъ пѣкъ първия. Капитана билъ окованъ въ вериги и измжчванъ съ цель да се изтрѣгне отъ него нѣкакво признание, съ което бунтовнитѣ да бждатъ освободени отъ всѣкакво подозрение, обаче Мескита упорито отказвалъ да изпълни желанието имъ. Следъ този неуспѣхъ Гомецъ и другаритѣ му отплували за Испания и на 6. май 1521 г. пристигнали въ Севиля съ единъ измисленъ разказъ за своя голѣмъ патриотизъмъ и за лошото поведение на Магеланъ. Споредъ тѣхъ, била назначена среща, на която Магеланъ не се явилъ и тѣ, като добри и честни граждани, се върнали въ отечеството си за да предадатъ това, което по право принадлежеше на краля. Отправени били, тъй сѣщо, тежки обвинения. Магеланъ билъ жестокъ и безчовѣченъ и билъ заетъ само съ своята собствена амбиция. Той не билъ истински морякъ, а плувалъ на посоки като прахосвалъ, и време, и провизии поради безконечни отлагания. Мескита, когото довели съ себе си, не билъ по-добъръ. И тъй имаме още веднажъ старата история за опустошителното дѣло на властѣта, която, за да угоди на тѣлпата, вършела странни нѣща.

И тъй Магеланъ кръстосвайки моретата въ

изпълнение на дълга си бѣше обявенъ за предателъ, а Мескита, неговия вѣренъ лейтенантъ, който бѣше вече доста изстрадалъ въ ржцетѣ на бунтовнитѣ, биде хвърленъ въ затвора. Но намѣриха се хора, които се усъмниха въ истинността на разказа на бунтовнитѣ и за да бжде сигурността по-голѣма и двамата — Гомецъ и Гуера — бѣха арестувани.

#### Презъ Великия океанъ.

Вземете картата и разгледайте Магелановитѣ провлаци, които споредъ Меркаторовата проекция изглеждатъ като една малка ивица на долния край на Южна-Америка на дължина около половинъ сантиметъръ. Разстоянието отъ единия до другия край е 380 мили, което флота взе за 38 дни. Веднажъ излѣзли изъ проливитѣ, тѣ се оплтиха доколкото можаха къмъ северъ като се държаха на 50 мили разстояние отъ брѣга и взеха северо-западна посока чакъ когато стигнаха до днешния градъ Валпарайзо. Отъ тамъ трѣгнаха право на западъ по 16-ия градусъ южна ширина. На 24. януарий, 1521 г. достигнаха до единъ необитаемъ островъ, който наименуваха островъ Св. Павелъ. 11 дни по-късно забелязаха земя, кждето намѣриха само птици, риби и дървета и поради многото акули въ водитѣ около му, го нарекоха Isla de los Tiburones (Острова на акулитѣ.)

Не мина много време и положението почна да се влошава и изглеждаше като-че-ли заканата на Магеланъ, че тѣ ще плуватъ дори и ако храната се свърши, щѣше да се сбждне. Провизиятъ бърже намаляваха. Пигафета пише: „Ние ядѣхме бисквити, но въ сжщностъ това не бѣха бисквити, а единъ прахъ пѣленъ съ червеи, тъй като последнитѣ бѣха изляли вътрешността имъ. Толкова голѣма бѣше нуждата отъ храна, шото бѣхме принудени да ядемъ кожата, намиращи се тукъ-тамъ по кораба. Тѣзи кожи, изложени на слънцето, дѣжда и вѣтъра, бѣха станали толкова твърди, че бѣхме принудени да ги пушаме да киснатъ въ морето въ продължение на 4—5 дни, следъ което ги печехме върху главни и тъй ги ядѣхме. Трѣбваше тъй сжщо да употребяваме и стѣрготини за храна, а пѣкъ плѣховетѣ станаха такъвъ деликатесъ, че трѣбваше да плащаме по половинъ лукатъ за единъ плѣхъ. При все това трѣбва да благодаря на Бога, че нито веднажъ презъ цѣлото ни пѣтешествие не съмъ почувствувалъ и най-малкото неразположение“.

И тъй тѣ плуваха въ продължение на 98 дни презъ съвсемъ непознатия океанъ и на 6. мартъ тѣ видѣха земя и хора. Това бѣше острова Ладроне. За пръвъ пѣтъ Великия океанъ бѣше преплуванъ. Ладроне значи крадецъ и името му изглежда умѣстно, защото туземцитѣ дошди съ лодки, навлѣзли въ корабитѣ и задигнали всичко, което имъ се изпрѣчило предъ очитѣ и което могло лесно да се носи.

На следния день следъ кражбата, извършена отъ туземцитѣ, Магеланъ изпрати на брѣга една часть отъ екипажа, която опожари селото на туземцитѣ и уби 7—8 отъ тѣхъ. Това бѣше победа на хора отъ бѣлата раса, безъ жертви отъ страна на испанцитѣ, което не можеше да бжде иначе, тъй като туземцитѣ имаха само малки леки копчета, които имъ служеха за ловене на риба и нѣмаха никакво понятие отъ военното изкуство. Пигафета казва, че когато нѣкой туземецъ бивалъ раненъ отъ стрела, той я изважлалъ отъ тѣлото



си и я разглеждалъ съ голѣмо очудване като нѣщо мистериозно.

При все това туземцитѣ сж владѣли известни изкуства. Пигафета разказва, че тѣ строели къщи и обработвали градини, а тѣхнитѣ бързи лодки, управлявани твърде изкусно, изпълняли испанскитѣ моряци съ удивление.

Изглежда все пакъ, че туземцитѣ не сж били лоши хора, защото въпрѣки че тѣхни хора били избити и селото имъ опожарено, тѣ се опитали да влѣзатъ въ разбирателство съ бѣлитѣ. Лодкитѣ имъ се запжтели къмъ корабитѣ натоварени съ провизии и тѣ се опитали да търгуватъ съ бѣлитѣ, като имъ предлагали зеленчуци и плодове. За бѣлитѣ това било много изгодно, тъй като отъ продължителния гладъ тѣ били много отслабнали и изтощени, а само съ тази сдѣлка напълно възстановили здравето си. Но единствения англичанинъ на корабитѣ, чичо Андрей отъ Бристолъ, починалъ поради продължително гладуване.

Флота напусналъ острова Ладроне на 9. мартъ и 7 дни следъ това пакъ забелязали земя. Това били Филипинскитѣ острови, които за пръвъ пжтъ били посетени отъ бѣли хора. Острова, до който пуснали котва, трѣбва да е билъ Сулуландъ, южно отъ Лузонъ. Туземцитѣ излѣзли да ги посрещнатъ и, за щастие, това минало безъ сражения. Тукъ бѣлитѣ видѣли за пръвъ пжтъ банани, които Пигафета нарича „смокини дълги единъ футъ“.

Хората отъ екипажа тъй сжщо забелязали, че главатаритѣ носѣли златни пръстени и гривни, а по-късно видѣли и следи отъ култура и цивилизация. Пигафета пише:

„Когато излѣзохме на брѣгъ, царя на туземцитѣ издигна ржцетѣ си къмъ небето и после се обърна къмъ насъ. Ние сторихме сжщото, както и всички други около насъ. Тогава царя ме хвана за ржката, а пакъ единъ отъ неговитѣ главатари хвана ржката на моя другаръ и ни доведоха подъ единъ сводъ отъ трѣстикови пръчки, където се намираше една лодка, на чиято кърма седнахме и започнахме да разговаряме съ знаци, понеже нѣмахме преводачъ. Царската свита стоеше на крака въоръжена съ ками, сабли, копия и щитове. Единъ сждъ съ свинско месо и другъ таквъ пълненъ съ вино бѣше донесенъ и при всѣка халка изпивахме по една чаша вино. Чашата на царя стоеше винаги покрита и само той и азъ пиехме отъ нея. Преди да пие, той си вдигаше ржцетѣ къмъ небето и тогава се обръщаше къмъ насъ и въ момента, когато взимаше чашата въ дѣсната си ржка, протѣгаше къмъ менъ лѣвата си свита въ юмрукъ ржка, тъй че въ началото си помислихъ, че той ще ме удари. Азъ следвахъ неговитѣ движения, виждайки, че и всички други правятъ сжщото. Съ тѣзи церемонии или знаци на приятелство ние свършихме обѣда си и азъ не успѣхъ да избѣгна да не ямъ месо въ петъкъ“.

(Следва въ кн. 6.)



### ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЪТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

— На 3. априлъ т. г. г-нъ Инженеръ Г. Даракчиевъ е изнесълъ отъ името на Старо-Загорския ни клонъ сказка на тема: „Ползата отъ плуването“. Сказката е била много добре посетена. Въ Стара-Загора се пристѣпва къмъ постройка на плувенъ басейнъ.

— На 9. априлъ т. г. спортниятъ легионъ при Варненския ни клонъ изнесе въ салона на ученическото кино своята забава. Отлично подобрания програма и доброто изпълнение произведоха силно впечатление на многобройната публика, която щедро възнаграждаваше изпълнителитѣ съ ржкоплѣскания. Моряшкия балетъ, изпълненъ отъ 12 легионери, завърши забавата, като остави у всички впечатлението, че подрастващето поколѣние съ свойствената му енергия ще понесе достойно идеитѣ на Б.Н.М.С.

— На 12 мартъ т. г. Сливенскиятъ ни клонъ изнесе съ голѣмъ успѣхъ традиционната си вечеринка. Вечеринката е била открита съ подходяща речъ отъ председателя на клона. Украшения въ морски стилъ салонъ, добрата разпоредителност, морския балетъ и изнесеното соло на пиано отъ 5 годишно моряче, дете на членъ на Б.Н.М.С., сж направили силно впечатление на посетителитѣ, които въ най-задушевна обстановка сж прекарвали до 2 ч. сутринята. Записването на нови членове сж започнало оше на вечеринката.

— Съ писмо № 8588 отъ 21. мартъ т. г. гл. инспекторъ по физическо възпитание като съобщава че наложенитѣ поради държавни нужди съращения засѣгатъ и службата му, напушайки длжжността си, изказва благодарностъ къмъ Б.Н.М.С. за отбелязанитѣ постижения по физическата култура въ България. Г. У. Т. му благодари за добритѣ чувства и съдействието, което е указалъ на Б.Н.М.С. и му пожела и за въ бждеше да запази сжшитѣ чувства къмъ водния спортъ.

— На 11. мартъ т. г. Павликенскиятъ ни клонъ даде своята традиционна вечеринка. Вечеринката е била предшествувана отъ беседа отъ г. Професоръ Ст. Бончевъ на тема: „Българското племе, Родопитѣ и излаза на Бѣло море“. Управителното тѣло на клона изказва благодарностъ на г-нъ Проф. Ст. Бончевъ, че се е отзовалъ на поканата му съ назидателната си беседа. Сжщото изказва благодарностъ на своя почетенъ членъ Атанасъ х. Славчевъ за отпустнатия безплатно за вечеринката салонъ въ театъра „Хаджи Славчо“ и за подаренитѣ 500 лв. по случай именния му день.

— Г.У.Т. въ заседанията си на 10. априлъ, 24. априлъ и 1. май т. г. утвърди управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове:

**Варна:** председателъ: Д-ръ Г. Паспалевъ, директоръ на Аквариума; подпредседатели: П. Божковъ, прокуроръ при Варн. Окр. Сждъ и лейт. П.

Недвълчевъ; секретаръ: Дим. Никодимовъ; касиеръ: Т. Горановъ; ръководители на епорта—М. Сакъзовъ; главатари на групи: д-р. г-ца Петкова, мжжка гимназия—Д. Павловъ, търг. училище—Бъчваровъ, свободните групи—мичманъ Кутевски; съветници: Петъръ Белберовъ, Вили Руевски, инж. Куртеви, мич. Вълковъ и лейт. Цицелковъ. Контролна комисия: председателъ—Н. Пеневъ и членове Инж. Родевъ и П. Параскевовъ.

*Сливенъ*: председателъ Захари Измиревъ, секретаръ Ив. Василевъ, касиеръ Ал. Брижицки и съветници: Тодоръ Ангюзовъ, Желъзко Шивковъ и Атанасъ Никодимовъ. Контролна комисия: Господинъ Георгиевъ, Вичо Захариевъ и Никола Коларовъ.

*Яболок*: председателъ—Никола Т. Бояджиевъ; касиеръ Т. П. Станция; секретаръ Иванъ Д. Ивановъ; касиеръ Иванъ Драгневъ; домакинъ Коста Пенанютовъ и съветници Вл. Обрешковъ, В. Бончевъ и Ив. Богдановъ; контролна комисия: Антонъ Ковачевъ, Д-ръ Иор. Алексневъ и Дим. Андреевъ.

*Сошцовъ*: председателъ—зап. ген. Дамяновъ, подпредседатели: Ст. Воденичаровъ и майоръ Малинчевъ; секретаръ Екимъ Цокровъ; касиеръ Георги Ивановъ и домакинъ Иванъ Христовъ. Контролна комисия: председателъ Михаилъ Поповъ и членове: Павелъ Стаевски и Никола Маноловъ.

*София*: председателъ: Владимиръ Николовъ, подпредседатели—подполковникъ Славяновъ, гл. секретаръ—Капитанъ Кършиковъ, пом. секретаръ—Иванъ Тамамджиевъ, гл. касиеръ—кап. Кършиковъ, пом. касиеръ—Младенъ Винаровъ, зав. водния спортъ—инж. Даракчиевъ, съветници: Ст. Бончевъ, Ст. Консуловъ, Дим. Тодоровъ, К. Друмевъ, Дора Конова, Ивана Лазарова, Георги Сърбовъ, Петъръ Ивановъ; Дим. Добревъ, Д-ръ Дим. Георгиевъ, Т. Николовъ, М. Алжаровъ, Вл. Мицевъ, Коста Скупуновъ, Ан. Друмевъ, Ал. Мутафовъ, Б. Кеповъ, Д-ръ Т. Калиновъ, Д. Калиновъ, Иор. Данайловъ. Контролна комисия: Ал. Тонковъ, Борисъ Стоиловъ и Евр. Мънковъ.

*Габрѣо*: председателъ: Ст. Р. Минковъ, подпредседатели—Христѣ Цончевъ, секретаръ—Георги Стомоняковъ, касиеръ—Василь Р. Минковъ; съветници: Константинъ Тепавичаровъ, Д-ръ Хр. П. Вуцовъ и Ив. Калпазановъ. Контролна комисия: инж. Любенъ Ангеловъ, Людвигъ Валежъ и Илия Г. Пещовъ.

*Пловдивъ*: председателъ—инж. Павелъ Правовъ; подпредседатели: Кирилъ Петровъ и Д-ръ Черно Черневъ, секретаръ—Кирилъ Шкендеровъ, касиеръ—Несторъ Касъровъ, домакинъ—Ст. Обрейковъ и членове: Д-ръ Георги Кьосевъ, майръ Вл. Константиновъ, Наумъ Суковъ и подпоручикъ Дим. Цветковъ. Контроленъ съветъ: председателъ Йовко Обрейковъ и членове: Емилъ Николаевъ и Георги Шишковъ.

*Горня Джумая*: председателъ—Полковникъ Недевъ Никола, секретаръ—Стефанъ Ив. Сакелариевъ, касиеръ—Борисъ Д. Бояджиевъ и членове: Константинъ П. Георгиевъ и Борисъ Първановъ; зап. членове: кап. Пенчо Неновъ, Сотиръ Сп. Чолаковъ; провър. съветъ—Павелъ Ингилизовъ, Стефанъ Николовъ, Спасъ П. Найденовъ; зап. членове—Д-ръ Благой Ингилизовъ и Любенъ Патроневъ.

*Паяликени*: председателъ Василь Пановъ, подпредседателъ Сава Папазовъ, секретаръ—касиеръ Иорданъ Чоревъ и членове: Стефанъ Колчевъ и Н. Г. Русе. Контролна комисия: Иванъ х Стоя-

новъ, Д-ръ Любенъ Николовъ и Никола Атанасовъ.

— Варненскиятъ ни спортенъ легионъ отдаде на ремонтъ дветъ си лодки осморки за да ги приготви за предстоящия сезонъ. Лодките се ремонтиратъ въ корабостроителницата въ Варна. Ремонтъта ще възлѣзе къмъ 8,500 лв.

— На 26. априлъ т. г. се състоя въ Варна търга за постройка на две лодки шесторки и 3 четворки дунавски типъ за мжжките гимназии въ Варна, Бургасъ, Русе и Видинъ. Ценитъ, които се получиха на търга сж: за шесторките—19,200 лв., а за четворките—16,100 лв.. Очаква се утвърждаването на търга за да се започне постройката на шесторките въ Варна, а на четворките—въ Свищовъ. Б. Н. М. С. дава пълното си съдействие и упражнява контрола при постройката на лодките, които ще се изработятъ съгласно възприетитъ отъ организацията типове.

— Спортниятъ ни легионъ при Ловечкия ни клонъ е пристъпилъ къмъ организиране на лотария отъ предмети, прихода отъ която е предназначенъ за купуване лодка за легиона.

— На 29 т. м. клонъ ни въ с. Бѣла даде вечеринка, като половината отъ прихода ѝ бѣше предназначенъ въ полза на комитета на отпразднуване деня на детето.

— На 30. априлъ въ заливчето Св. Атанасъ, при с. Бѣла, стана тържествено освещаване на хижата—чакалня за пжтниците, които пжтуватъ съ крайбрѣжния параходъ. Хижата е построена изключително съ сръдствата на клонъ въ с. Бѣла. Хижата е една ценна придобивка не само за клонъ, а и за цялото крайбрѣжие. Построена всрѣдъ красива добре залесена мѣстност надъ самото море, съ своитъ амфитеатрално разположени тераси и добре обзаведенъ бюфетъ тя ще служи презъ лѣтния сезонъ и за туристически излети отъ съседнитъ курорти. Залива Св. Атанасъ е единствения на северъ отъ н. Емине запазенъ отъ северо-източно вълнение пунктъ и представлява найудобно мѣсто за лѣтoviще. На сжщото мѣсто клонъ ни построи миналата година красива чешма, която напълно хармонира съ новата чакалня. Следъ нещастieto презъ 1925 г. клонъ ни строи и лодка, която обслужва пжтниците отъ крайбрѣжния параходъ. Постройката на чакалнята възлиза надъ 50,000 лева и е дѣло изключително на енергията на Упр. тѣло на клонъ и на съдействието на нашитъ съзнателни членове отъ селото. Тържеството по освещаването съвпадна съ отпразднуване деня на детето. Цѣлото население заедно съ учащитъ се присъствуваха на това мило културно тържество и засвидетелствуваха привързаността си къмъ идеитъ на Б. Н. М. С. и неговия, девизъ, „Къмъ морето и Дунава за напредъкъ“, украсявашъ съ златни букви фасада на постройката. Следъ молебна подпредседателя на клонъ, г. Владовъ, произнесе прочувствена речъ за значението и развоя на Б. Н. М. С., неговитъ идеи и тѣхното удѣлотворение за полза на крайбрѣжното население и гоститъ и обяви хижата за открита. Следъ тържеството на ученицитъ се сервира обѣдъ, а следъ това до късно се продължи общото веселие. Г. У. Т. делегира на това ценно за организацията тържество, своя главенъ секретаръ.

— На 30. IV т. г. се завърнаха екскурзиантитъ на Б. Н. М. С., отишли до Иерусалимъ и обратно. Екскурзията е минъ блъ...

сж доволни отъ реда и успѣшното й завършване. Плуваха всичко 69 екскурзиянти на Б.Н.М.С.

— Въ заседанието си на 1. май т. г. Гл. Укр. Гло разгледа и одобри протокола по постигнатото споразумение между представителитъ на Б.Н.С.Ф. и Б.Н.М.С. относително членуването на секциитъ по плаване отъ Б.Н.С.Ф. към Б.Н.М.С. както следва:

**ПРОТОКОЛЪ**

Днесъ на 22. мартъ 1933 год. гр. София менду представителитъ на Българската Национална Спортна Федерация г. г. Дим. А. Ивановъ, Анг. Друмевъ, и Геню Георгиевъ отъ една страна и представителитъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ г. г. подполковникъ Г. Славяновъ, капитанъ Кършиковъ и Инж. Г. Даракчиевъ отъ друга страна, съгласно чл. 13 отъ закона за физическото възпитание, се постигна следното споразумение по въпроса за членуването на спортнитъ водни секции къмъ Българския Народенъ Морски Сговоръ:

1. Б.Н.С.Ф. признава Б.Н.М.С. за върховенъ съюзъ за водниятъ спортъ въ България и му дава пълната си подкрепа и съдействие, направо отъ Б.Н.С.Ф. чрезъ окръжнитъ спортни области и организираниитъ спортни клубове въ страната.

2. Б.Н.М.С. признава съществуването на спортнитъ водни секции при организираниитъ клубове на Б.Н.С.Ф. и ги приема за свои членове, като тѣзи секции ще членуватъ направо къмъ мѣстнитъ клонове на Б.Н.М.С. Въ техническо отношение секциитъ сж подчинени на ръководителя на водния спортъ.

3. Въ ония населени мѣста където Б.Н.М.С. няма свой клонъ — секцията образува самостоятеленъ дѣлционъ, който членува направо въ Г.У.Т. на Б.Н.М.С.

4. Всички организирани спортни клубове при Б.Н.С.Ф., където мѣстнитъ условия позволяватъ, задължително упражняватъ и воденъ спортъ — плаване, скачане, и водна топка, а по възможност и другитъ видове воденъ спортъ (гребане, моторни лодки и яхтингъ).

5. Плувачитъ отъ всички организирани при Б.Н.С.Ф. клубъ образуватъ водна секция, чрезъ

която се записватъ на общо основание за членуване на Б.Н.М.С. като изпълняватъ всички формалности по записването съгласно устава на Б.Н.М.С.

Тѣзи спортисти — плувачи плащатъ на Б.Н.М.С. сжщитъ вноски като членоветъ на спортнитъ легиони на Б.Н.М.С.

6. За да се стигне до едно правилно и мощно водно спортуване въ страната, ежегодно се произвеждатъ официални състезания за първенство въ Царството, като класирането става по секции, клонове и индивидуално (лично), съгласно международния и олимпийския правилници.

Преди тѣзи състезания обаче, се произвеждатъ такива за първенство въ секциитъ и клоноветъ. Всички състезания се произвеждатъ по програмитъ и правилницитъ на съответнитъ международни федерации.

7. Настоящото споразумение влиза въ сила отъ деня на увѣрждаването отъ У.С. на Б.Н.С.Ф. и Г.У.Т. и Б.Н.М.С., като му се дава гласностъ чрезъ окръжни писма на дветъ организации и чрезъ пресата.

У.С. на дветъ организации се задължаватъ въ най-близкото си заседание да потвърдятъ настоящия протоколъ.

Настоящия протоколъ се състави въ два еднообразни екземпляра по единъ за дветъ страни, и се подписа

за Б.Н.М.С.	за Б.Н.С.Ф.
п. Подп. Славяновъ	п. Дим. А. Ивановъ
п. Кап. Кършиковъ	п. Анг. Друмевъ
п. Инж. Г. Даракчиевъ	п. Геню Георгиевъ

По случай 25 годишната литературна дейностъ на вѣстия Гл. Укр. Работникъ, чествувана на 30 априль т. г. въ Плевенъ, Редакцията на нашето списание „Морски Сговоръ“ му поднася сърдечни поздравии и благодарности за дългата неговъ тѣй безшумна и ползотворна дейностъ. Ние му благодаримъ за досегащото му ценно сътрудничество на нашето списание и се надѣваме че и въ бъдеще ще продължи да ни сътрудничи и да разнообразява еписанието ни съ хубави морски стихове.

Отъ Редакцията.



**МОРСКИ НОВИНИ ОТЪ ГЕРМАНИЯ.**

Германското дружество за спасяване на пострадали при корабкрушение обзавежда 114 спасителни команди, 16 по брѣга на Източното (Балтийско) море и 38 край Северното (Нѣмско) море. 61 отъ тия спасителни групи сж обзаведени както съ специални лодки, тѣй сжщо и съ ракетни съоръжения за изстрелване на спасително вжже. Числото на доброволнитъ спасителни услуги е около 1200.

поржчки сж получили корабостроителницитъ край Северното море, а най-вече ония въ Емденъ. Благодарение на тия кораби нѣкди отъ корабостроителницитъ сж успѣли да приематъ множество нови работници.

Новиятъ учебенъ платноходъ, който ще замѣсти трагично зигиналия „Ниобе“ е привършенъ и на 3. май т. г. тържественно спуснатъ на вода. Постройката се извършва отъ корабостроителницитъ „Бломъ и Фосъ“ въ Хамбургъ. Още тая година „Новия Ниоб“ ще приеме младиитъ морски ученици отъ фло-

Напоследъкъ съ помощъ отъ държавата сж

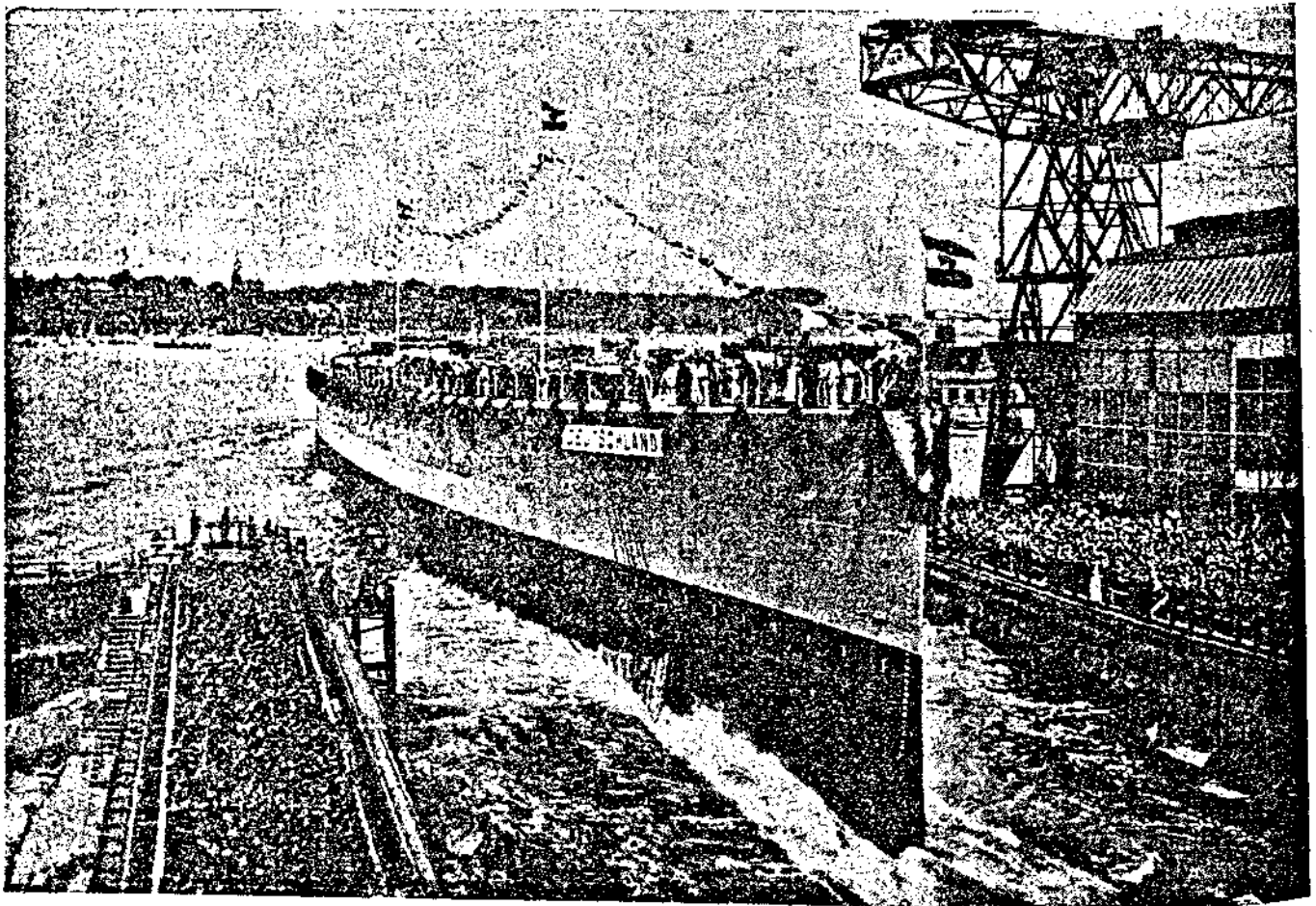
морски писателъ „Горхъ Фокъ“, а братъ му ще кръсти кораба. Истинското име на Горхъ Фокъ е



Състезания по вѣтроходство между моряците отъ германския воененъ флотъ въ Килското пристанище.

Иоханъ Кинау. Кинау е загиналъ въ голѣмото морско сражение при Скагеракъ.

На 1. априль т. г. въ военнитѣ корабостроителници при Вилхелмшафенъ биде тържествено спуснатъ на вода новия брониранъ корабъ „В“, който получи името „Адмиралъ Шееръ“. Въ сѣщия день бѣше приетъ на служба и зачисленъ въ флота първиятъ отъ тоя типъ 10,000 тонни бронирани кораби „Дойчландъ“. До напълното довършване на „Адмиралъ Шееръ“ ще сж необходими още около 18 месеци. Основнитѣ листове на следния корабъ отъ сѣщия видъ „С“ (замѣстникъ на стария „Брауншвайгъ“) сж поставени още на 1. октомври презъ 1932 год., но неговото спускане на вода ще може да стане едва къмъ срѣдата на 1934 год. Презъ сѣщата година управлението на флота възнамѣрява започването на четвъртия по редъ брониранъ корабъ.



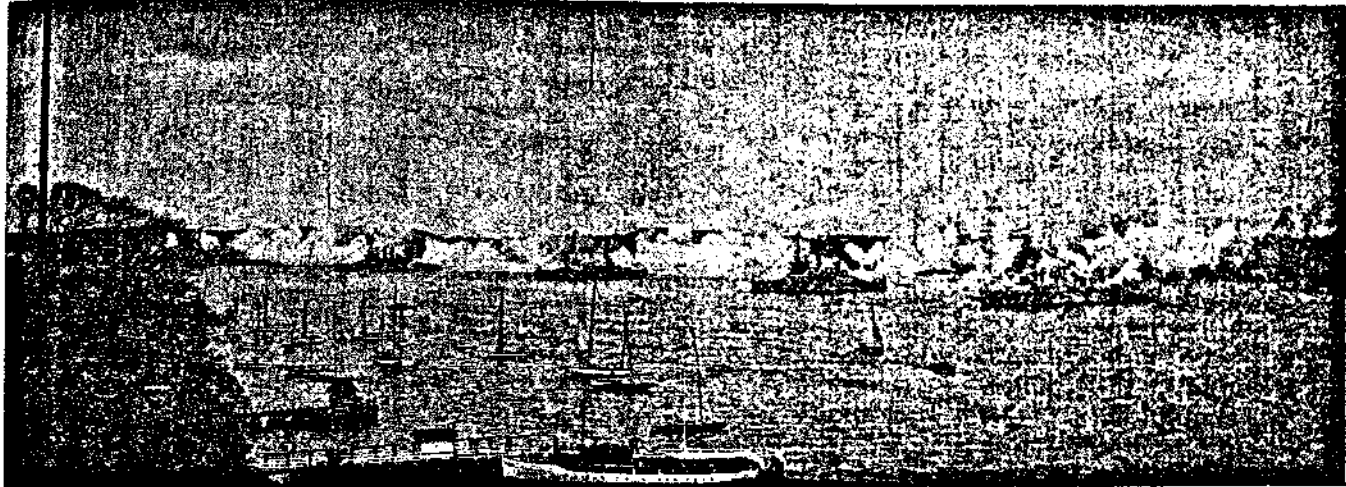
Спусането на вода на първиятъ следъ свѣтовната война новопостроенъ германски линеенъ корабъ „Дойчландъ“ (водоизмѣстване 10,000 тона), построенъ отъ корабостроителницата „Дойче Верке“ въ Киль.

\*\*

Отъ известно време насамъ много отъ нѣмскитѣ параходни дружества, на първо мѣсто Северогерманския Ллойдъ сж предали за разрушаване въ различни корабостроителници голѣмо число отъ параходитѣ си, които ще се замѣстятъ съ нови та-

кива. Осжденитѣ на разтрошаване кораби сж смѣтнати или като остарѣли или негодни да се справятъ съ новото време. Между тѣхъ се намиратъ единици строени дори презъ 1925 год. Тоя фактъ дава надежда за работа въ много корабостроителници.

Съобщава: Н. Бакаловъ.



Въ Килското пристанище на 19.V.1931 г. германския воененъ флотъ салютува пристигането на президента на германската република Маршалъ Фонъ Хинденбургъ, дошелъ да кръсти и присътствува при спущането на вода на новия германски линейенъ корабъ „Дойчландъ“.

**МОРСКИ СОЦИАЛНИ НОВИНИ.**

Презъ 1931 г. Данския парламентъ прие предложение то, да се въведе на правилникъ за количеството на обслугата на корабитѣ, отдавна исканъ отъ моряцитѣ на Дания.

Новото предложение е въ сила отъ 15. януарий 1933 г. за всички кораби, съ изключение на тѣзи, които презъ тази година не ще се завърнатъ въ Дания.

Ето накратко главнитѣ точки отъ този правилникъ.

Чл. 2. На крайбрѣжни кораби (плаващи на изтокъ отъ линията Линдеснесъ—островъ Текселъ) имащи право да носятъ до 800 пжтника, или такива, имащи право да носятъ 500 пжтника, но ако прекарватъ въ море по-вече отъ шестъ часа — трѣбва да иматъ най-малко двама морски офицери (дипломирани).

Всички кораби надъ 2000 бруто тона, които плаватъ вънъ отъ означенитѣ граници, трѣбва да иматъ най-малко трима морски офицери.

Чл. 3. Всички кораби съ машиненъ двигателъ (съ изключение на риболовнитѣ кораби), чиито машини развиватъ по-вече отъ 200 конски сили и плаватъ вънъ отъ границитѣ на европейскитѣ води трѣбва да иматъ най-малко два дипломирани механика и единъ механикъ стажантъ, сдалъ нуждения изпитъ. (Въ Европейскитѣ води се включватъ пжтуванията до Исландия и до Неевропейскитѣ пристанища на Сръдиземно и Черно морета).

На параходитѣ съ два винта и на моторни кораби съ машини надъ 500 конски сили, машинната обслуга трѣбва да може да има за всѣка стража освенъ офицеръ-механикъ и единъ ученикъ-механикъ (стажантъ).

Чл. 4. Параходитѣ и моторнитѣ кораби надъ 500 бруто тона, плаващи вънъ отъ границитѣ за крайбрѣжна служба, трѣбва да иматъ палубна обслуга както следва:

Бруто тонажъ	Спец. моряци	Моряци	Млади моряци	Младшици	Всичко
500—1400	2	2	1	—	5
1400—2000	2	2	2	—	6
2000—2500	3	2	2	—	7
2500—3500	4	2	2	—	8
3500—5000	6	2	1	—	9
5000—6500	6	3	1	1	11

Корабницитѣ и дърводѣлцитѣ се считатъ за моряци специалисти. Корабитѣ надъ 6500 бруто тона трѣбва да взематъ по единъ специалистъ морякъ за всѣки 1500 тона въ по-вече.

Чл. 5. Числото на радиотелеграфиститѣ се определя споредъ конвенцията отъ 1929 г. за безопасността на човѣшкия животъ въ море.

Чл. 6. Пасажерскитѣ кораби, извършващи международно плаване, трѣбва да иматъ достатъчно специалисти моряци за да обслужватъ спасителнитѣ лодки споредъ числото на хората, които могатъ да взематъ, а именно: 2 моряка за най-много 40 души, 3 за 41 до 61 човѣка, 4 за 62 до 85 човѣка, 5 за по-вече отъ 85 човѣка.

Чл. 7. На всички параходи машинната обслуга трѣбва да е достатъчна за да обезпечи доброто пжтуване на кораба. На параходи отъ далечно плаване тази обслуга трѣбва да е достатъчна, за да служи на три стражи.

Чл. 8. Съответниятъ министъръ има право въ изключителни случаи да измѣня посоченитѣ правила като увеличава или намалява обслугата.

Отъ 1. априлъ до 6. августъ 1930 г. е заседавала въ Анверсъ международната морска конференция. Въ 17-то заседание на специаленъ комитетъ е проучванъ въпроса за подсъждността и наказателнитѣ санкции при сблъсквания въ открито море, когато има причинена загуба на хора или повреда на кораба. Този въпросъ е билъ поставенъ на разглеждане по молба на морската комисиия при международното бюро на труда следъ деветата му сесия презъ априлъ 1929 г. Конференцията въ Анверсъ е натоварила бюрото на комитета да назначи конференцията, която да приготви единъ проектъ за конвенция, който да бжде внесенъ въ следното заседание на комитета, определено да се състои въ Осло презъ 1933 г. Назначената комисиия е започнала заседанията си въ Анверсъ на 19. ноемврий 1932 г.

Приетъ е билъ единъ времененъ проектъ отъ 9 члена, съдържащи следнитѣ начала:

1. При всички случаи на сблъсквания било въ открито море, било въ териториялни води, трѣбва да се определятъ кой е компетентния да налага наказания.

2. За сблъсквания въ открито море предполагаемитѣ виновни могатъ да бждатъ арестувани или преследвани само отъ сждилищата на страната, отъ



която произхождатъ или отъ сѣдилищата на страната, чието знаме е носѣлъ кораба на който сж се намирали.

3. За сблъсквания въ териториални води правото да преследва отговорнитѣ или считанитѣ за такива, принадлежи на сѣдилищата на страната, която е суверенна надъ територията.

4. Властитѣ отъ първото пристанище, въ което се отбива кораба следъ сблъскване въ открито море, иматъ право да взематъ „мѣрки за осведомяване“.

5. Ако сж се изминали повече отъ две години отъ датата на сблъскването, не могатъ да се взематъ мѣрки за преследване на виновнитѣ.

6. Постоянния международенъ сѣдъ е властенъ да се произнася по спорове за подсѣдностъ между властитѣ на различнитѣ страни.

Проекта на комисията, макаръ и временно приготвенъ, прави вече чувствителенъ напредѣкъ върху действителното състояние на въпроса, който се характеризира съ липса на правила, на които могатъ да се базиратъ многобройнитѣ искове къмъ отговорнитѣ въ случай на сблъскване.

Най-голъмото предимство на проекта се състои въ това, че отстранява изтъкнатия недостатѣкъ и уеднакъвява правилата за наказателната компетентностъ, прилагани вече на практика. Отъ друга страна избѣгва се смѣшването на юрисдикации, които иматъ признати права.

Въ началото на 1933 г. преди конференцията въ Осло ще има ново заседание на комисията за да прегледа още веднажъ изработения проектъ, който не е окончателенъ.

(Изъ Informations Sociales. В. И.).

### МАЛКИ МОРСКИ НОВИНИ.

**Норвегия.** За да се създаде работа на корабостроителницитѣ на правителството е предложень следния финансовъ планъ.

За стари кораби, предназначени за разрушение, правителството да заплати по-висока премия при условие, че ще се поржчатъ въ Норвежкитѣ корабостроителници кораби по тонажъ най-малко на половина отъ разрушенитѣ. Съ други думи ако сж определени за разрушение 12,000 тона на стойностъ 140,000 крони, собственицитѣ ще получатъ 350,000 крони при условие, че ще поржчатъ 2 нови кораба отъ по 3000 тона, при което ще имъ се брой само разликата между действителната стойностъ и тази определена по премията (материала отъ разрушенитѣ остава у тѣхъ).

**Америка.** На 31. декемврий 1932 г. Американския търговски флотъ се е състоялъ отъ 24,913 кораба за открито море отъ 15,120,458 бр. тона. Намалението му за последното тримесечие на 1932 г. е било 5 $\frac{1}{10}$ %. Количеството на моторнитѣ кораби постепенно се увеличава. На 31. декемврий 1932 г. е имало 12,529 моторни кораба съ 1,074,801 тона.

**Ромъния.** Къмъ бюрото за настаняване на безработни въ Браила е образувана секция за настаняване и на морски лица, подобна на тази която вече съществува въ Кюстенджа.

Услугитѣ на бюрото сж безплатни еднакво за обслужитѣ на морскитѣ и рѣчни кораби. Споредъ наредбитѣ на Женевската Международна Конвенция отъ 1920 год., ратифицирана отъ Ромъния презъ 1930 г., морскитѣ лица иматъ право да избиратъ кораба, както и корабостѣкмителитѣ — обслугата. Бюрото се управлява отъ комитетъ отъ 2 корабостѣкмители и 2 моряка.

Н. Б.

### ЗАСИЛВАНЕ НА ЮГОСЛАВЯНСКАЯ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ.

Сърбитѣ работятъ трескаво за засилване на морскитѣ си въоръжения. Както е известно, до сега, въ плаващия си морски съставъ югославянския флотъ брой: единъ лекъ (учебенъ) кръстосвачъ, единъ изтрѣбителъ, 12 торпедоносци, две торпедни лодки, 4 подводника, 6 миноносца, 4 миночистачи и 12 спомагателни кораби, а на Дунава 4 монитора и 4 влѣкача. По руски сведения, новата корабостроителна програма предвижда за морския флотъ: 3 леки кръстосвача по 3,000 тона водоизмѣстване, 10 изтрѣбителя по 900 тона, 10 подводника по 500 т. подводно водоизмѣстване, 2 миноносци (заградители) и 30 торпедни лодки. Изпълнението на програмата било разчетено за 3 години; постройката на корабитѣ щѣла да бжде възложена на френската корабостроителница Forges et chantiers de la Loire, която взема подъ свое ръководство и югославянската корабостроителница въ Сплитъ. Това засилване, което ще стане съ сръдства отъ правенитѣ пакъ въ Франция заеми, се тълкува все съ сръдиземноморското съперничество между Италия и Франция, заедно съ нейната съюзница Югославия.

Г. С.

\* \*

**Външната търговия на Русия презъ Черноморскитѣ пристанища.** Около  $\frac{2}{3}$  отъ руската външна търговия се извършва презъ Черноморскитѣ пристанища и презъ Азовско море. Общото движение на стокитѣ за даденитѣ въ долната таблица години е изразено въ 1000 т. както следва:

год.	1000 тона
1926	7065
1929	10712
1930	18104
1931	20450

Втората таблица показва какъ се е изменяло състоянието на търговското движение въ следнитѣ пристанища.

	Въ 1000 тона	
	1913 г.	1931 г.
Вносъ презъ Одеса . . . . .	572	270
Износъ " " " . . . . .	1379	3337
Вносъ " " " Новоросийскъ . . . . .	82	267
Износъ " " " " " " " " " . . . . .	1308	1685
Износъ " " " Батумъ . . . . .	1146	3545

Следъ привършването на Шлюза на Днепъръ, съ което се завършва единъ удобенъ воденъ пътъ, смѣта се че въ бждеще движението на пристанището Херсонъ ще се усилитъ въ голѣми размѣри.

\* \*

**Колко надалечъ може да вижда човѣкъ отъ единъ корабъ?** Когато окоето на наблюдателя е на височина 2 метра надъ водното равнище, хоризонта е отдалеченъ на 2,9 морски мили (1 морска миля — 1852 метра)

при 3 м. височина на окоето н. м. р. хор. е отд.	3,6 м. м.
4 "	4,2 "
4,5 "	4,4 "
5 "	4,6 "
6 "	5,1 "
7 "	5,5 "
8 "	5,9 "
8,5 "	6,1 "
9 "	6,2 "
9,5 "	6,4 "
10 "	6,6 "

Н. Б.





(Приключенъ на 1.V.1933 г.)

Ангеловъ, Т. — „Необходима нова насока“ (в. Морски ратникъ, год. V, брой 83, Варна 15.IV.1933 г., стр. 1).  
 Ангеловъ, Т. — „Разноцветнитѣ гларуси“ — Изъ спомени-  
 тѣ на капитанъ Z — Разказъ — (в. Морски ратникъ,  
 год. V, брой 83, Варна 15.IV.1933 г., стр. 2).  
 Аренсъ, Лейт. Г. — „Отбраната на Дунавскитѣ устия“ —  
 Превель С. Н. И. — (Сп. Морски Сговоръ, год. X,  
 брой 4, Варна, IV.1933 г., стр. 5 и 6).  
 А. Н. М. — „Институтъ за корабни и тропически болести“  
 (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 4, Варна IV.1933  
 год., стр. 6).  
 Арнаудовъ, Н. — „Изъ приморието на Полша“ (Сп. При-  
 рода, год. XXXIII, кн. 2, София X.1932 г., стр. 1—3).  
 Арнаудовъ, Н. — „Къмъ Мазурскитѣ езера“ (Сп. Природа,  
 год. XXXIII, кн. 5, София I.1933 г., стр. 11 и 12).  
 Арнаудовъ, В. Г. — „Янтъръ (нехлибаръ)“ (Сп. Природа,  
 год. XXXIII, кн. 6, София II.1933 г., стр. 10 и 11).  
 Бобевъ, Калояинъ — „Ревизията и излазътъ на Бѣлото мо-  
 ре“ (в. Слово, година XI, брой 3201, София 20.II.1933  
 година, стр. 2).  
 Бариклечковъ, Ив. — „Четиринадесетъ месечно непре-  
 кжнато бойно плаване на спомогателния крейсеръ  
 „Волфъ“. (в. Народна отбрана, год. XVI, брой 1640,  
 София 31.III.1933 г., стр. 2—4).  
 Василевъ, Добринъ — „Краткъ исторически очеркъ на  
 Варненската градска общинска библиотека 1883—1933  
 год.“ Варна 1933 г. (Издание на Варненската градска  
 община, 56 стр.).  
 „Изазъ“ — Изъ морския ми дневникъ — (Сп. Морски  
 пица — „Покровителство на националното корабоплаване“  
 (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 4, Варна IV.1933  
 год., стр. 3 и 4).  
 Винаровъ, Мл. — „Изаза на Бѣлото море“ (в. Слово, г.  
 XI, брой 3250, София 21.IV.1933 г., стр. 2).  
 W. S. — „Понятието корабъ“ (в. Морски Ратникъ, год. V,  
 брой 78, Варна 31.I.1933 г., стр. 1).  
 Вълчановъ, Я. — „Животътъ въ морскитѣ дълбочини“  
 (Сп. Природа, год. XXXIII, кн. 3, София XI, 1932 год.,  
 стр. 10 и 11).  
 Ивановъ, Сава Н. — „Военното значение на търговския  
 флотъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 4, Варна  
 IV.1933 г., стр. 4 и 5).  
 Carstickdale, Com. — „Защо вървамъ въ снѣщата“ —  
 Разказъ — Превель Н. Н. — (Сп. Морски Сговоръ,  
 год. X, брой 4, Варна IV.1933 г., стр. 16 и 17).  
 Лофражъ, Леонъ — „Рибаръ“ — Разказъ — (в. Македо-  
 ния, год. VII, брой 1951, София 22.IV.1933 г., стр. 4).  
 Мишевъ, Н. Д. — „Кръщение при преминаването на Тро-  
 мовъ, Т. — „Херингитѣ“ Сп. Природа, год. XXXIII, кн.  
 1, София IX.1933 г., стр. 3—6).  
 Марковичъ, Я. — „На хиляда метра морска дълбочина“  
 (Списание „Природа“, година XXXIII, кн. 6, София  
 II.1933 год., стр. 6).  
 Найденовъ, Н. — „Борбата между парата и мотора, като  
 корабни двигатели“ (в. Морски ратникъ, год. V, брой  
 83, Варна 15.IV.1933 год., стр. 1).  
 Панайотовъ, Н. — „Преди три вѣка“ — Какъ е ставало  
 преминаването на Атлантическия океанъ презъ пър-  
 вите дни на лѣтническата служба — (Сп. Морски  
 Сговоръ, г. X, брой 4, Варна IV.1933 г. стр. 9 и 10).  
 Паспалевъ, Дръ Г. В. — „Риболовъ съ електричество“  
 (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 4, Варна IV.1933  
 г., стр. 21 и 22).  
 Пироговъ, Проф. Н. И. — „Воденъ паякъ“ (Сп. Природа,  
 год. XXXIII, кн. 5, София I.1933 г., стр. 12 и 13).  
 С. Н. И. — „Ромънския воененъ флотъ“ — (Сп. Морски Сго-  
 воръ, год. X, брой 4, Варна IV.1933 г., стр. 24 и 25).  
 Т. Г. — „Воденъ спортъ“ — Общината и водниятъ спортъ  
 въ София — (в. Спортъ, година IX, брой 574, София  
 13.III.1933 год., стр. 4).  
 Терещенно, Сергей — „Сждба“ — Разказъ — Превель В.

И. (Сп. Морски Сговоръ, година X, брой 4, Варна  
 IV.1933 год., стр. 10—12).  
 Фингъръ, Чарльс Дж. — „Магеланъ и Великия океанъ“  
 — Преводъ отъ Влад. Ивановъ — (Сп. Морски Сго-  
 воръ, год. X, брой 4, Варна IV.1933 г., стр. 17—21).  
 Филмъ изъ Гренландия — (Сп. Природа, година XXXIII,  
 кн. 1, София IX.1932 год., стр. 8 и 9).  
 Христовичъ, К. Г. — „Картинки отъ морското въоруже-  
 ние на Англия“ (Сп. Природа, год. XXXIII, кн. 3, Со-  
 фия XI.1932 год., стр. 8 и 9).  
 Цинша, Ннтонъ Е. — „На ловъ за дълбокоморски кабелъ“  
 Превель Н. Бакаловъ — (Сп. Морски Сговоръ, год.  
 X, брой 4, Варна IV.1933 г., стр. 7—9).  
 Шишковъ, Г. Д. — „Каспийско море“ (Сп. Природа, год.  
 XXXIII, кн. 1, София IX. 1032 г., стр. 13—15).

Балтийци—Морские рассказы—отъ А. Зернинъ. Парижъ  
 1931 г. (Издание Военно-Морского Союза; Складъ изданія:  
 Книжній магазинъ Е. Сяльской, 2 Rue Pierre le Grand,  
 Paris (8), 160 стр.).

Тази интересна книга, написана отъ руския морски  
 офицеръ отъ бившия царски флотъ А. Зернинъ, сега жи-  
 вущъ въ Тунисъ, съдържа 14 разказа изъ живота на жи-  
 вшия руски царски Балтийски флотъ до свѣтовната война,  
 въ време на мобилизацията и презъ време на свѣтовната  
 война, които взети изцѣло даватъ една отлична картина  
 за живота и настроенията въ бившия руски царски Бал-  
 тийски флотъ непосредствено преди и презъ време на  
 свѣтовната война. Тѣзи разкази сж следитѣ: 1. Въ време  
 на буря; 2. Походъ; 3. Нощна атака; 4. Последна почивка;  
 5. Пушекъ, пушекъ, пушекъ; 6. Първитѣ изстрели; 7. Боя  
 при Естергарнъ; 8. Въ носовата бойна кула; 9. „Сивучъ“ и  
 „Кореецъ“; 10. Първиятъ походъ на подводника „Вълкъ“;  
 11. Втория и третиятъ походи на подводника „Вълкъ“;  
 12. На подводника „Паутера“; 13. Случай съ подводника  
 АГ 15; 14. Подъ действието на етера.

Разказитѣ сж художествено разработени, майсторски  
 написани и се четатъ леко и съ голѣмо увлечение. Осо-  
 бенно тѣ сж интересни за тѣзи, които сж били на служба  
 или на обучение въ бившия руски царски флотъ или пакъ  
 сж го познавали до войната по-отблиско.

Ние горещо препоръчваме тази книга на всички  
 любители на морски разкази изъ живота на военнитѣ  
 флоти.

С. Н. И.

Единъ отзивъ въ французско списание за бъл-  
 гарска книга.

Въ последния брой на французското военно-морско  
 списание „Revue Maritime“ е помѣстена следната рецензия  
 за книгата на С. Черноморски — „Изъ дневника на единъ  
 морски юнкеръ“ (Издание на сп. „Нива“, София 1931 год.,  
 76 страници съ 26 фотографии цена 20 лева).

„Подъ псевдонима Черноморски пише единъ вишъ  
 български морски офицеръ, който е служилъ преди вой-  
 ната въ руския флотъ, учейки се за морски офицеръ въ  
 Петроградъ. Въ своята книга, подъ форма на дневникъ,  
 той разказва день по день всичко което е видѣлъ при  
 службата си на различни корабни отъ Балтийския флотъ  
 отъ 1911—1914 г., точно въ навечерието на всѣната. Не  
 е възможно да се опише по-естествено и по-добре подго-  
 товката на този флотъ, унищоженъ презъ руско-японската  
 война, и чийто герой отъ тази война адмиралъ Есенъ по-  
 ложи неимовѣрни усилия за да го възкреси и подготви  
 за новия конфликтъ, предизвиканъ отъ Германия. Понеже  
 този периодъ на реорганизацията на руския Балтийски  
 флотъ е още много малко познатъ, съчинението на бъл-  
 гарския морски офицеръ (безпристрастенъ свидетелъ) е  
 много интересно. Въ книгата сж дадени много снимки отъ  
 корабитѣ на руския балтийски флотъ, които снимки ста-  
 ватъ вече рѣдкостъ, и снимки отъ рускитѣ, германски,  
 дански и шведски пристанища, посетени отъ автора“.

С. Т.

**ДО НАШИТЪ ПОСТОЯННИ И СЛУЧАЙНИ СЪТРУДНИЦИ.**

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своитѣ постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следнитѣ нареждания:

1. Статитѣ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможност на пишуща машина. Нечетливитѣ статии, а също така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.

2. Статитѣ трѣбва да бждатъ кжси — около 2½ страници.

3. Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

4. Редакционниятъ комитетъ не дава обяснения на сътруднитѣ си защо известна статия не е подобрена или защо не е помѣстена веднага следъ одобрението и.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието „Морски Сговоръ“ трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставятъ безъ послѣдствие. Списанието излиза всѣки мѣсець освенъ месецитѣ юлий и августъ

**ФРАНКО-БЕЛГИЙСКА****и БАЛКАНСКА БАНКА****АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО**

Капиталъ 150,000,000 лева напълно внесень

Основана съ участието на Banque Belge pour l'Etranger, Брюксель, (филиали на Société Générale de Belgique), Banque de l'Union Parisienne, Парижъ, Wiener Bank-Verein, Виена, Oesterreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, Виена, Ungarische Allgemeine Credit-bank, Будапеша.

**ЦЕНТРАЛНО СЕДАЛИЩЕ СОФИЯ**

Клонове: Варна, Русе и Видинъ.

Филиали: Пловдивска Банка, Пловдивъ; Българо-Белгийска Банка, Бургасъ.

Кореспонденти въ всички градове въ България и странство.

**ИЗВЪРШВА ВСИЧКИ БАНКОВИ ОПЕРАЦИИ**

Издава чекове, кредитни писма и акредитиви за България и странство. Извършва преводи на суми въ България и странство. Издава банкови гаранции и удостоверения за залози за търгове и други предприятия. Скотиране и събиране на полци. Отпущане на кредити срещу реални гаранции. Приема влогове при най-изгодни условия, издава спестовни книжки.

ТЕЛЕГРАФИЧЕСКИ АДРЕСЪ: ФРАНКОБЕЛЖЪ.

Телефони № № 189, 470, 646, 1197, 1275 и 1332.

5—3

**ОБЩОДОСТЪПНИ БЕСЕДИ.**

За да се улесни просвѣтната дейностъ на клоноветѣ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ и тѣхнитѣ деятели, Гл. Упр. Тѣло на организацията е започнало издаването на редица общодостъпни беседи изъ областта на морезнанието. Беседитѣ се печататъ въ ограниченъ брой и се разпращатъ само на управителнитѣ тѣла на клоноветѣ, отъ кждето може да ги получи всѣки беседникъ, който би искалъ да изнесе и развие известна тема за опознаване съ морето, морската дейностъ и т. н.

Беседитѣ сж приготвени отъ компетентни специалисти, но така, че удобно да могатъ да се използватъ отъ всѣки сказчикъ и лесно да бждатъ въприемани и разбирани отъ най-широкъ и разнообразенъ кръгъ слушатели.

За да се засили тѣхната убедителностъ и нагледностъ, беседитѣ се придружаватъ отъ специално къмъ тѣхъ нагодени серии отъ свѣтливи картини, които правятъ още по-голямъ интереса къмъ беседитѣ и още по-вече улесняватъ, и изнасянието имъ отъ лектора, и възприемането имъ отъ слушателитѣ.

Свѣтливитѣ картини за всѣка беседа, се пазятъ въ Гл. Упр. Тѣло—Варна, отъ кждето веднага ще бждатъ изпращани, при поискване било отъ Упр. Тѣло на клоната, било отъ съответния беседникъ.

№	Наименование на беседата	Година на издаването	Авторъ на беседата	Брой на свѣтливитѣ картини, приготвени за беседата
1	Нуждата отъ Българския Народенъ морски Сговоръ	1930	П. Павловъ, секретаръ на Г. У. Т. отъ Б. Н. М. С.	35 свѣтливи картини (диапозитиви)
2	Морето и слънцето—лѣчебно значение и използване	1930	Д-ръ Ял. Недѣлковъ, управител—лѣкаръ на Детския морски санаториумъ край Варна	42 свѣтливи картини (диапозитиви)
3	Историческо развитие на военното и търговско корабоплаване и значението имъ за народитѣ.	1932	П. Павловъ, секретаръ на Г. У. Т. отъ Б. Н. М. С.	45 свѣтливи картини (диапозитиви).
4	Нашиятъ черноморски брѣгъ. (Географски прегледъ)	1932	Ив. Батаклиевъ, редовенъ доцентъ по география въ университетъ	
5	Българска ривиера (Опитъ за климатично—здраволѣчебно проучване).	1932	Д-ръ Ял. Недѣлковъ, управител—лѣкаръ при Детския морски санаториумъ край Варна.	

АНОНИМНО ДРУЖЕСТВО  
на  
БИВШИТЪ ЗАВЕДЕНИЯ  
ПЕНКОВЪ & ПОЛОВЪ  
КОЖАРСКА ФАБРИКА  
Русе.

КОЖЕНИ  
ТРАНСМИСИОННИ  
РЕМАЦИ  
ПЕРГАМЕНТОВИ  
РЕМАЧКИ  
ХРОМОВИ  
САРЖМИ  
ВИНАГИ НА СКЛАДЪ  
ЦЕНИ ИЗНОСНИ.

4-4

Регистр. предпазителна  
индустр. марка



Регистр. предпазителна  
индустр. марка

КАСИТЪ  
отъ  
Кооперативната фабрика  
„ИВАНЪ БУРДЖЕВЪ“ — ПЛЪВЕНЪ  
сж ржководни и ненадминати

ЦЕНОРАЗПИСЪ  
се изпраща по поискване  
БЕЗПЛАТНО.

10-4

Първа Българска Концесионирана Фабрика  
за Ютени Издѣлия

„КИРИЛЪ“

Акционерно Дружество — Варна.

ПРОИЗВЕЖДА:

Всички видове зебла и торби, тютюневъ амбалажъ и чулове.

Ютени карпети (пжтеки) и килимчета.

Вълнени килими и килимчета типъ персийски.

Ленени и памучни платове и канаваци.

ТЕЛЕФОНИ:

Фабриката 331.

Магазина 282.

10-5

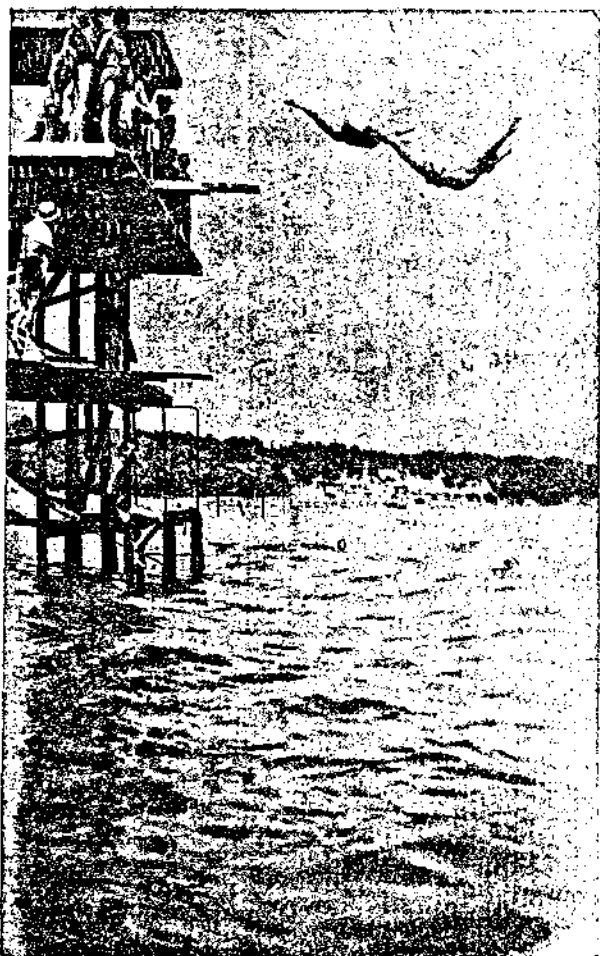
**ВЪ СКЛАДА НА ГЛАВНОТО УПРАВИТЕЛНО ТЪЛО НА БЪЛГАРСКИЯ  
НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ СЕ НАМИРАТЪ СЛЕДНИТЪ  
ПЕЧАТНИ ИЗДАНИЯ:**

Морска библиотека № 1, цена . . . 3 лв.	<b>Черно море</b> (общодостъпни студии) — часть I—отъ Сава Н. Ивановъ; цена . 30 лв.
Морска библиотека № 2, цена . . . 4 лв.	<b>Черно море</b> (общодостъпни студии) — часть II—отъ Сава Н. Ивановъ, цена . 30 лв.
Морска библиотека № 3, цена . . . 5 лв.	<b>Практически указания за пред-</b> <b>сказване навремето</b> отъ Сава Н. Ивановъ — . . . . . изчерпано.
Морска библиотека № 4, цена . . . 6 лв.	<b>Метеорология</b> отъ Сава Н. Ивановъ, цена . . . . . 25 лв.
Морска библиотека № 5, изчерпана.	<b>Океанография</b> отъ Сава Н. Ивановъ, цена . . . . . 30 лв.
Морска библиотека № 6, изчерпана.	<b>Изъ дневника на единъ морски</b> <b>юнкеръ</b> отъ С. Черноморски, цена . 20 лв.
Морска библиотека № 7, изчерпана.	<b>Плаване</b> отъ А. Друмевъ, цена . . 15 лв.
Морска библиотека № 8, цена . . . 11 лв.	<b>Нуждата</b> отъ Б. Н. Морски Сго- воръ, неговитѣ цели, сръдства и дейность, отъ П. Павловъ — цена . . . . . 5 лв.
Морска библиотека № 9, цена . . . 11 лв.	<b>Морето и слънцето</b> — лѣчебно зна- чение и използване — отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена . . . . . 5 лв.
Морска библиотека № 10, цена . . . 15 лв.	<b>Историческо развитие на военно-</b> <b>то и търговско корабоплаване</b> <b>и значението имъ за народитѣ</b> отъ П. Павловъ, цена . . . . . 5 лв.
Морска библиотека № 11, цена . . . 10 лв.	<b>Нашиятъ Черноморски бръгъ</b> (Гео- графски прегледъ) отъ Ив. Батак- лиевъ, цена . . . . . 5 лв.
Морска библиотека № 12, цена . . . 5 лв.	<b>Българска ревиера</b> (Опитъ за кли- матично—здраволѣчебно проучва- не, отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена . 5 лв.
Морска библиотека № 13, цена . . . 10 лв.	<b>Излазъ на България на Бѣло мо-</b> <b>ре</b> (Реферати и протоколи, дър- жани въ Академическата конфе- ренция, уредена отъ Б. Н. М. С. презъ 1929 г. въ София), цена . . . 25 лв.
Морска библиотека № 14, цена . . . 5 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. I, изчерпано.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. II, изчерпано.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. IV, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. V, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VI, броеве 7, 8, 9, и 10 цена . . . 60 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VII, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. VIII, цена 120 лв.	
Сп. „Морски Сговоръ“, год. IX, цена 120 лв.	
Гребане и вѣтроходство — изчерпано	
Правилникъ за морскитѣ и рѣчни спортни легиони. — изчерпано	
Правилници за водния спортъ, цена . 5 лв	

Всички поръчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и  
се отправятъ на адресъ: Български Народенъ Морски Сговоръ —  
книжовно-просвѣтенъ отдѣлъ — Варна.

# ВАРНА ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ, — НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНА ЕВРОПА ВАРНА

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



**Красиви околности.** Разходки и екскурзии по сухо и по море до близкитѣ околности, както и до Царградъ.

**Всички видове спортъ** — развлечения: театри, кинематографи, тенис клубъ, морски тържества.

**Голямъ музикални тържества** въ началото на м. августъ съ участие на най-виднитѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматически театъръ и народната опера.

## Условия на живота най-износни.

Първостепенни хотели отъ 60 до 150 лв. легло.

Частни квартири отъ 1000—4000 лева за стая съ две легла за месеца.

Обѣдъ или вечеря въ първокласни ресторанти отъ 40—60 лв.

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

Табълъ д'отъ отъ 100—120.

Лѣтовна такса и карта за целия сезонъ 20 лв.

## Такса за банитѣ:

1. Студени бани	}	I класа кабина 10 лв.
		II " " 5 лв.
2. Топли бани	}	I класа кабина 30 лв.
		II " " 20 лв.
Басейнъ . . . . .		15 лв.

Отъ 15. юний до 15 септемврий лѣтовниците се ползватъ съ 25% намаление по българскитѣ държавни железници.

Бюрото за лѣтовници при общината въ приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовниците на квартири безъ възнаграждение.

**ОТНАСЯЙТЕ СЕ ЗА ВСИЧКО ДО БЮРОТО ЗА ЛѢТОВНИЦИ.**



БЪЛГАРИ ПЖТУВАЙТЕ ПО МОРЕ!

# Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.

Използвайте дружественитѣ параходи за да получите възможността да се полюбувате на морето!

Съ параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пжтувания, които да Ви оставят мили неизлѣчими спомени. Вие ще опознаете крайбрѣжието и ще вкусите отъ прелеститѣ на близкия изтокъ, чароветѣ на когото привличатъ хиляди и хиляди туристи отъ всички крайща на свѣта.



Дружеството подържа три редовни линии:

- а. Крайбрѣжна: Варна—Бѣла—Месемврия—Анхиало—Созополъ—Бургасъ—Кюприя—Василико—Ахтополъ и обратно;—два пжти седмично.—Отъ 15. Юний до 15. Септемврий директни съобщения Бургасъ—Варна и обратно, специално за курорта.
- б. Пирейска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Пирея—Хиосъ—Метелинъ и обратно—два пжти въ месеца.
- в. Александрийска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Родосъ—Палестина—Александрия—Портъ-Сайдъ—Островъ Кипръ—Пирея и обратно—два пжти въ месеца.

При групови пжтувания Дружеството прави намаления на тарифитѣ си отъ 30 до 50% (но не и върху храната).

Особенъ интересъ представлява пжтуването до Александрия, което се извършва съ луксознитѣ и бързоходни параходи „Бургасъ“ и „Царь Фердинандъ“.

## ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

### За Александрийския рейсъ:

Отиване и връщане	{	I класа . . . лв. 8000
		II класа . . . лв. 6000
		III класа . . . лв. 4000

### За Пирейския рейсъ:

Отиване и връщане	{	I класа . . . лв. 5000
		II класа . . . лв. 4600
		III класа . . . лв. 2000

### За крайбрѣжния рейсъ:

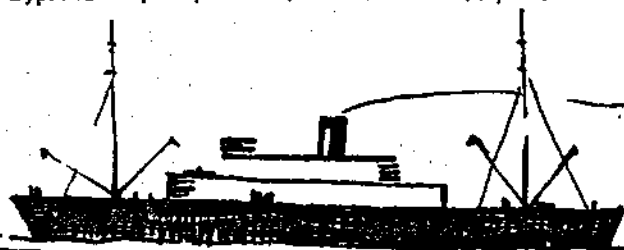
Варна—Ахтополъ и обратно	{	I класа . . . лв. 680
		II класа . . . лв. 540
		III класа . . . лв. 360

Варна—Бургасъ и обратно	{	I класа . . . лв. 400
		II класа . . . лв. 300
		III класа . . . лв. 200

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

Забележна: Свърхъ горнитѣ такси за пжтнишкитѣ билети се събиратъ допълнително кейво право въ Варна и Бургасъ по 15 лв., а въ малкитѣ крайбрѣжни пристанища по 5 лв. на лице. Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пжтуващитѣ, се получаватъ отъ агентитѣ въ Варна и Бургасъ и крайбрѣжнитѣ, а също и отъ Дирекцията.

10-3



и  
6

**СЪДЪРЖАНИЕ:** 1. Рибарското училище отъ В. Игнатовъ; 2. Отговоръ отъ В. И.; 3. Движението на корабитѣ въ Дунавското ни и Черноморско крайбрѣжия отъ Г. Панчевъ; 4. Варна въ време на Източната война (1853—1854 г.) отъ К. Ш.; 5. Изъ живота на морето—Разказъ отъ Г. Куповъ; 6. Адъ подъ водата—Разказъ отъ С. Терещенко—Превелъ С. Н. И.; 7. Магеланъ и Великия океанъ отъ Чарлсъ Дж. Фингъръ—Продължение отъ кн. 4—Превелъ Вл. Ивановъ; 8. Официаленъ отдѣлъ; 9. Морски новини и 10. Морски книгописъ.