

ТОРСКИ СГОВОРЪ



9

.ГОДИНА XV.

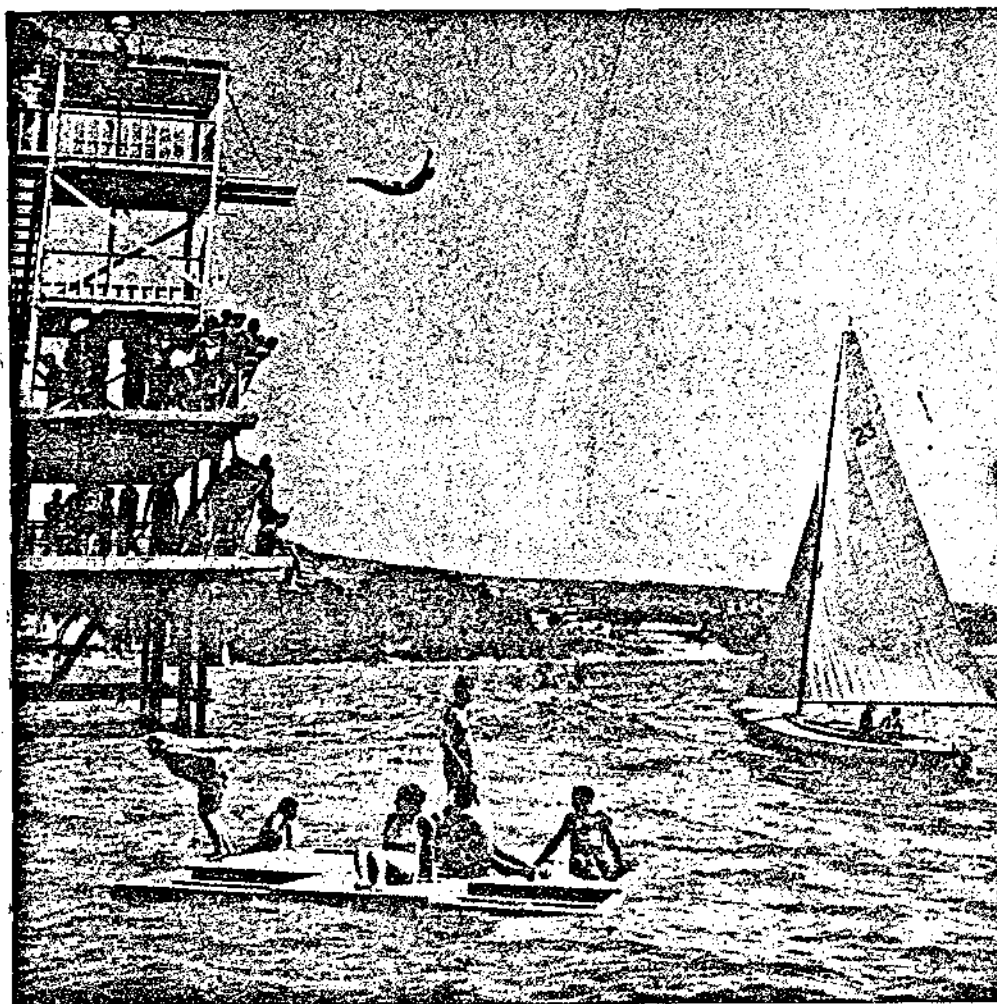
1914

ТОРПЕДЕНЪ ИЗСТРЕЛЪ
Ориг. дърворѣзъ отъ
Преславъ Кършовски

Посетете Варна

Посетете Варна

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЙ

ПО СВОЕТО

МЪСТОНАХОЖДЕНИЕ

И КЛИМАТЪ

МОРСКИ КУРОРТЪ

ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА

ЕВРОПА

Великолепенъ плажъ.

Най-модерно уредени морски студени и топли бани.

Всѣкавъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка).

Максимална лѣковитостъ

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

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

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

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

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана“.

Музикални търнества.

КУРОРТА „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

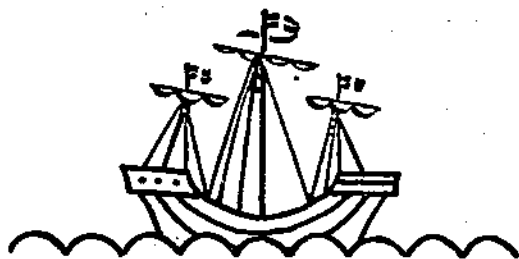
Плажъ — морски топли и студени бани.

Първокласенъ ресторантъ.

Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стаигъ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажирание стаигъ предварително.

РЕДОВНА АВТОБУСНА ВРЪЗКА СЪ ГРАДА



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 15.

УРЕЖДА

Брой 9.

Варна, ноември 1938 г.

КНИЖОВНО-ПРОСВЕТНИЯТЪ ОТДЕЛЪ

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ.

А. А. МАНОЛОВЪ — председателъ на Б. Н. М. Сговоръ
Капитанъ II рангъ о. з.

Военниятъ ни флотъ

Не е позволено никому, който се занимава съ обществени въпроси и политика, да не се съобразява съ наскоро минали голъми събития и да не черпи поука отъ тяхъ. Нищо по-лошо, нищо по-несериозно нѣма отъ тия, които забравятъ и се приспиватъ.

Поради това ще припомнимъ нѣколко факти, които много говорятъ и отъ които твърде много се разбира.

На 27 септември т. г. Невилъ Чембърлейнъ, министъръ-председателъ на Великобритания, каза:

„Колко ужасно, колко фантастично и колко невъзможно е, че ние се опитваме да копаемъ окопи и да опитваме газови маски поради единъ споръ, който стана въ една далечна страна, между народи, за които не знаемъ нищо (касае се за судетскитъ нѣмци).“

„Каквато и да е симпатията ни къмъ една малка нация, която се намира изправена предъ единъ голъмъ и мощенъ съседъ, ние не бихме могли въ никакъвъ случай да въвлѣчемъ цѣла Европа въ война само за тая малка нация. Ако трѣбва да се биемъ, то трѣбва да бжде за по-обширни въпроси отъ тоя“.

Преди тия събития, обаче, всички ще си спомнимъ за тържественитъ посещения, които „фюрерътъ“ на Германия, Адолфъ Хитлеръ, направи на Италия, „дуцетъ“ на Италия Бенито Мусолини — на Германия, а също Негово Величество Кралътъ на Великобритания Георгъ VI — на Франция.

Ясно е, че дори великитъ и добре въоръжени народи, съ стара и школувана дипломация, съ добре уредени разузнавателна и пропагандна служби, търсятъ, уреждатъ и намиратъ приятелства, безъ каквито тяхното съществуване и уреждането на най-важнитъ имъ национални въпроси е немишимо.

Ето така говорятъ и постигватъ голъмитъ. Да си теглятъ послѣдствията малкитъ, а въ това число и ние.

Но да бжде зачитана независимостта ти, да държатъ смѣтка за тебъ, да търсятъ приятелството ти и да търсишъ приятелства, трѣбва, колкото и да си малъкъ, да представлявашъ сила отъ себе си.

Като имаме въ предвидъ солунското споразумение отъ 31 юлий т. г., което развърза ржцетъ ни и ни освободи отъ най-позорнитъ постановления на единъ размиренъ миръ, че развитието на нашата славна армия върви вече по единъ правиленъ и модеренъ пътъ, и че тя ще се справи съ отбраната на сухоземната ни граница, остава другиятъ откритъ въпросъ: дали безъ воененъ флотъ ще се справи тя съ отбраната на воднитъ ни граници?

Колкото и да сме убедени и поучени отъ миналитъ войни, че нашата малка страна ще трѣбва да живѣе въ дълъгъ миръ и да не се нагърбва съ работи, които не сж по силитъ ѝ, все пакъ за да се запази това мирно положение ще трѣбва поне за себе си тя да бжде силна.

Така поставена задачата и проучена безъ предубеждение — въ силата на политическо-географското ни положение, специалнитъ гѣнки на черноморското ни крайбрѣжие, продължението на дунавската ни линия отъ югославската, където интереситъ сведочатъ за еднаквостъ — всичко това ни налага да не се приспиваме и да потърсимъ всички модерни срѣдства за отбрана на воднитъ ни граници, както и приятелствата, които ни се налагатъ отъ силата на живота.

Техниката днесъ ни дава реални придобивки, достъпни и за нашата страна; тя ни позволява да изнесемъ отбраната по-далечъ отъ брѣговата линия и да я комбинираме така, че чрезъ воененъ флотъ, морско въздухоплаване и добре уредени бази — линии да станемъ и бждемъ това, което ни показватъ историческитъ задължения, като самостоятеленъ народъ, съ български обликъ и право за животъ подъ Божието слънце.

Ратувайки за миръ, Б. Н. М. Сговоръ вижда

тоя миръ въ националната сила; тя е есестранна и такава непременно и на водата. Отговорностъ предъ народа и историята ще понесатъ тия, които съдбата е предопредѣлила да бдятъ за държавата.

Б. Н. М. Сговоръ, считайки по общественъ дългъ, че носи тая отговорностъ, не може да мълчи:

Д-ръ П. А. СКОРЧЕВЪ

За цвѣта и свѣтливоститѣ на морската вода

Всѣки съзерцателъ на морето е забелязвалъ промѣнливоститѣ, които непрестанно ставатъ по неговата повърхнина, разновидноститѣ на багритѣ, които се стелятъ и изчезватъ по неговитѣ водни простори. Ние се изненадваме понѣкога и се любуваме на тъмносиния цвѣтъ на водитѣ му, въ други случаи ние ги виждаме обогрени стъкло-зелено. Презъ късна есенъ или зиме, когато небето се заоблачи и потъмнѣе, и хоризонтътъ се приближи и свие, морето изглежда сиво-черно като старо олово, то ни се струва плътно, мрачно, безрадостно. А презъ пролѣтътъ, особено въ ранни зори, то ни се вижда бѣло и безцвѣтно, лъчезарно и почти безплътно като блестящата повърхнина на огроменъ нѣкакъвъ сапуненъ мѣхуръ. Независимо отъ цвѣта му ние често виждаме отблѣсъци и свѣтли ивици, простиращи се далеко въ морето, които се разклоняватъ и незабелязано изчезватъ въ водитѣ му. Облацитѣ се отражаватъ въ тѣхъ и хвърлятъ сѣнки, и ние виждаме по-голѣми или по-малки части отъ повърхнината му почти съвършено тъмни, черни, изглеждащи като нѣкакви дупки и бездни въ нея. Озареното отъ утринно или вечерно слънце море бива понѣкога огненочервено, то изглежда ту като разтопено злато, ту като медъ разлѣта. Издигналиятъ се на небесата луненъ кръгъ прокарва една мистична свѣтлива пжтека по стихналото море, която трепти, искри и подскача — съкашъ е нѣкаква жива рѣка отъ лѣящо се сребро всрѣдъ тъмата на околната морска маса.

На що се дължи тази разновидностъ на морската повърхнина, нейната пѣстробагростъ и мѣнлива озареностъ?

Нека разгледаме въ нѣколко думи причинитѣ на тия оптични явления.

* * *

Какъвъ е преди всичко истинскиятъ цвѣтъ на морската вода?

За нѣкои той е синьо-зеленъ, зеленъ, за други е тъмносинъ; за китайцитѣ около устието на р. Хоангхо той е глинено-желтъ. Цвѣтътъ на морската вода далеко отъ сушата, въ открито море, гледана презъ почернена трѣба или презъ якорната пролука на кораба, е тъмносинъ, почти като синьо мастило „ультрамаринъ“. Съ приближаването ни къмъ брѣга водитѣ ставатъ синьо-зелени, стъкло-зелени или биватъ другояче обогрени.

Температурата и солеността на морската вода не сж отъ значение за нейния цвѣтъ. Наистина, тропичнитѣ морета, особено тия въ областта на пасатитѣ, иматъ единъ чудесенъ тъмно-синъ, дори черносинъ цвѣтъ. Такъвъ обаче се наблюдава и въ умѣрения поясъ (Средиземно море), дори и въ Ледовития океанъ гдето студениятъ му води показватъ намѣсти сжия хубавъ тъмносинъ цвѣтъ. А

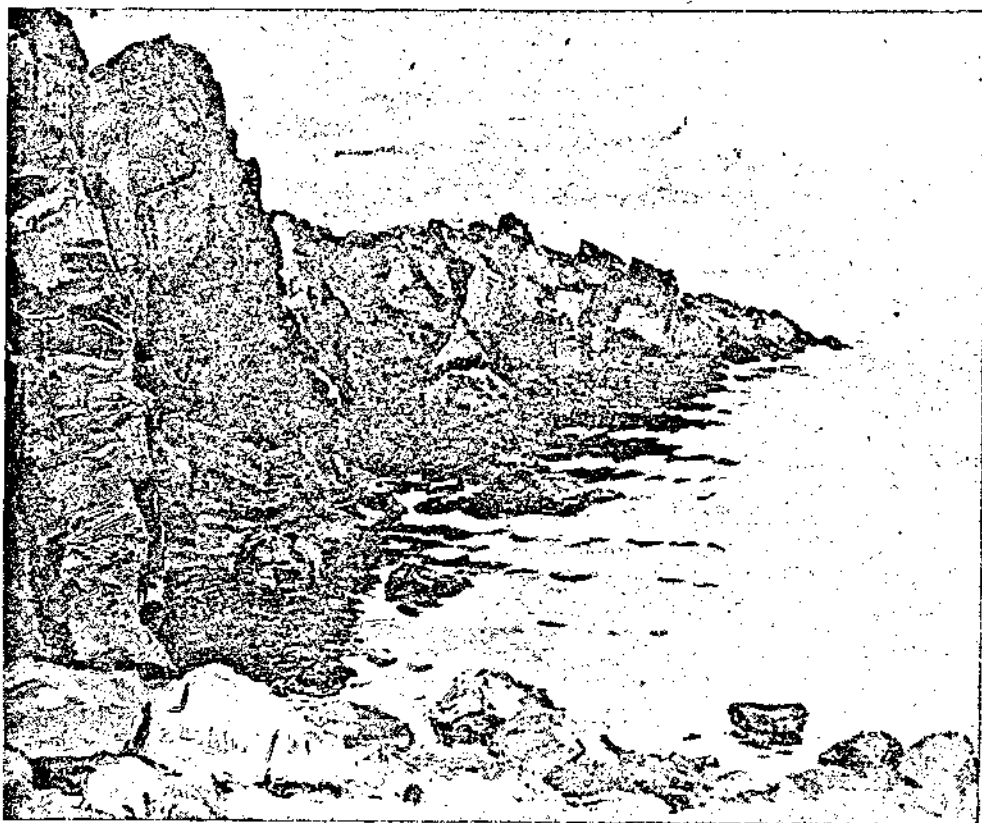
той напомня, той моли, но и като национална организация — той предупреждава, защото върва въ военното ни творчество.

Воднитѣ ни граници сж българска земя, водитѣ, които я миятъ, сж български — на всяка цена ще трѣбва да ги запазимъ. Помислете и направете!

отъ друга страна обширни пространства отъ тропичнитѣ води сж обогрени зеленикаво.

Отъ безспорно значение за цвѣта на морската вода обаче е нейната прозрачностъ. Колкото тя е по-чиста отъ твърди частици и по-бистра, толкова по-синъ е и нейниятъ цвѣтъ. Оптически чистата вода е наистина безцвѣтна. Обаче въ по-дълбоки пластове тя показва синкавъ цвѣтъ, което се дължи на обстоятелството, че слънчевитѣ лъчи съ дълги вълни, червени и оранжеви, се поглъщатъ отъ нея по-бърже, та до нашето око достигатъ само лъчитѣ отъ синия край на спектъра, които сж съ по-къси вълни. Тъмносиниятъ цвѣтъ следов. е винаги вѣренъ признакъ за чистотата и бистрината на морската вода. Морската вода се помътнява преди всичко отъ плаващи или висащи въ нея неорганични частици отъ варовникъ, глина, прѣстъ и други материали, които се мъкнатъ отъ сушата чрезъ рѣки и порои. Естествено, тия неорганични мжтилки засѣгатъ само прибрѣжнитѣ морски води, особено ония, въ които се разливатъ мжтнитѣ води на нѣкоя голѣма рѣка, каквато е напр. Дунавъ, а още по-горе Днестъръ, Бугъ, Днепъръ. Примѣсътъ на тия мжтни рѣчни води, които влачатъ съ себе си покрай неорганичните частици и богатъ планктонъ и следващитѣ по диритѣ му риби се чувствува по нашето крайбрѣжие въ една ивица широка до 100 км. Отъ интересъ е при това обстоятелството, че морската вода има свойството, дължимо на още неизяснени процеси въ нейнитѣ молекули, да утаява въ едно-твърде кратко време неорганичните примѣси. Най-ситнитѣ отъ тия частици оставатъ да висятъ по-дълго време въ водата и я правятъ да изглежда по-вече или по-малко зелена. Ето защо идящиятъ отъ Америка пжтникъ ясно забелязва прехода на тъмносиния цвѣтъ на открития дълбокъ океанъ (чиста бистра вода!) въ синьо-зеленъ и зеленъ съ приближаването на европейския брѣгъ, гдето водитѣ сж носители на ситни неорганични частици, довлѣчени тукъ отъ голѣмитѣ рѣки. На второ мѣсто идватъ мириадитѣ организми на животинския и на растителния планктонъ, които могатъ да обогрятъ значителни пространства отъ морската вода въ опредѣленъ цвѣтъ. Тѣй, известни рѣждивоцвѣтни диатомеи обогрятъ морската вода въ маслинено-зеленъ цвѣтъ; зеленитѣ диатомеи Chaetoceras я обогрятъ зелено, други диатомеи ѝ придаватъ шоколаденъ цвѣтъ; червенитѣ влакновидни водорасли отъ триходесмитѣ придаватъ на водитѣ на Червено море червения му цвѣтъ; други триходесмити обогрятъ морската вода желто или розово, а колетодитѣ Calanus придаватъ на водата силно червенъ цвѣтъ.

Всички тия неорганични частици и планктонови организми поглъщатъ червенитѣ и оранжевитѣ лъчи на слънчевата свѣтлина и отражаватъ



На островъ Св. Иванъ
Картина отъ Георги Вел-
чевъ. Собственостъ на
Нейно Величество Цари-
цата.

синитѣ и желтитѣ, които смѣсени достигатъ до нашето око като повече или по-малко зеленѣ цвѣтъ, и водата, гледана отгоре, изглежда зелена. Изобщо може да се каже, че колкото една вода е по-чиста отъ примѣси — неорганични или планктонни — толкова по-тъмносинѣ бива нейниятъ цвѣтъ (отъ известна дълбочина нататъкъ). Съ други думи: тъмносинятъ е същевременно *пустини ятъ* цвѣтъ на морето. Въ всѣки случай синиятъ цвѣтъ на морскитѣ води съвсемъ не се дължи, както нѣкои твърдятъ, изключително на отражението на синьото небе въ морето. Наистина, ние често имаме впечатлението, че морската синева се дължи на небесната. Обаче при едно и също *чисто* небе въ единъ и същъ мигъ ние често наблюдаваме, че морето отсамъ вълнолома, гдето то е по-тихо, има съвсемъ синъ цвѣтъ, а морето отвъде въ залива изглежда оловно-зелено. Действително, споредъ вида и цвѣта на облацитѣ ние имаме субективното впечатление било за млѣчно-бѣлъ цвѣтъ, било за по-друга отсѣнка на засѣнената водна повърхнина; обаче обективниятъ ѝ цвѣтъ, установенъ чрезъ наблюдения презъ почернена трѣба, все бива синъ или зеленъ. Водитѣ на Черно-море, независимо отъ цвѣта имъ наблюдаванъ отъ брѣга или отъ кораба (подъ жгълъ!) навътре въ залива сж винаги стъклено-зелени и никога сини — ако ги гледаме право отгоре. Отъ значение за цвѣта на водата въ плитковинитѣ край брѣга е дѣното — ако то е пѣсчливо, водата изглежда стъклено-зелена, ако е покрито съ скали и водорасли, тя изглежда кафяво-червена.

Силата на освѣтлението на морската повърхнина постоянно се мѣни, тя често бива различна въ разнитѣ части на морската ширь, поради което тя изглежда прошафена и постлана съ разносвѣт-

ливи повърхнини. Интенсивността на освѣтлението периодично се мѣни съ промѣнливата височина на слънцето, тя стои въ зависимостъ отъ появата на облаци, отъ тѣхната височина, гжстина и освѣтление. Въ слънчевъ день частъ отъ освѣтлението падаще върху морето идва отъ прѣжитѣ лъчи на слънцето, а друга частъ отъ свѣтлината на небосвода. Тия количества варираатъ въ по-голѣма или въ по-малка степенъ споредъ облацитѣ, които движейки се закриватъ слънцето и намаляватъ прѣката му свѣтлина или пъкъ, плаващи встрани, увеличаватъ освѣтлението идящо отъ тѣзи свѣтлоозарени облаци на небосвода. Отъ друга страна, отъ голѣмо значение за величината на свѣтлината отразена отъ морската повърхнина е дали тя е тиха и спокойна или развълнувана и нагнана, при което отражаващата повърхнина на развълнуваното море става десеторно по-голѣма — спокойното море отразява само 5% отъ падащата върху му слънчева свѣтлина (останалата се поглъща отъ водата), а развълнуваното до 31%. Следъ пладне и надвечеръ, както и рано при изгрѣвъ слънце лжчитѣ съ дълги вълни, червени и оранжеви, наддѣляватъ, понеже синитѣ се поглъщатъ отъ пращинкитѣ и отъ ситнитѣ водни капчици, съ каквито изобилствуватъ *долнитѣ* пластове на атмосферата. При низкото стоене на изгрѣващото и на залѣзващото слънце лжчитѣ му минаватъ цѣлия си пътъ до нашето око презъ тия запрашени низки слоеве, затова слънцето изглежда огнено-червено. А денемъ лжчитѣ му минаватъ отвесно презъ тоя иначе недебелъ прашенъ пластъ, поради което слънчевата свѣтлина идва до нашето око безъ промѣна, т. е. бѣла.

* * *

Когато наблюдаваме морето въ нашия (варнен.)

заливъ отъ високъ брѣгъ, особено когато то е тихо, ние виждаме, че блѣсъкътъ и цвѣтътъ на неговата повърхнина не сж навредъ еднакви. Ние забелязваме да изхожда откъмъ клоаката въ вълнолома една по-свѣтла, по-блѣскава ивица, която рѣзко се отдѣля отъ останалата морска повърхнина, извива далеко отсамъ ностъ Галата, разклонява се на три-четири клона и постепенно се изгубва къмъ хоризонта. Това сж „сладкитѣ“ клоачни води на града, които по една непредвидливостъ сж оставени да се втичатъ тукъ въ морето и бидейки по-лекки, тѣ плуватъ по солената морска вода и, тласкани отъ вѣтъра, плъзгатъ се далеко къмъ хоризонта, докато съвсемъ изгнѣятъ, слѣятъ се и се изгубятъ натагъкъ въ морето. Тия сладки води отражаватъ другояче слънчевата свѣтлина, поради което тѣ тѣй рѣзко изпъкватъ изъ останалата морска повърхнина. Такива малки втичания на сладка вода има тукъ на много мѣста по брѣга; такива сж: дерето минаващо презъ морската градина, дерето отвъдъ гробищата, при вила Станчовъ, при Траката, Вафиръ-Яко*) дереси, пресичащо Евксиноградъ, св. Константинъ и пр. Често такива плаващи сладки води биватъ откъсвани отъ вѣтъра, който ги подкарва и изтласква навътре въ морето, гдето тѣ изглеждатъ като по-свѣтли, по-блѣскави ивици, острови, езерца.

Пжтеки съ по-друго отражение, съ по-другъ блѣсъкъ оставятъ, дори и за по-дълго време, по-бързо плуващитѣ моторници и параходитѣ. Тия пжтеки се дължатъ на образувалата се пѣна и на новосъздаденото течение на воднитѣ молекули, увлѣчени отъ движация се корабъ. Изобщо разнитѣ повърхни течения на морската вода, дължими на нееднаква температура и соленостъ и на каквито и да било други чинители, се очертаватъ за наблюдателя съ своя особитѣ блѣсъкъ.

Следъ скорошни дъждове всѣки е наблюдавалъ какъ водитѣ около банитѣ и по-нататъкъ къмъ Евксиноградъ ставатъ желто-червеникави и добиватъ почти керемиденъ цвѣтъ, поради свлѣчената глина отъ поройнитѣ води. Често още на следния день този желтъ цвѣтъ почва да се губи и се замѣня съ хубавъ стъклено-зеленъ цвѣтъ, който прави водата да изглежда чиста и бистра. А въ сжщностъ сж се утаили на дъното само по-едритѣ глинени части и въ водата оставатъ да висятъ само крайно ситни частици, които поглъщатъ червениятъ и отразяватъ само синиятъ и желтиятъ лжчи.

* * *

Накрай нека спомена нѣколко думи за особено отъ гръц. *вафи риани*, дълбока рѣка (дере).

бития дѣхъ на морето и за пѣната на морскитѣ вълни.

Още когато влакътъ отмина Гебеджа и наближи морето, пжтникътъ бива полъханъ отъ свойствения на морето дѣхъ, който изненадва „континенталния“ чловѣкъ и въ повечето случаи твърде му се нрави, предчувствайки новотата на морската стихия. Този морски миризъ произхожда отчасти отъ разтворенитѣ, ако и въ минимални количества, бромови и йодови съединения, а най-вече отъ умрѣлитѣ и разлагащи се въ морето и изхвърлени на брѣга водорасли и дребни животни — рачета, охлюви, миди и др. Понѣкога при бурно море биватъ масово изхвърлени на брѣга медузи, често твърде голѣми, които при разлагането си овоняватъ околния въздухъ.

Морската вода се пѣни изобщо по-лесно отъ сладката поради по-голѣмото ѣ относително тегло и поради по-силното ѣ вътрешно сцепление. Обаче, безспорно е, че лесното ѣ запѣване въ голѣма степенъ се дължи на мазнинитѣ, които се отдѣлятъ отъ гниящитѣ водорасли, планктонни и поедри животни. Чайкитѣ сжщо отдѣлятъ въ стомаха си значително количество рибе масло, което тѣ при нужда изцѣркватъ върху преследвания ги врагъ.

Всичката тази маслена маса, като по-лека, се събира на повърхнината на морската вода, гдето образува понѣкога *иризиращи* слоеве (напримѣръ отвъдъ вълнолома къмъ плувния басейнъ). Тия мазнини се *осапуняватъ* отъ *алкалната* морска вода, образуватъ се сапунени маслено-кисели соли, които стоятъ разтворени въ водата. При разбиване на вълната този ако и тънъкъ колоиденъ сапуненъ разтворъ образува повече или по-малко гжста и жилава пѣна, която често бива изхвърлена на брѣга и стои тукъ съ часове по купищата водорасли.

Съ тия нѣколко думи съвсемъ не се изчерпватъ твърде разнovidнитѣ прояви и особености на морето, които ние възприемаме чрезъ нашето зрение и обоняние. Обаче все пакъ и малкото тия бележки и взирания, надѣвамъ се, ще могатъ на мнозина да изяснятъ нѣкои наблюдавани отъ тѣхъ явления и факти и да допринесатъ за едно по-смыслено, по-разностранно и по-углѣбено съзерцание на нашето прекрасно море.

Използувана книжнина :

1. Prof. G. Schott: Physische Meereskunde.
2. Dr. G. Stiasny: Das Plankton des Meeres:
3. O. Janson: Das Meer.
4. X. B. Харвей: Биохимия и физика моря, 1930
5. G. Clerc-Rampal: La mer, 1930.

21 (8 ст. ст.) ноемврий 1938 г. е 26-годишнината на смѣлия подвѣгъ, извършенъ отъ родния флотъ — нощната торпедна атака срещу „Хамидие“.

Лейтенантъ П. БАНГЕЛОВЪ

Отбрана на брѣговетѣ и новитѣ морски сръдства за отбрана

Въпросътъ за отбрана на брѣговетѣ има две основни задачи:

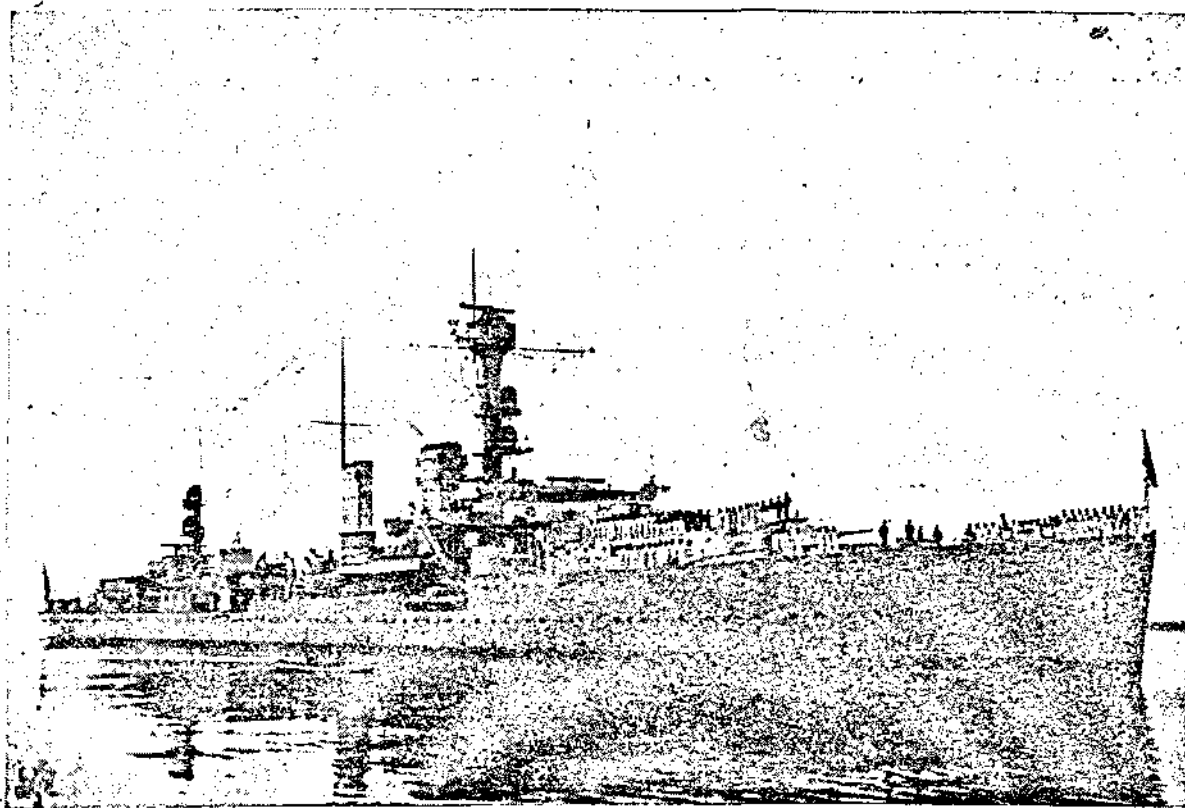
- 1) Отбрана на брѣга срещу комбинирано действие на кораби съ стоварване десантни войски и
- 2) Отбрана на крайбрѣжното корабоплаване срещу противниковитѣ кораби.

И дветѣ тия задачи се изпълватъ отъ флота и войската. Флотътъ служи като сръдство за нападение и разузнаване въ морето, а войската — за борбата на сухо, която настѣпва следъ борбата на море. И дветѣ тѣзи въоръжени сили въ борбата при отбрана на брѣговетѣ си действуватъ съ своитѣ въздушни сили така, че флотътъ играе ролята на на очи и уши на войската, изнесени далеко въ морето, а същезременно и на силно препятствие, поставено на пътя на противника. Безъ флотъ никоя войска не би могла да защити брѣга, който въ много случаи е дълга линия съ толкова удобни мѣста за излизане на противника и внезапни нападения (въ случай, че нѣма флотъ), че войската не би могла да заеме такъвъ дълъгъ морски фронтъ за да бжде на всѣко мѣсто по-силна отъ противника, а освенъ това такова едно разположение на войски би предизвикало отслабване на сухоземния фронтъ.

Нападащиятъ ще има възможность на едно мѣсто да стовари голѣмо количество войски, разполагайки съ кораби и свободно море, докато на брѣга превознитѣ сръдства сж много ограничени. При това отсъствие на кораби за разузнаване въ морето отбраняващиятъ ще бжде въ пълно неведение за посоката на удара, и изненадата ще бжде пълна.

Въ такъвъ случай сухоземната авиация на брѣга не би допринесла много за разузнаването въ морето, защото не е годна за това, а отъ друга страна не може да действува при всички обстояновки (мъгла, силенъ дъждъ, много силенъ вѣтръ и пр.). А още по-важно е, че тя ноше е слѣпа, ако нѣма луна; нито морската, нито земната авиация може нощемъ да напада неприятелскитѣ кораби. При това нападащиятъ винаги ще използува нощта, за да се приближи и на разсѣмване да нанесе удара.

Въ организацията на брѣговата отбрана лежи основната задача да се осигури морското разузнаване, съ което ще се даде възможность на отбраната да разбере целитѣ и намѣреніята на противника и посоката на неговия ударъ. Въ този случай



Германскиятъ лекъ кръстосвачъ „Емденъ“, пуснатъ на вода презъ 1925 г., моторизиранъ презъ 1934 г. Водоземѣване 5400 тона, дължина 150'3 м., ширина 14'3 м., гази 5'5 метра, скоростъ 29 миль. Въоръжение: 8 орѣдия 150 мм., 3 противовозропланни орѣдия 88 мм., 7 торпедни трѣби 500 мм. Обслуга 534 души. Гостува за втори пѣтъ въ Варна отъ 12 до 18 ноемврий 1938 г. по случай освѣщаването на надгробния паметникъ на германскитѣ моряци, загинали съ подводника „UB 45“ на 6 ноемврий 1916 година край Варна.

войската ще има достатъчно време да се съсрѣдоточи и да се подготви въ застрашения пунктъ, което ще разбере отъ своето морско разузнаване.

Така войската нѣма нужда да заема цѣлия брѣгъ, а може да се разположи въ малко число отдѣлни силни групи въ най-важнитѣ точки, свързани помежду си съ хубави пѣтища, сѣщо така и съ останалитѣ важни брѣгови центрове.

Когато морското разузнаване открие операцията, частитѣ на брѣга ще иматъ повече време за подготовка на застрашенитѣ пунктове, колкото повече протече време отъ момента на откриването на противника до появяването му предъ брѣга. Това ще зависи отъ:

- 1) Отдалечеността на морското разузнаване и
- 2) Отъ съпротивата, която може да окаже флотътъ на отбраняващия по пѣтя на приближаването къмъ брѣга.

Отъ горното се вижда, че морското разузнаване трѣбва да бѣде изнесено далечъ въ морето, по възможностъ на единъ нощенъ преходъ за десантнитѣ кораби (100 до 150 мили), така че разузнаването да открие нападащия докато е още день, а презъ нощта да се приближатъ корабитѣ отъ разузнаването до противника и да бждатъ въ постояненъ контактъ съ него. Въ противенъ случай нападащиятъ може да измѣни нощемъ посоката на своето движение, да се изгуби отъ видимостта и да изненада брѣга.

Ако се предположи, че флотътъ на отбраняващия е по-слабъ отъ тоя на нападащия, и че всички негови кораби ще бждатъ прогонени отъ пѣтя на десанта отъ силния противниковъ авангардъ, то въ такъвъ случай отбраняващиятъ трѣбва да изпрати въ разузнаване такива кораби, които биха могли или да се скриятъ отъ противниковото разузнаване, или пъкъ биха се отклонили отъ него съ по-големата си скоростъ, като сѣщевременно разузнаятъ за него.

По този начинъ отъ корабитѣ на разузнаването се иска дълго време и при различни обстоятелства да сж въ морето, далечъ отъ базата, подхвърлени на атакитѣ както на авиацията, така на подводницитѣ и на кораби и съединения по-силни отъ тѣхъ. Следователно, отъ тия кораби се изискватъ голѣми мореходни качества, голѣмъ районъ на действие и да бждатъ такива, че да сж най-малко застрашени отъ авиацията и подводницитѣ на противника.

Кораби съ такива свойства до сега сж само подводницитѣ. Тѣ могатъ въ случай на нужда да се потопятъ и да станатъ невидими за противника и сѣщевременно да разузнаватъ, иматъ отлични мореходни качества и голѣмъ районъ на действие. Освенъ това иматъ мощно торпедно въоръжение и сж опасни и за най-големитѣ надводни кораби, а камоли за десантнитѣ кораби. Благодарение на гореизброенитѣ качества, подводницитѣ се явяватъ най-пригодни за разузнаване при готвящъ се десантъ, обаче тѣ иматъ и голѣми недостатѣци. Тѣхната надводна скоростъ, а особено подводната е много малка, районътъ на действие подъ водата е сѣщо така много малъкъ (всичко 90 до 100 мили), съ 5 до 6 мили скоростъ въ часъ. Често не могатъ да се сблизятъ съ противника нито за торпеденъ изстрелъ, нито за разузнаване. Нощемъ положението се усложнява отъ нуждата за пълнене на електрическитѣ акумулатори, чиято енергия се разходва денемъ за

плаване подъ водата. При празни акумулатори подводникътъ не може да се потопи, а и най-малкото попадение въ корпуса сѣщо лишава подводника отъ тази възможностъ, лишавайки го отъ най-големото му качество. Нощемъ подводницитѣ сж слаби торпедоносци и слаби разузнавачи. Между това тѣкмо нощемъ е необходимо отъ разузнаването да вложи голѣмата си мощъ, за да не изгуби досега съ десантния отрядъ и колкото може по-мощно да го атакува съ торпеда. Освенъ това за радиодонесения за своето наблюдение подводницитѣ трѣбва да изплаватъ надъ водата, сѣщо така не могатъ да донасятъ въ близостъ на противника, защото веднага неговитѣ изтрѣбители биха накарали подводницитѣ да се скриятъ подъ водата, следователно донесенията си могатъ да правятъ следъ като противникътъ се отдалечи. Отъ горното може да се заключи, че само подводното разузнаване далечъ не е достатъчно (което не единъ пѣтъ се потвърди презъ свѣтовната война), и неговитѣ резултати не винаги на време могатъ да достигнатъ до главното командуване. Днесъ морската авиация има повече възможностъ за разузнаване и бързо донасяне, обаче работата ѝ може да бѣде осуетена отъ надмощието на противниковата авиация, а нощемъ авиацията е слѣпа, особено когато нѣма луна, следователно и нейното разузнаване не е сигурно.

За постигане на по-добри резултати, разузнаването съ подводници и авиация трѣбва да става комбинирано и едновременно, но и то нощемъ пакъ не е достатъчно; останалитѣ кораби не сж пригодни за това, защото ще бждатъ изложени на унищожаване отъ надмощието на противниковитѣ кораби.

Отъ всичко това се вижда, че положението на отбраняващия се съ слабъ флотъ до днесъ е било много несигурно, обаче напредѣтъ на корабостроителната техника въ последно време значително подобрява положението.

Още презъ свѣтовната война се видѣ, че при наличието на много подводници и мини дългото кръстосване на надводнитѣ кораби близо до противниковия брѣгъ е вече операция много рискована, а въ последно време още повече се усложнява благодарение на силното развитие на авиацията. Обаче, една отъ целитѣ на морската война — блокадата на противниковия брѣгъ, си остава все още въ сила. Англичанитѣ се мѣчили да намѣрятъ такова естѣно и сѣщевременно ефикасно сръдство, което би могло да замѣни отчасти голѣмитѣ кораби въ тѣхната блокадна служба въ малкитѣ затворени морета (като Сръдиземно море, Северно, Каспийско, Черно море и пр.), а отъ друга страна сѣщото да бѣде много удобно за борба съ подводницитѣ. Следъ дълги опити и работа въ последнитѣ години на фирмата „Бритишъ Поуеръ Боатъ Ко“ се удаде да построи новъ типъ торпеденъ катеръ, който отговаря на горнитѣ изисквания. Този типъ се различава отъ досегашнитѣ съ отличнитѣ си мореходни качества, което му дава възможностъ съвсемъ самостоятелно и въ лошо бурно море да кръстосва изъ затворенитѣ морета и да извършва далечно разузнаване.

Торпедниятъ катеръ на „Power motor torpedo boats“ има 15 тона водоизмѣстване, 18.25 м. дължина, 4 м. широчина и 2 м. газене. Въоръженъ е съ 2-450 м/м торпеда и 2 тройни противохвърчилни

картечници. Има три мотора, аеропланен тип „Power Perrier“ съ по 500 к. с. всъки, има скорост 50-53 мили въ часъ. Тази скорост катерътъ може да я добие за 11 секунди отъ момента на тръгването му отъ неподвижно положение. Разполага съ гориво, което му осигурява 1000 морски мили районъ на действие. Голѣмиятъ комфортъ, удобно разпределение, запазени отъ вълни и вѣтъръ помѣщения за офицери и моряци, удобни и просторни хранилища за продукти и вода даватъ възможностъ на екипажа на тия малки военни кораби леко да понася непрекъснато 15-дневно кръстосване въ открито море. Мореходнитѣ имъ качества сж такива, че могатъ леко и свободно да плаватъ при височина на вълната 20 стѣпки (около 610 метра), като губятъ отъ скоростта си много по-малко, отколкото тѣхнитѣ най-опасни противници — изтрѣбителитѣ отъ по 1200—1800 тона водоизмѣстване. Поворотливостта на новитѣ торпедни катери е такава, че могатъ да се обръщатъ на мѣсто като автомобилитѣ на сухо.

Корпусътъ е построенъ отъ махагонъ и канадски боръ; при опититѣ върху корпуса сж удряли съ всички сила съ ковашки чукове, той обаче не се подалъ, като е останалъ съвършенно здравъ.

Торпедата сж запазени подъ палубата на кърмата, така че не имъ действаатъ нито дъждътъ, нито морскитѣ вълни, а отъ друга страна сж напълно достъпни за контролъ до момента на изстрела; по този начинъ се осигурява безопасното действие на торпедата, което е отъ капитално значение въ морето. Поставянето имъ на кърмата облекчава носа да се вдига надъ вълнитѣ, а особена форма на носа не повдига голѣма носова вълна, която нощемъ би издавала торпедния катеръ.

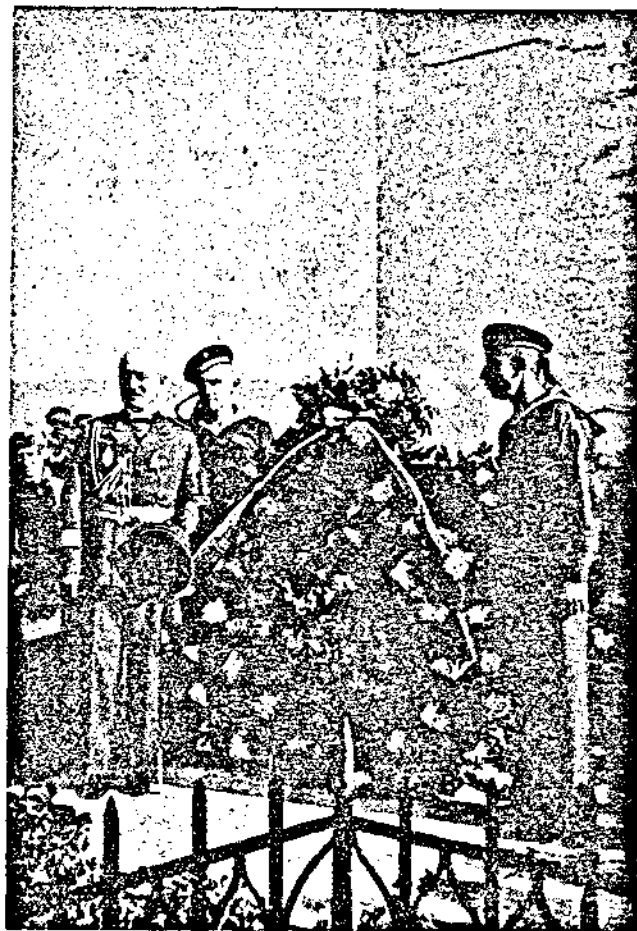
Изстрелването на торпедото презъ кърмата безъ барутъ дава голѣми тактически преимущества на тѣзи катери, а именно:

1) Моментътъ на изстрѣлване торпедото за противника остава съвършенно незабелязанъ, а нощемъ нѣма обикновения блѣсъкъ при изстрѣлъ съ барутъ.

2) Възможностъ да се изстреля торпедото при всѣко време, даже и презъ буря, защото вълнитѣ не могатъ да се удрятъ въ торпеднитѣ тръби, което се случва при разположенieto имъ на носа.

Направенитѣ пробни стрелби въ Англия сж дали много добъръ резултатъ: отъ 54 торпедни изстрела 52 сж попаднали въ целта. Съ голѣмата си скоростъ, маневреностъ, малка целъ за противниковата артилерия, торпеда и аероплани бомби, този катеръ е недосегаемъ за артилерийския огънь и на подводницитѣ и хидропланитѣ. Действително, отъ испанската война се вижда, че авиациитѣ и на двѣтѣ страни, отъ най-модернитѣ френски, руски, германски, италиански, американски и пр. хвърчила, разполагащи съ отлично подготвени пилоти отъ всички народности, въпрѣки всичкитѣ опити, не сж улучили земна целъ съ размѣри по-малки отъ 100 до 150 м. дължина и 50 м. широчина. Попадане въ цели по-малки отъ горнитѣ е (случайностъ. Това се обяснява съ грамадната скоростъ на хвърчилата (300 до 400 клм. въ часъ), което много влияе на точността на стрелбата имъ, а най-малката грѣшка въ мѣренето пропуска целта. На море пъкъ нѣма никакво попадение въ малкъ воененъ корабъ, особено въ движение.

Затова англичанитѣ съ право твърдятъ, че за



Контръ-адмиралъ Вариклечковъ отъ страна на българския флотъ полага вѣнецъ върху надгробния паметникъ на загиналитѣ съ подводника „UB-45“.

новитѣ торпедни катери нѣма никаква опасностъ отъ авиацията, напротивъ хвърчилата сж доста застрашени отъ тѣхнитѣ тройни картечници. Сжщо така стои и въпросътъ съ подводницитѣ; тѣхнитѣ торпедни нападения сж невъзможни, понеже катеритѣ газятъ много малко, иматъ голѣма скоростъ, малка целъ и голѣма маневреностъ. А колкото се отнася за малкитѣ подводници, тѣ сж сжщо така много застрашени отъ катеритѣ съ тѣхнитѣ противоподводни бомби, които носятъ. Накрая всички надводни кораби, дори и най-бързитѣ изтрѣбители (съ 42 мили на часъ) не представляватъ никаква опасностъ за торпедния катеръ, понеже той има винаги запасъ отъ скоростъ, даже и въ бурно море.

Тия свойства на новитѣ торпедни катери ги правятъ удобни да се използватъ за блокада и противоподводни действия въ затворенитѣ морета, а сжщо така и за торпедни нападения противъ голѣми надводни кораби. Тия нападения ставатъ денемъ заедно съ авиация, която закрива торпеднитѣ катери съ димни завеси и по този начинъ ги закрива отъ противниковата артилерия, а нощемъ действаатъ самостоятелно.

Отъ всичко гореизложено е много ясно, че новиятъ торпеденъ корабъ е едно отъ най-удобнитѣ, евтини и сигурни сръдства за отбрана на брѣга, за далечно противодесантно разузнаване, за торпедни атаки на всички надводни кораби, а особено

за нощни нападения на десантни кораби съ войски.

Лесно можем да си представим картината на такова едно нощно нападение от десетина катаера, които съ нѣколко изтрѣбителя да преминатъ линията на охранението на десантния отрядъ и да го нападнатъ отъ нѣколко страни. Ужасъ и паника ще обхване сухоземнитѣ войски, несвикнали на морски бой.

Тѣзи катаери могатъ да бждатъ използвани за бърза помощъ на пострадали хвърчила. Благодарение голѣмата имъ скоростъ, на тѣхъ могатъ да имъ се повѣрятъ много голѣми райони за контролъ и наблюдение, съ което ще се пестятъ кораби и хора.

Поради тѣзи си качества, тѣ вече се въвеждатъ почти въ всички военни флоти.

Въ митническата служба сѣщо може да намѣри голѣмо приложение торпедния катаеръ, който много бързо се изплаща отъ заловената контрабанда. Въ Австралия тѣ се използватъ за контролъ на лова на бисери и въ разстояние на една година сж заловили толкова контрабандисти на бисери, колкото по-рано за цѣли 10 години. Използуването на торпеднитѣ катаери отъ частни лица и невоенни служби има това примущество за флота, че въ случай на

война всички ще бждатъ мобилизирани и съ това числото на торпеднитѣ катаери ще бжде увеличено.

Цената на единъ торпеденъ катаеръ е толкова малка, че съ паритѣ за единъ изтрѣбителъ могатъ да се купятъ около 16 торпедни катаери.

На края трѣбва да забележимъ, че въпрѣки всички до тукъ изброени преимущества на торпеднитѣ катаери, не бива да мислимъ, че останалитѣ военни кораби ставатъ излишни за отбраната на брѣга. Цѣлиятъ флотъ, който защитава брѣга, както и войската, представляватъ едно хармонично цѣло, съставено отъ нѣколко рода оръжия (кораби). Всѣки родъ оръжия има своя специалностъ и примущество.

Така че едни кораби допълватъ други.

Видѣхме напр., че при нощното нападение на торпеднитѣ катаери необходимо е да бждатъ подържани отъ изтрѣбителитѣ за минаване линията на охранението за десантнитѣ кораби. Може само да се каже, че достатъчно число нови торпедни катаери може да намали числото на изтрѣбителитѣ и лекитѣ кръстосвачи, съ което може да се постигне икономия въ бюджета по отбрана на брѣговетѣ въ малкитѣ държави.

Н. Д. МИШЕВЪ

ПО НЕВОЛЯ ГЕРОЙ

(Изъ морския ми дневникъ)

Презъ балканската война отрядътъ торпедоносци заживѣ сжщински боенъ животъ отъ она знаменателна ноемврийска вечеръ, когато къмъ 19 — 20 часа съ двойката¹⁾ отъ кръстосвача „Надежда“ донесоха на торпедоносца „Летящи“ чувала на „Дѣдото“²⁾ съ зимното му походно облъкло.

Тѣй донесениятъ чувалъ учуди всички ни, но понеже мистериозното му явяване зачести приблизително все по едно и сжщо време отъ деня и все на „Летящи“, разбра се много скоро, че пристигне ли на „Летящи“ чувалътъ на Дѣдото, това значеше нощенъ походъ за торпедоносцитѣ.

Така стана и на 8. ноемврий 1912 година вечерта. На „Летящи“ чувалътъ бѣ прибранъ, и началникъ-отряда свика командиритѣ въ канцеларията си. Отивайки, последнитѣ наредиха на своитѣ помощници, на всѣки случай, да подготвятъ всичко за нощенъ походъ.

Закипѣ веднага трескава работа: въ котлитѣ огньоветѣ се засилиха, и димовитѣ тръбни заизригнаха гжсти облаци димъ, вентилаторитѣ забръмчаха привичната си сърдита пѣсень, а машинитѣ закатително засъскаха. При орждията и торпеднитѣ апарати майчински загрижени се засуетиха моряцитѣ артилеристи и торпедисти. Кърмчинитѣ пъкъ, превъртавайки кърмилото, проследяваха изправността на кърмилния проводъ, подбираха нужнитѣ морски карти и ги поставяха по мѣстата имъ въ кърмчийската кула, провѣрваха компаситѣ, корабнитѣ свѣтила и сигналнитѣ фенери. Но, вършейки тази си отговорна работа, всички следѣха по дѣло връщането на командиритѣ си.

— Коджамити се позабавиха този пътъ.

— Бавятъ се, не бавятъ се, все то. Пакъ ще

се кандилкаме цѣла нощъ отъ Галата до Евксиноградъ и обратно.

— Кой знае? Началникъ е сега Дѣдото, а отъ него всичко може да се очаква. Нали въ боя при Цушима, докато не го пленили японцитѣ, той не прекратилъ стрелбата отъ потъващия кръстосвачъ „Димитрий Донской“³⁾?

— Дѣдото или другъ, и ние трѣбва най-сетне да направимъ нѣщо. Нали сме на война!

— Азъ пъкъ съмъ си боленъ и ще си остана тукъ, докато вие...

Командиритѣ се появиха, живо спорейки помежду си.

— Позамирисва на нѣщо. Много спорятъ.

— Де тозъ Господь! Срамъ ме е вече на война само мирновременни дежурства да изпълняваме.

Обаче картината бързо се измѣни и за философствуване не остана време. Командиритѣ престанаха да спорятъ и чевръсто отидоха всѣки на своя торпедоносецъ, провиквайки се отъ сходната още:

— Помощникътъ, механикътъ и корабникътъ веднага при мене.

Тѣзи думи наелектризираха всички, та кипѣжътъ на торпедоносца се превърна въ ураганъ, но дисциплиниранъ ураганъ. Повиканитѣ отъ командиря неговитѣ три „дѣсни ржце“ бързо се спуснаха при него и не закъснѣха стремглаво отново да се явятъ на горния подъ, отивайки всѣки при своитѣ хора, за да имъ предадатъ нарежданията си.

За мигъ на кораба всичко затихна като предъ буря. Всѣки безшумно бързо вършеше своята работа и съ любовъ допринасяше своя дѣлъ за

¹⁾ Двойка — малка лодка съ две гребла.

²⁾ Всички наричаха тогава началникъ отряда капитанъ II рангъ Добревъ „Дѣдото“, безъ нѣкой да знае защо така го наричаха.

³⁾ Капитанъ II рангъ Добревъ е участвувалъ въ морския бой при Цушима като артилерийски офицеръ на руския кръстосвачъ „Димитрий Донской“ отъ ескадрата на адмиралъ Рождественски.

боевата готовност на любимия славенъ „Летящи“. Помощникътъ, мичманъ М., обикаляше навсѣкжде, взираше се съ всичко и въ всѣкого преди да се яви при командира да му отрапортува за готовността на торпедоносца.

Предъ него застана колебливо единъ отъ огняритѣ.

— Позволете да доложя, г. мичманъ.

— Какво има, Узуне?

— Боленъ съмъ, г. мичманъ. Нека остана, отъ мене нѣма да имате полза. За работа не ме бива.

— Все ти ли ще клинчишъ, Узуне? Не може.

— Моля ви се, г. мичманъ. Нали знаете, че страдамъ отъ стомахъ.

— Да, при всѣки походъ. Този пътъ забранявамъ на стомаха ти да те боли. Като по-дисциплиниранъ отъ тебе, той ще ме послуша. Ще дойдешъ съ насъ и туй то.

Качилъ се вече на мостика, командирътъ даде заповѣдъ да се направи проба на машината. Некакъвъ туптежъ предаде на кораба едно потръпване, подобно на вътрешно пулсиране — вестителъ на животъ.

Торпедоносцитѣ „Летящи“, „Смѣли“, „Строги“ и „Дръзки“ излѣзоха отъ пристанището и се втурнаха въ открито море...

Презъ нощта отредѣтъ се сблъска съ турския кръстосвачъ „Хамидие“, повреди го тежко, като редомъ съ епичнитѣ ни победи на сухо вписа и въ морската ни история първата морска победа на III-то българско царство.

На другия день неописуема бѣше радостта на всички. Следъ поздравитѣ отъ началствающитѣ лица и възторженитѣ овации отъ страна на бръговнитѣ части, обслугитѣ бѣха оставени да си се перадватъ както тѣ си знаятъ. Бедниятъ „Хамидие“! Той сигурно на решето е билъ обрнатъ: всѣки отъ 18-тѣ души отъ обслугата на всѣки торпедоносецъ билъ хвърлил по едно торпедо и всѣки видѣлъ какъ именно неговото торпедо ударило! Всѣки въ най-гънки подробности разправя какъ той открилъ „Хамидие“, какъ той приготвилъ торпедото, какъ той се прецелилъ точно въ предната мачта, какъ той изстрелялъ торпедото си, което, гмурвайки се въ морето, свѣткавично като огнена змия се източило чакъ до „Хамидие“, ударило го, дигайки до небесата грамадна струя вода, счупило предната мачта на „Хамидие“, въ чиято подводна частъ направило дупка отъ 40 квадратни метра и убило 40 турски моряка!

Отъ всички Узунътъ най-разпалено, но и най-убедително разправяше какъ превивайки се отъ болки посочилъ едва виждащия се „Хамидие“ и съ това спасилъ честта на отряда, та торпедото ударило.

Всрѣдъ въодушевенитѣ отъ подвига си моряци мичманъ М. ги окуражаваше да изливатъ прекипѣлия си възторгъ. Следъ като изказа всичко, което му бѣ подказала фантазията, Узунътъ се поотърна да види направеното впечатление съ надежда дано получи отъ нѣкжде ново въодушевление и вдъхновение. Като забеляза добродушно усмихвания се мичманъ М., той се смути и забърка, но не за дълго.

— Господинъ мичманъ, на васъ дължа, че сега и азъ съмъ герой!



Капитанъ J. p. Веверъ, командиръ на „Емденъ“, полага вѣнецъ върху паметника на жертвитѣ отъ „UB-45“.

Минаха години, животътъ бѣ взелъ своето, като наложи и тукъ своитѣ промѣни. Узунътъ се бѣ уволнилъ и бѣ заелъ важно положение въ новия парламентъ на социалния кипежъ. Обкръженъ като всѣко величие отъ неизбѣжни поклонници, веднѣжъ въ София Узунътъ среща по улицата едно лице, което привлече вниманието му. Той се вгледа въ него и съ неудържима непринудена радост се провикна:

— Г-нъ мичманъ, г. мичманъ М.! Вие ли сте! Какво правите, кжде сте сега, защо сте цивиленъ?

— Азъ съмъ, азъ съмъ, Узуне, но, уви, не съмъ вече жизнерадостниятъ мичманъ. Съ годинитѣ и това отлежѣ. Сега съмъ само о. з. морскиятъ капитанъ М.

— Нищо, г. капитанъ. На услугитѣ ви съмъ. Не мога ли да направя нѣщо и азъ за васъ? Не съмъ забравилъ и нѣма да забравя, че на васъ дължа дето и азъ съмъ герой!...

РОДНОТО МОРЕ НИ Е МИЛО И
СКЪПО ЕДНАКВО
СЪ РОДНАТА ЗЕМЯ!

СТ. ИВ. СТОЯНОВЪ

Съ „Варна“ на югъ

— По море!—Тази мисълъ не е нова, тя е толкова стара, колкото е старъ и копнежътъ на човѣка по непознатото, неизвестното, онова, което примамва съ слабата си свѣтлина, подобно на далечния фаръ. Тя не бѣше нова и за мене. Да живеешъ десетки години край морето, да го гледашъ всѣки день, да си пребродилъ надлъжъ и наширъ роднитъ брѣгове, да разбирашъ нѣщо отъ лодкарство и вѣтроходство и да знаешъ, че вѣчно живото море отвежда къмъ широкия свѣтъ—всичко това нарушава най-малко страшния пристѣпъ на равнодушие и извиква често причудливитъ представи за горещи южни нощи, екзотични острови и морски преживѣлици, предъ които спокойниятъ животъ на земята отстъпва съ явно страхопочитание. А отъ тукъ до настойчивата мисълъ, че е крайно време „да поплавамъ по-надалечъ“, има само една крачка.

Разбира се, подобно на Джекъ Лондонъ, азъ не мога да си построя собствена яхта. Не мога съ нѣкакъвъ 50 или 100 стѣпки дълъгъ „Снаркъ“, „Чайка“, или „Мечта“ да се спуска въ една двегодишна обиколка по глобуса, въоръженъ съ необходимия минимумъ познания по мореплаване. Азъ не съмъ американецъ, и затова моитъ желаниа сега за сега сж по-скромни. Но тъй като съмъ напълно съгласенъ съ него, че *„само оня животъ е осмисленъ, който се изживява, а успѣхътъ е диханието на този животъ“*, решихъ, че трѣбва да изпълня едно пътуване, което мога да осъществя—едно пътуване изъ Срѣдиземното море и срѣдиземноморскитъ земи. Още повече, че паспортътъ ми е готовъ, и забележката „свободенъ за Европа, Азия и Африка“ действува нѣкакъ особено за повишение на самочувството.

„Варна“ е хвърлила котва въ пристанището. Тя товари кашкавалъ, дрѣнови тояги, рогати „консули“ и какви ли не още продукти на българската земя. Нейниятъ търбухъ е голѣмъ. Той трѣбва да погълне 3000 тона, за да се задоволи, но изглежда, че сега „Варна“ едва ли ще може да се оплаче отъ преяждане. Ще вземе още и десетина пѣтника, единъ отъ които съмъ и азъ. И затова ми се струва, че на нейния строенъ корпусъ съ невидими букви е написано: Варна—Цариградъ—Родосъ—Хайфа—Александрия—Портъ-Сайдъ и обратно. Лѣтото е въ разгара си, юлий не е превалилъ още, и азъ решително не завиждамъ вече на Джекъ Лондонъ за неговия „Снаркъ“...

Тръгването въ полунощъ не е по-безинтересно отъ тръгването, напр., въ дванадесетъ часа презъ деня, даже и ако нощта е безлунна. Параходътъ се провира презъ хиляди свѣтлини, докато излѣзе на открито море. Надъ него кротко премигватъ лѣтнитъ звезди, а отсреща градътъ, който му е далъ името си, го прерастванува съ гирлянди отъ електрични лампи. Морето тайнствено търмори, отстъпвайки подъ напора на желзното тѣло. Фарътъ „Галата“ ни смига три пѣти дружелюбно за сбогомъ. Ние сме и тукъ и тамъ, и на лѣвия и на дѣсния бордъ. Все има още нѣщо за виждане, все има още нѣщо, съ което трѣбва да се раздѣлимъ, преди да се приберемъ. Край мене минава нѣкой отъ екипажа. За къде е предназначенъ добитъкътъ?

— А, консулитъ ли? За Леросъ и Родосъ, гласи отговорътъ презъ усмивка.

Бедни „консули“, вие преживяте ароматното сѣно, безъ да подозирате сѣдбата си! Но ние има за какво да ви благодаримъ. Вие ни давате виза за италианския Додеканезъ. Безъ васъ ние щѣхме само да наредимъ и тѣзи два острова въ блѣдия фонъ на споменитъ, подобно на Хиосъ, Митилинъ и хилядитъ други малки свѣтове на лазурна Егея. Следъ еднотневенъ престой въ Бургазъ за попълване на товара и следъ една нощъ плаване по Черно море, рано сутринта на втория день ние сме предъ

Босфора.

Не знамъ, може би такъвъ е морскиятъ обичай, но на мене ми се струва, че въ Босфора трѣбва да се влѣзе рано сутринта, тъй както се влиза презъ празнична врата. Ако ви кажа, Босфорътъ е хубавъ, дори приказно хубавъ, нѣма да се спрете на тѣзи думи, защото тѣ звучатъ изтъркано отъ многократно употребление. Затова ще се помъча да ви убедя по другъ начинъ. Има музикални произведения, които никога не се насищате да слушате; има книги, въ които следъ всѣко препрочитане откривате нови нѣща и ви се иска отново и отново да ги прочетете. Ето, Босфорътъ прилича на тѣзи музикални произведения и на тѣзи книги. Ако го минавате за втори или трети пѣтъ, струва ви се, че го виждате за първи пѣтъ. Вие пакъ се прехласвате въ природнитъ красоти, тъй щедро разпилѣни по него. Почти отъ самия му „входъ“ и по дветъ му страни сж накацали вили, селища, градчета, които стигатъ чакъ до Цариградъ. Сякашъ голѣмиятъ градъ, легналъ стражъ при свѣршека на морската рѣка, е пусналъ гигантски пипала, за да смучи вода отъ Черно море.

Ето Румели-Хисаръ! Византия ни спомня за себе си. Но и Султанска Турция не закъснява да да ни се покаже съ всичкия си блѣсъкъ. Долма бахче като голѣма бѣла птица се оглежда въ тихитъ води на Босфора.

Цариграды

32 километра се изнизватъ като на филмъ. „Варна“ влиза въ басейна на пристанището между закотвени параходи, платноходи, лодки и непрестанно сновящитъ отъ брѣгъ на брѣгъ шеркети.

Котвата съ трѣсъкъ се устремява къмъ морското дѣно. Лодкитъ весело подскочатъ вече по разигранитъ води на лимана около парахода и чакатъ да ни отнесатъ на кея. Преди да идемъ, обаче, въ града, нека го прегледаме още малко отъ корабната палуба! Той заслужава това, защото по мѣстоположение си остава единъ отъ най-интереснитъ градове на земното кълбо. Отъ Цариградъ всѣки може да отнесе по нѣщо: и учениятъ, и художникътъ, пъкъ и обикновениятъ туристъ, който пътува за собствено удоволствие. Вѣрвамъ, че и ние ще можемъ да отнесемъ нѣщо, защото имаме цѣлъ день на разположение—„Варна“ усилено започва да товари.

Първитъ впечатления отъ града не сж много благоприятни. Улицитъ сж тѣсни и стрѣмни, и ка-



БУНТЪТЪ НА МОРЕТО
снимка отъ Хр. Наковъ
— Бургасъ

точа ли имъ липсва въздухъ. Но ние ще оставимъ улицитъ съ тѣхнитъ стари и почернѣли здания, които нѣматъ намѣрение да се подновяватъ, на-страна. Не можемъ най-после да искаме всичко отъ единъ градъ, който, следъ като е билъ толкова вѣка градъ на царетъ, е смѣхнатъ съ единъ замахъ отъ пиедестала му. Нека тогава побързае и минемъ презъ единствения мостъ надъ Златния рогъ, за да идемъ въ Стамбулъ, защото който е билъ въ Цариградъ и не е видѣлъ Св. София, все едно, че нищо не е видѣлъ.

Може би на повърхностния наблюдател да се стори, че съседната джамия „Султанъ Ахмедъ“ съ нейнитъ шестъ минарета и външна внушителностъ я засѣнчва. Може би дори да е така, защото Св. София, като всички нѣща, които надживяватъ времето си, тѣй като сж творчески замислени извънъ него, ревниво пази своята внушителностъ вътре. Тя има вътрешно съдържание, вътрешна монументалностъ. 10,000 работника сж материализирали смѣлия проектъ на Исидоръ Милетски и Антемиъ Тралски. Азъ гледамъ, като мнозина преди мене, прехласнатъ този грамаденъ сводъ (нашитъ съвременници все още продължаватъ да го наричатъ чудо на архитектурата, макаръ че е строенъ преди 14 вѣка), широкъ 31 м., издигащъ се, неподдържанъ като небето отъ никакви колони, на 55 м. отъ земята. И колкото повече го гледамъ, толкова по-ясно ми става, че точно така трѣбва да бжде, защото сводътъ на двамата архитекти отъ шестия вѣкъ е... самиятъ небесенъ сводъ.

Америка има много пари. Тя се чуди какво да ги прави. И понѣкога не ги пилѣе напраздно. Нѣкаква американска археологическа мисия е издигнала дървено скеле и внимателно доостѣргва фрескитъ на исляма. Кръстътъ отново се е показалъ по стенитъ и скоро цѣлата Св. София вътре ще заблести въ първичнитъ си одежди.

Следъ като се раздѣлимъ съ мжка отъ Св. София, ние ще надникнемъ и въ „Султанъ Ахмедъ“, ще хвърлимъ и погледъ на двата египетски обелиска на „хиподрума“, за да ни остане време и за други забележителности. Една отъ тѣхъ за насъ бълга-

ритъ е „Фенеръ“, който нѣкога прѣскаше лжчитъ на нашео възраждане и който сега почти не свѣти. Задухата на пуститъ му и прашни улици се смѣсва съ скуката на ориенталската провинция.

Другъ кварталъ, който преживява днитъ си въ романтична сънливостъ, е най-стариятъ отъ старитъ — Ейюбъ. И той, подобно на „Фенеръ“, като че ли казва: — „Не ме будете, така ми е добре! Ако откриете нѣщо интересно въ мене, то ще бжде само затова, защото намирате, че старитъ нѣща понѣкога сж по-интересни отъ новитъ“.

И наистина, вие безъ да искате отправете погледа си назадъ, по-назадъ и отъ времето, когато Пиеръ Лоти се е рѣялъ, погълнатъ отъ своитъ творчески видения, изъ неговитъ улици и отъ височината на хълма е наблюдавалъ дървената кѣща, въ която е протичалъ нерадостниятъ животъ на неговитъ Дженанъ и Зейнебъ. За това ви спомага най-добре старата джамия на Ейюбъ съ нейнитъ стари гробници, мраморни чешми и вѣковния чинаръ въ двора ѝ, който е толкова старъ, че е позволилъ да издѣлбаетъ цѣла пещера въ гигантския му дънеръ. Но това спокойно мѣсто може и да ви замѣсти Венеция съ хилядитъ гължби, които сноватъ по каменната настилка и чакатъ храна, подобно на своитъ събратя отъ Санъ-Марко. А после и най-старото гробище на Стамбулъ по склона на хълма съ дървовиднитъ кипариси. Освенъ че е премного разхвърлено, като всѣко турско гробище, но то има още и предимство съ крайно живописното си мѣстоположение и затова е все още въ висша степенъ примамливо за художествено възпроизвеждане. Камениятъ пътъ презъ него отвежда горе, въ едно малко кафененце, отъ което ние при чаша разхладително хвърляме възхитенъ погледъ върху панорамния изгледъ на Цариградъ отъ дъното на... Златния рогъ.

Вие може би ще се очудите, какъ може да се обходи всичко това за единъ день. Бързамъ да ви успокоя. На връщане разполагаме съ още единъ день престой въ града между дветъ морета. А сега назадъ по водитъ на Златния рогъ, защото приближава времето за тръгване.

Денът клони към залъзъ. „Варна“ обира котвата. След малко тя усилва хода и плава вече въ Мраморно море, защото чрез Босфора то се здрависва съ Черното. Очитъ, въоръжени съ далекогледъ, отскачатъ отъ бръгъ на бръгъ. Току подъ насъ, самотна въ морето, на малко кжсче земя кулата на Леандъръ все още разказва сказанието за орисаната пашова щерка. Тамъ, отсреща на малоазиатския бръгъ, монументалната гара Хайдър-паша привлича погледа. Островитъ Принкипо изрѣзватъ въ залъза синкавитъ си силуети. Далечъ задъ тѣхъ се губи дълбокиятъ заливъ Измидъ.

П. А. ШИШКОВЪ

Срещу Никулденъ

Тази зима фортунитъ почнаха по-рано.

Корабъ по корабъ започнаха да се прибиратъ въ Варна. И онзи, който се приберѣше, „отдаваше“ и двегъ си котви до жвака-галса, завържеше кърмата си о малкия кей съ всичкитъ си вжжа, пуснѣше рейока отъ мачтата си и откачваше платната.

Първитъ, които се прибраха на зимуване, се навързаха единъ до другъ съ котви на югъ и съ кърми на северъ, завързани о халкитъ на малкия кей.

Дузина вѣтроходи, единъ на другъ прилича, като братя, съ по една мачта — се затракаха съ кранцитъ си единъ о другъ, а капитанитъ имъ по цѣлъ денъ започнаха да се изтѣгатъ въ главната моряшка кръчма-кафене край пристанището.

Бѣха се завърнали: „Надежда“ отъ Кюстенджа съ соль; „Морякъ“ отъ Каварна съ брашно; „Ангелина“, уплашилъ се отъ северната буря, бѣ избѣгалъ празенъ отъ Тузла... Пристигна „поджалама“ (обръщане чрезъ фордевиндъ) и капитанъ Арифъ-бей съ своя баркъ „Авни-худа“ отъ сто и осемдесетъ регистрови тона; капитанъ Хикметъ-бей съ 60-тонния си „Дервишъ“, натоваренъ съ дървенъ материалъ за Смирна; капитанъ Хафузъ-бей съ 80-тонния си „Кърлангъчъ-бахри“, натоваренъ съ желждови шапчици — „паламудъ“, предназначенъ за Одеса...

Бѣха се прибрали и отъ Паша-дере съ реморкьоръ вѣтроходитъ натоварени съ дърва: „Ирина“ на капитанъ Маврули и „Ботевъ“ на Кирякъ Диамандиевъ.

Северната буря, която тази година рано предрече за студената зима и раздруса Черно море, та разгони корабитъ, пращайки ги на зимуване, накара капитанъ Хафуза да подаде заявление въ портовото управление, че ще презимува тука. Капитанъ Арифъ-бей, който пжтуваше за Николаевъ, гдето бѣ навлиранъ, по силата на „форсъ-мажоръ“ денонсира договора си и сжщо така подаде заявление за зимуване. Само „Дервишъ“ зачака затихването на разсвирепѣлата се буря и смѣташе веднага следъ спадането ѝ бързо да прегazi 130-тъ мили до Босфора, подъ който нѣмаше ни бури, ни зима. И въ нервно очакване Хикметъ всѣкидневнo гледаше отъ кораба си разлюлѣното море задъ вълнолома, който непрекъснато бѣ обливанъ отъ бѣли валове, отъ водни искри и пѣна.

Закъснѣлитъ жерави на ята въ тригълникъ съ нервно грачене сплизаха на югъ...

Сутринъ платото надъ града биваше бѣло, осланено или оснѣжено. Поривистъ, студенъ въ-

Малко следъ това далекогледътъ се отправя къмъ почти слѣтия съ Цариградъ Санъ-Стефано, кждето възкръснаха идеитъ на цѣлъ народъ.

Слънцето се скрива нѣкжде задъ земитъ на Европа. Мракътъ, носенъ отъ лекия вѣтрецъ, се спуска надъ Мармара. Ритмично бумкатъ машинитъ и съ нищо не подсказватъ, че скоро ще минемъ надъ гробницата на нейната славна предшественица.

Главата се свежда въ размисълъ предъ една отъ безименнитъ морски трагедии...

търъ като съ камшикъ бръскаше въ лицата. А чайкитъ, съ разбухнати перушини, се люшкаха върху водата...

Следъ седмица времето се поуправи. Вѣтрътъ отслабна и задуха отъ И.С.И., или отъ грегoлеванте, както казватъ моряцитъ отъ румелийския бръгъ...

И занизаха се сега пѣкъ отъ югъ вѣтроходитъ, които бѣха смѣтнали, че бѣ крайно време да се прибератъ на зимуване...

Пристигна турчинътъ капитанъ Асланъ съ своя „Св. Николай“ отъ Гьозекенъ само съ половинъ товаръ дърва; два часа следъ него пристигна „Семира“ на капитанъ Андоначи съ пълни бѣчви вино отъ Анхиало... До вечерята довтасаха въ тъмнината още три кораба, които хвърлиха котва въ басейна...

На южния вълноломъ бѣ завързанъ само „Дервишъ“, който всѣки моментъ очакваше благоприятно време, за да си отплува. А останалитъ български и турски вѣтроходи бѣха наедно: едни върху малкия кей, а закъснѣлитъ — перпендикулярно на тѣхъ, съ кърмови вжжета, завързани о колове, забити въ земляния насипъ на източната страна на пристанището.

Повечето отъ корабитъ, записани къмъ варненското пристанище, бѣха се завърнали и се считаха като завърнали се въ кжщата си. Само два, три или четири вѣтрохода не бѣха се завърнали още...

Говорѣше се, че на Кара-Бурунъ — на Цариградския Кара-Бурунъ — били изхвърлени два парахода; говорѣше сжщо, че и на носъ Зейтинъ билъ изхвърленъ единъ голѣмъ гръцки баркъ.

Говорѣше се много, но потвърждение на новината нѣмаше.

Следъ като се бѣха успокоили за себе си, варненскитъ вѣтроходци прострѣха вниманието си и върху колегитъ си, които не бѣха се върнали още. А не бѣха се върнали: капитанъ Никола съ „Морски лъвъ“, Лефтеръ Яневъ съ „Галата“ и Симеонъ Стоевъ съ „Левски“...

Дойде денътъ и на св. Варвара. Моряцитъ добре знаятъ празниците на св. Варвара и на св. Сава, защото на сутринята следъ св. Сава тържествено пристѣпва великиятъ Никулденъ...

Вечерята на св. Варвара всичкитъ вѣтроходци-капитани се събраха въ главната си кръчма-кафене и, безъ много обсъждения, решиха и откжснаха:

— Понеже тази година Господъ ни е събралъ

всичките заедно, то нека най-тържествено посрещнем празника на нашия патрон!

Решиха да наредят обща трапеза на цѣлия вѣтроходски екипажъ, па и гости да поканятъ.

Ангажираха кръчмата-кафене за презъ цѣлия день на Никулдена.

Всѣки капитанъ се задължи да даде пари, да даде по петдесетъ литри вино и друго, каквото се случи въ кораба му за ядене: солена или пушена риба.

Предложиха комисия. Избраха най-старитѣ.

А комисията искрено съжаляваше, че не бѣ се добралъ още до Варна капитанъ Никола, който редовно всѣка година тукъ празнуваше имения си день заедно съ патрона на морето... Но единъ отъ комисията бѣ на мнение, че днесъ-утре барба Никола непременно ще дойде. Може ли барба Никола на Никулдена да си не дойде? Не, той е на пжтъ — знаеше този единъ — и сега барба Никола косо лавирова срещу грего-леванте...

Вечерята на мръкване единъ юнга влѣзе въ кръчмата и докладва на комисията, която заседаваше предъ стѣклѣце ракия и съ закуска отъ кисело зеле и чушки:

— Барба, — обърна се юнгата къмъ най-стария отъ комисията, — ей сега единъ корабъ хвърли котва въ басейна...

— Непременно е Никола е! — викнаха въ единъ гласъ Димандиевъ, Маврули и Яни Орто-

доксовъ, които трепетно очакваха Никола, тъй сжщо назначенъ въ комисията за празника. — Никола е! — траснаха въ юмрукъ тримата о масата.

— Не! — отсѣче юнгата. — „Левски“ пристигна.

— Да? — знаха тѣ, спрѣха да глътнатъ ракийката си, а Маврули натъртено додаде: — Где да е — до довечера и Никола е тука! Или най-късно утре сутринята! Той всѣки Никулденъ е тука — и утре е тука! Залагамъ още петдесетъ литри вино, бась държа, че утре той е тука! — блесна той решително очи къмъ събратята си и имъ заподава палеца си, до който никои не се допрѣ. — Хайде, на бась!...

— Та той и Лефтеръ останаха само, — допълни Кирякъ нерешително и дигна стѣклѣцето си да си глътне.

И комисията продължи да дава нарежданията си до вѣтроходитѣ. Юнгитѣ се изпращаха по фурнитѣ съ гжски на говечъ съ кисело зеле; препращаха се повторно съ поржчи за хубавъ и много хлѣбъ; матрозитѣ пренасяха пълни бѣчвички отъ разнитѣ вина на цѣлото румелийско крайбрѣжие, а кръчмарѣтѣ сияеше отъ перспективата за утрешния празникъ и заради това щедро бѣ отпусналъ всичките си сждини за блѣсковото утрешно тържество, което щѣше да понесе славата му на високо и на широко измежду моряшкия свѣтъ на крайбрѣжието...

ВЕСЕЛИНА ГЕНОВСКА-ГЕРЧЕВА

МОРЕТО КАТО ОБЕКТЪ ВЪ ИЗКУСТВОТО

Когато у насъ се заговори за воднитѣ ни граници, много често се изказва съжалението за небрежността, съ която се отнасяме къмъ Дунава и морето — по-специално къмъ морето.

Наредъ съ това съжаление се промѣква и недоволството отъ хората на изкуството, които все още не се приобщаватъ къмъ морето и не търсятъ въ него обектъ за своето творчество.

Тѣй като вече имаме мнозина художници-маринисти, въпросътъ за незаинтересоваността засѣга до голѣма степенъ нашитѣ писатели и композитори, които не се обръщатъ къмъ морето, за да вплотятъ въ своитѣ творения неговата стихия.

Ето една тема, която се нуждае отъ разяснение. Защо нашитѣ хора на изкуството още не сж се привързали къмъ морето? Защо то не ги е привлѣкло къмъ себе си и защо не се е наложило на тѣхното творческо внимание?

Ако направимъ единъ прегледъ на живописята отъ нейното зараждане, ще видимъ, че морето като неинъ обектъ се появи много късно — едва следъ като бѣ истински овладѣно отъ мореплавателитѣ. И станаха истински тълкуватели на морската стихия онѣзи художници, които посветиха своето творчество изключително на морето.

Вгледаме ли се по-внимателно въ творчеството на нашитѣ художници-маринисти, ще останемъ съ впечатление, че болшинството отъ тѣхнитѣ табла сж комбинация между морето и брѣга. Много нарѣдко ще срещнемъ табла, въ които да е отразено морето въ своята истинска широта, дълбина и таинственостъ; табла, отъ които да лѣха динамика. И ако намѣримъ такива табла, тѣ сж все още несъвършени. Това се дължи на обстоятелството, че художникътъ-маринистъ не познава истински ме-

рето, което поради своето естество много мжно се поддава на овладяване.

По въпроса за познаването на морето и постоянната връзка, която творецътъ трѣбва да запази съ него, явно е, че нѣма да има споръ.

Единъ погледъ върху историята на музиката ще ни каже, че единъ отъ най-голѣмитѣ превъплотители на морската стихия въ областта на музиката е известниятъ руски композиторъ Римски-Корсаковъ — бившъ морски офицеръ, човѣкъ, който е познавалъ морето въ всичките му нюанси и проявления.

Въ областта на литературата най-блестящи постижения дадоха онѣзи писатели, които сж били моряци въ известенъ периодъ отъ своя животъ, или сж държали постоянна връзка съ морето. Джо-зефъ Конрадъ, Джекъ Лондонъ, Пиеръ Лоти, Клодъ Фареръ, Едуардъ Пейсонъ — сж все хора, за които морето е станало втора родина и неизчерпаемъ изворъ на вдъхновение.

Въ този редъ на мисли ще дойдемъ до заключението: за да може единъ творецъ да направи морето обектъ въ своето изкуство, трѣбва да се привърже къмъ него, да го опознае, да се вживѣе въ неговата стихия.

Но колкото това да е по-леко достижимо за живописеца и композитора, толкова то е по-трудно за писателя.

Защо, докато художникътъ ще си служи съ багри, настроения и ефекти, които морето му дава въ изобилие, докато композиторътъ ще се служи изключително съ свои срѣдства, импулсирани отъ вдъхновението, предизвикано отъ морето, въпросътъ съ творчеството на писателя стои другояче.

Той трѣбва да има омото на живописеца-

маринистъ, за да може да види въ истинската пълнота красотата и стихийността на морето, за да ги предаде по свой начинъ въ своитѣ творения; той трѣбва да има ухото на композитора, за да може да възприеме и синтезира морскитѣ промѣни — отъ лекия шумъ до страховитѣ бури, за да може да имъ даде словесенъ изразъ въ страницитѣ на своитѣ романи. Но най-важното, което трѣбва да знае писателъ, това е психологията на една специална категория хора, която се оформя изключително по море и подъ негово влияние — това е психологията на моряцитѣ.

Писателъ трѣбва да има възможность да се приближи до тѣзи хора, да се запознае съ всички добри и лоши страни на мореплаването, да вникне въ условията, които формиратъ психологията на тѣзи хора, да ги опознае, за да може да предаде тѣхнитѣ преживявания реални и убедителни въ своитѣ творения.

Той трѣбва да има възможность да надзърне въ всички онѣзи морски гнѣзда — голѣмитѣ пристанища, които сж типиченъ изразъ на моряшката психология.

Най-сетне писателъ трѣбва често да прави дълги плавания, за да се запознае съ самата техника на мореплаването, да поддържа живъ и свежъ контактъ съ морето и морскитѣ хора.

Къмъ своята обща култура той трѣбва да прибави още единъ специаленъ отдѣлъ: морски, въ който да се съдържа единъ голѣмъ резервъ отъ познания по морското дѣло и мореплаването, за да не звучатъ неговитѣ творби неграмотно, когато се четатъ отъ хора, които истински познаватъ морето и мореплаването.

Ще се измами всѣки, който предполага, че единъ писателъ ще стане маринистъ, следъ като направи едно пътуване по море и се прибере въ своя кабинетъ. Морето иска отъ тѣзи, които пожелаятъ да си послужатъ съ него, истинско опознаване. Въ противенъ случай то обърква смѣткитѣ на всѣки любитель — било въ мореплаването, било въ изкуството.

Истински художници, композитори и писатели-маринисти ще имаме тогава, когато тѣ бждатъ по-често на открито море, когато по-често ги брулятъ вѣтрове, гори ги слънцето и ги разтърсватъ морскитѣ бури. Тогава тѣ сж винаги въ плена и очарованието на морето.

Ако единъ художникъ, композиторъ или писателъ се привърже къмъ морето, той ще запази връзката си съ него. И нѣма да е нужно да бжде той подканянъ да го вплотява въ своитѣ творби. То ще го овладѣе, и той ще бжде неговъ пленникъ. Всѣка негова творба ще бжде изразъ на чувствата му и преживяванията, предизвикани отъ морето.

Щомъ като приемемъ горнитѣ сжждения за правилни, трѣбва да дойдемъ до заключението, че преди да се изкаже недоволство отъ български писатели, композитори, или художници, трѣбва да имъ се даде възможность да се привържатъ къмъ морето и да го опознаятъ. И ако тѣ не творятъ въ тази областъ, следъ като сж имали всички добри условия, тогава упрѣкътъ би билъ оправданъ.

Достатъчно ясно е, че култътъ къмъ морето у насъ е все още слабъ и незначителенъ. Това се дължи до голѣма степенъ на причината, че морето не е достатъчно популяризирано чрезъ художествени срѣдства: живописъ, музика, художествена литература.

Въ стремежа си да развиемъ и утвърдимъ култа къмъ морето би трѣбвало преди всичко да положимъ усилия, да го направимъ обектъ на изкуството. Това е най-съвършениятъ начинъ, да може неговата стихия и неговото очарование да достигнатъ до човѣшката душа, да я овладѣятъ и да я привържатъ завинаги къмъ него.

Тогава ние ще имаме друго отнасяне къмъ нашитѣ водни граници и нашето мореплаване. Тогава ние ще станемъ народъ, който достойно оценява съседството на морето и знае неговото значение и преимущество.

Изъ Живота и дейността на организацията

По случай Имения день на Негово Царско Височество Престолонаследника, както и двадесетгодишнината отъ възшествието на Негово Величество Царя на престола, между Негово Величество и организацията бѣха размѣнени следнитѣ телеграми:

Александъръ Маноловъ
Председател на Български Народенъ
Морски Сговоръ
Варна.

Двореца София

Негово Величество Царьтъ благодари искрено вамъ и на членовѣтъ на Сговора за любезнитѣ благопожелания по случай имения день на престолонаследника. 19. IX. 1938 г.

Пановъ
Началникъ на Канцеларията
Негово Величество Царя
Двореца София.

По случай тезоимения день на Негово Царско Височество Престолонаследника поднасямъ на Ваше Величество отъ името на Българския Народенъ Морски Сговоръ и отъ мое име сърдечни благопожелания, за да крепне и расте любимия Ви синъ, упование и надежда на цѣлия народъ, та да

може подъ Вашитѣ бащински грижи да стане достоенъ носитель на българската корона и народнитѣ ни идеали. № 524 отъ 13 септември 1938 год.

Председателъ
Александъръ Маноловъ
Александъръ Маноловъ
Председател на Българския Народенъ
Морски Сговоръ
Варна.

Двореца София

Трогнатъ отъ любезнитѣ поздравии и благопожелания, които ми изпращате по случай двойния празникъ, искрено благодаря вамъ и на членовѣтъ на Сговора. 5. X. 1938 г.

Царьтъ
Негово Величество Царя
Двореца София.

Поздравлявамъ Ваше Величество отъ страна на членовѣтъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ и отъ мое име съ двадесеттѣ години царуване и полезна държавна работа. Ние искрено преценяваме Вашето двадесетгодишно дѣло на вдъхновенъ трудъ за издигане морска България.

Изпращаме сърдечни пожелания въ скоро време да видите осъществен възрождения роденъ воененъ флотъ. № 587 отъ 2 октомврий 1938 год.

Председателъ
Александър Маноловъ

По случай педесетгодишнината на Българскитъ държавни желѣзници между организацията и Главната дирекция на желѣзницитъ бѣха размѣнени следнитъ телеграми:

Маноловъ
Председателъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ
Варна.

Сърдечно благодаря вамъ и на членоветъ на Б. Н. М. Сговоръ за изказанитъ благопожелания по случай 50 годишнината на Българскитъ държавни желѣзници. № 1-1365.

Главенъ директоръ:
Колчевъ
Полковникъ Колчевъ
Директоръ на желѣзницитъ
София.

Членоветъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ и азъ поздравяваме васъ и желѣзничаритъ съ петдесетгодишния юбилей за вѣрна служба на България. Вѣрваме, че вий ще продължите българскитъ желѣзници и по морето и Дунава, като подкрепите идеята за създаване морски и дунавски търговски флотъ. Пожелаваме дългогодишна вдѣховена служба. № 589 отъ 2 октомврий 1938 год.

Председателъ:
Александър Маноловъ

Съ заповѣдъ № 2674 отъ 22 септемврий 1938 год. Министерството на народното просвѣщение утвърди измѣнението на чл. 24 отъ устава на организацията, прието отъ XV-тия редовенъ съборъ въ с. Ладжене (Пещерско).

Следъ XV-тия редовенъ съборъ Глав. Управ. Тѣло въ заседанието си на 4 октомврий т. г. се конституира въ новоизбрания си съставъ, както следва:

Председателъ: Александър Маноловъ
Подпредседатели: { Теодоси Атанасовъ
Тодоръ Тодоровъ
Главенъ секретаръ: Василь Игнатовъ
Секретари: { Янко Сираковъ
Капитанъ лейтенантъ Пецовъ Г.

Домакински отдѣлъ.

Главенъ Касиеръ: капитанъ лейтенантъ Цаневъ Ст.
Касиеръ: П. Широковъ.

Детскитъ лѣтовища.

Главенъ ръководителъ: капитанъ лейтенантъ Пампуловъ Протаси.
Ръководителъ: Алекси Попъ Мариновъ.

Книжно-просвѣтенъ отдѣлъ.

Лейтенантъ Паспалеевъ В., Д-ръ Скорчевъ, Д-ръ Паспалевъ и Д-ръ Ст. Ив. Стояновъ.

Морски музей.

К. Шкорпилъ, капитанъ лейтенантъ Роговъ Б. и лейтенантъ Чолаковъ.

Воденъ спортъ.

Главенъ ръководителъ: капитанъ лейт. Панчевъ Г.
Ръководители: { Борисъ Атанасовъ
Лейтенантъ Вангеловъ П.

Светници.

Петъръ Стояновъ, Станчо Чолаковъ, Николай Пеневъ и Ст. Козаревъ.

Съ заповѣдъ № 3050 отъ 14 октомврий т. г. Министерството на народното просвѣщение утвърди новия съставъ на Главното управително тѣло на организацията, както се е конституирало.

Правилницитъ за фондоветъ при Бургаския клонъ на Б. Н. М. С. утвърдени съгласно чл. 78 отъ устава отъ XV-я юбилеенъ съборъ на организацията съ следнитъ:

Фондъ „Постройка лодъченъ инвентаръ“.

Чл. 1. Днесъ II, 1938 г. общото год. събрание на Бургаския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ учредява фондъ „Постройка лодъченъ инвентаръ“.

Чл. 2. Срѣдствата на фонда се набиратъ отъ:
а) 10% отъ чиститъ постъпления на клона;
б) отъ вечеринки, забави и др., обявени специално за целта;

в) отъ дарения и др.
Чл. 3. Всички постъпили суми се внасятъ веднага отъ касиера на оползотворение въ Пош. спест. каса.

Чл. 4. Срѣдствата на фонда не могатъ да се разходватъ за нищо друго, освенъ за:

а) постройка на гребни спортни лодки и
б) постройка на вътроходна яхта.
Чл. 5. Разходитъ се решаватъ отъ общото год. събрание и разходватъ отъ Управ. съветъ.

Чл. 6. Фондътъ се управлява отъ Упр. съветъ на клона по разпоредбитъ на настоящия правилникъ, който влиза въ сила следъ приемането му отъ общото год. събрание на клона и утвърждаването му отъ Събора на организацията.

Фондъ „Морска библиотека“.

Чл. 1. Днесъ II, 1938 г. на XVII-то събрание на Бургаския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ се учреди фондъ „Морска библиотека“.

Чл. 2. Срѣдствата на фонда се набиратъ отъ:
а) 15% отъ чл. вносъ на легионеритъ-ученици;
б) 50% отъ приходитъ реализирани отъ инициативи на легионеритъ ученици.
в) отъ дарения и др.

Чл. 3. Фондътъ се управлява отъ комитета въ съставъ: председателъ, учителъ-ръководителъ на легиона при Бургаската мъжка гимназия или при отказъ отъ него отъ клонския секретаръ и членове по единъ представителъ на тритъ бургаски гимназии.

Чл. 4. Срѣдствата на клона се разходватъ по решение на комитета за набавяне на книги, подвързването имъ, снабдяване съ необходимитъ шкафове и др. помагала, по решение на комитета, одобрено отъ Управителния съветъ на клона.

БЮДЖЕТЪ

на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ за 1939 г. приетъ на XV редовенъ съборъ въ с. Ладжене.

ПРИХОДЪ

РАЗХОДЪ

Наименование на §§ и текста имъ	Гласувано за 1938 г.	Предвижда се	Наименование на §§ и текста имъ	Гласувано за 1938 г.	Предвижда се
I.			I.		
Чл. вносъ	160,000	160,000	Издаване списанието	100,000	100,000
Реклами	20,000	20,000	20% отъ реклами	4,000	4,000
Абонати	1,000	1,000	Библиотека	1,000	1,000
Продажба на матер.	1,600	1,600	Пропаганда	25,000	25,000
Субсидии	60,000	60,000	Канцеларски	15,000	15,000
Екскурзии	67,000	67,000	Наемъ на канцелария	10,000	10,000
Непредвид.	5,000	5,000	Заплати и възм. награждения	87,600	87,600
			Конкурси	5,000	5,000
			Вноски за фондоветъ	5,000	5,000
			Непредвидени	7,000	7,000
			Воденъ спортъ	55,000	55,000
	314,600	314,600		314,600	314,600
II.			II.		
Помощъ отъ държавата	2000000	2000000	Постройка на басейни, лодки и др.	2000000	2000000
А. Всичко	2314600	2314600		2314600	2314600

Забележка 1. Годишните членски вноски се опрѣдѣлятъ:

- а) За възрастни се внася въ Гл. Упр. Тѣло 70 лева.
- б) За втори членъ безъ списанието се внася въ Гл. Упр. Тѣло по 10 лева
- в) За учащи се и войници съ списанието се внася въ Гл. Упр. Тѣло по 60 лева.
- г) За легионери съ списанието по 60 лв., отъ които 10 лв. фондъ „Воденъ спортъ.“
- д) За учащи се, членове на мл. групи, безъ списанието по 10 лева.
- е) За легионери безъ спис. по 10 лв., които изцѣло сж за фондъ „Воденъ спортъ.“

Забележка 2. На клоноветѣ се разрешава да събиратъ въ повече отъ предвиденитѣ въ забележка първа вноски въ полза на касата на съответния клонъ

Забележка 3. Излишешитѣ отъ така упражнения бюджето-проектъ се разпредѣлятъ:

70% въ Резервенъ фондъ, а останалитѣ 30% въ разнитѣ фондове по решение на Гл. Упр. Тѣло.

Забележка 4. Задѣлжаватъ се клоноветѣ да внасятъ

въ края на всѣки месецъ постѣпилитѣ суми отъ членски вносъ.

БЮДЖЕТЪ

на фондоветѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ за 1939 г.

1. Черноморски наученъ унститутъ
2. Лѣтни колонии
3. Воденъ спортъ
4. Морски музей
5. Учебенъ корабъ „Отецъ Паисий“

1. По § 8. отъ разходния бюджетъ на Гл. Упр. Тѣло за 1939 год.

2. Въмѣнява се въ дългъ на Гл. Упр. Тѣло да реализира приходитѣ на фондоветѣ съгласно правил. на сжитѣ фондове.

1. Разрешава се на Гл. Упр. Тѣло на Б. Нар. Морски Сговоръ да прави разходи презъ 1939 год. съгласно правилницитѣ на фондоветѣ.

М. МИЛЧЕВЪ

ПЛЪВЕНСКОТО МОРСКО ЛѢТОВИЩЕ

Здраво е залегнала идеята на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ гр. Плъвенъ. И това не е случайно. Не малко за това допринесе и морското лѣтoviще на плъвенския клонъ на Б. Н. М. С. Петнадесетъ години наредъ тоя клонъ урежда морско лѣтoviще. Въ първо време използваше сградитѣ на варненскитѣ гимназии и търговската академия. Днесъ той има собствена сграда съ 4 декара дворъ.

Галата. Тамъ е морското лѣтoviще. Галата! Селце разположено на хълмъ, 146 метра надъ морското равнище. По склоноветѣ на хълма огромни каваци и най-разнообразна гора. Въ Галата има чудно съчетание на морски и полу-балкански климатъ. А това е рѣдко богатство. Нито Варна, нито „Св. Константинъ“ дишатъ толкова чистъ въздухъ, колкото Галата. Изворната вода тукъ е по-добра отъ варненската. Лекъ и приятенъ вѣтрецъ подухва по височината и прогонва юлската жегъ. Два плажа има Галата: на северъ съ дребно-зърнестъ пѣськъ и удобно мѣсто за къпане на децата, на югъ — съ едрозърнестъ и тъй много нагорещенъ пѣськъ, че едвамъ стѣпате по него съ боси крака.

Галата е мѣсто за почивка и отдишъ. Много хора, автомобили и файтони не смущаватъ лѣтoviщницитѣ. Тукъ не съществуватъ никакви комари. Лѣтoviщната сграда не е така величествена, както тия въ Св. Константинъ. По своята хигиеничностъ, обаче, не имъ отстъпва. Но... има нѣщо друго, което прави по-ценно и привлѣкательно Плъвенското морско лѣтoviще. Отъ него се открива чудната и омайна гледка на морската ширь: вижда се нашата морска царица Варна; виждатъ се всички наши и чужди параходи, които сноватъ къмъ варненското пристанище, вижда се дворецътъ „Евксиноградъ“, а въ далечината ясно се очертава красивият морски брѣгъ на Балчикъ, Каварна и н. Калиакра, останали подъ румънска власть. Всѣка сутринъ, когато децата тръгватъ за плажа, виждатъ тѣзи родни брѣгове, които имъ се усмихватъ и които имъ напомнятъ за единъ тѣхенъ голѣмъ дългъ.

А ако запитате какво е благотворното влияние на морето върху здравето на слабоблеснитѣ и лимфатични деца, на това лѣкаритѣ сж си казали своята дума. Морскиятъ въздухъ съдържа йодъ и готварска солъ, съдържа повече кислородъ и озонъ, а по-малко въглероденъ двуокисъ. Слънчевитѣ отразени лъчи сжщо действуватъ благотворно, а известно е, че крайбрежнитѣ пѣсьци отразаватъ три пѣти повече слънчеви лъчи, отколкото покритата съ растителностъ земя на повърхностъ. Дишането на морския брѣгъ става по-дълбоко. Влажниятъ морски въздухъ успокоява нервната система и докарва тихъ и спокоенъ сънъ. Прибавете къмъ това и къпането — най-идеалното тѣлесно упражнение, и вие ще имате ясна картина за лѣчебното действие на морския брѣгъ. Пълна картина бихте имали тогава, когато се откриятъ и други още неизвестни фактори, които за сега сж тайна, но които ученитѣ завещаватъ на бъдащитѣ поколения — да ги откриятъ, изследватъ и допълнятъ.

За да почувствувате красотата на Плъвенското морско лѣтoviще, елате и го посетете, както дойдоха, до сега две хиляди ученици — едни деца на Балкана, други на полето.

И ще укрепнете и тѣломъ и духомъ, както укрепнахъ тѣ. Ако не можете, пратете вашитѣ деца. Нали за тѣхъ живѣете? Ще запитате къде е Галата? — Петъ км. по море, на югъ отъ Варна. Стигате най-големия фаръ — Галата. Още половинъ км. по сухо и ето с. Галата.

Тамъ е лѣтoviщето. На него се развѣва знамето на Плъвенския клонъ на Б. Н. М. С.



Варненското морско лѣтoviще на Врачанския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

РЕЗОЛЮЦИЯ

на XV редовен юбилеен събор на Българския Народен Морски Сговор, заседавал на 4, 5 и 6 септември 1938 г. в с. Аждабене.

Петнадесетият редовен юбилеен събор на Б. Н. М. С., като взе пред вид реферата на председателя на Г. У. Т. г. Манолов, станалите разисквания по него, както и всички въпроси, които се разгледаха по програмата на същия събор, взема следните решения:

I. Съ особна радост петнадесетият редовен юбилеен събор на Б. Н. М. С. посрещна постигнатата на 31 юлий т. г. в гр. Солун спогодба, с която се премахват, унизителните и тежки за родината клаузи на Нойския диктат относно правото ни да се въоръжаваме по сухо, море и въздух. *Същият настоява, без да се губи време в сегашните трудни времена, да се пристъпи веднага към използване на придобитите от ново право, за да се създаде мощен флот за действителна и сигурна отбрана, както на морските ни, така и на дунавските ни брѳгове.* Флотът да се състои от такива бойни сръдства, които ще позволят да се изнесе отбранителната линия колкото е възможно по-далеч от брѳговете ни. Това още повече се налага от обстоятелството, че след конференцията в Монтерю, в която се призна правото на съседката ни Турция да укрепва и въоръжава проливите, на България не остава друго, освен да разчита изключително на собствените си сили.

II. Съборът счита, че след подписването на Солунската спогодба не се предрешава въпросът за нашия излаз на Бѳло море, гарантиран от силите победителки чрез Ньойския диктат и потвърден в ред международни конференции, и издига глас да се действува за неговото разрешение, защото е единствената гаранция за нашата свободна и стопанска независимост при създадената обстановка и жизнена необходимост за бъдещето ни развитие като народ.

III. Положението, създадено на Дунава след аншлуса и след конференцията в Синая за морския Дунав, поставя режима на рѳката, която мие и наши брѳгове, в едно ново положение.

Съборът се надѳва, че при разрешаване на този въпрос българските интереси ще бъдат напълно запазени, и че свободата на плаването по горния и морски Дунав ще се гарантира с един нов международен акт.

IV. Петнадесетият редовен събор посрѳща с искрена радост разрешението на кредита за създаване дунавски търговски флот и поздравява инициаторите-осъществители на това голѳмо национално дѳло. *Вземайки акт от единодушното одобрение, което намѳри този въпрос от страна на народното представителство и цялото общество, съборът изтъква още веднѳж неговото голѳмо стопанско и национално значение и препорѳчва организацията да продължи да действува в пѳтя на пропагандиране и развитие на дунавското корабоплаване до пълното му развитие.*

V. Съборът отбелязва с задоволство развиващата се дейност по нашите пристанища по море

и по р. Дунав за тяхното подобрене и снабдяване с необходимите им сръжжения, както и усилията за развитие на крайбрѳжния туризъм чрез създаването на удобства за слизане на пѳтници по красивите крайбрѳжни мѳста, и препорѳчва да се продължи същата дейност с неотслабваща енергия, докато се създадат условия за лесно товарене и разтоварване на пѳтници и стока по всичките населени крайбрѳжни центрове. Необходимо е да се прояви по-голѳма щедрост при отпускане на сръдства за тази цел.

VI. Констатирайки планоѳрното развитие на детските морски лѳтовища и голѳмото им здравно и възпитателно значение за подрастващото поколение, което масово идва към морското ни крайбрѳжие в своите лѳтовища, опознава нашите брѳгове и обиква морето, съборът апелира да се създаде максимално намаление за пѳтуването им по Б. Д. Ж., когато пѳтуват организирано, придружени от своите възпитатели. Също така да се действува за даване намаления при пѳтуването по морето и по р. Дунав с държавните и на Б. Т. П. Д-во кораби за членовете на Б. Н. М. С.

VII. Водният спорт, създаден, пропагандиран и ръководен от Б. Н. М. С., се отличава от всички видове спорт и се нуждае от специална подкрепа от съответните институти.

Постройката на плувни басейни е главната необходимост за развитието на този спорт, който има най-голѳмо значение за здравето и морално възпитание на българската младеж. Басейните са главната цел на клоновете на Б. Н. М. С. Подкрепата на този почин от страна на държавата е национална необходимост.

Съборът апелира да се обърне внимание на този спорт от съответните учреждения, като му се даде нужната подкрепа, за да може той под ръководството на Б. Н. М. С. да се издигне на тази висота, която е необходима. Единственият вид спорт, който до сега не е получил чувствителна подкрепа от страна на държавата и се развива изключително с собствени сръдства, е водният спорт.

VIII. Петнадесетият редовен събор отправя своя братски поздрав към чиновите на флота на Негово Величество и им пожелава с същата преданост и себеотрицание да продължават да творят дѳлото на военно-морска България до пълното му осъществяване.

Отправя поздрав към служащите от морското и рѳчното ни корабоплаване и пристанищните ни служби за постигнатите придобивки в последно време.

Съборът отправя братски поздрав към съюза на моряците и рибарите с пожелание за енергична борба за постигане на справедливите им искания за подобрене поминѳка на риболовците и за прокарване закона за пенсиите на моряците.

СЪДЪРЖАНИЕ:

1. Военният ни флот — Ал. Манолов, 2. За цѳвта и сѳтливостите на морската вода — д-р П. Д. Скорчев, 3. Отбрана на брѳговете и новите морски сръдства за отбрана — лейт. Ал. Вангелов, 4. По неволя герой — Н. Д. Мишев, 5. Съ „Варна“ на юг — Ст. Ив. Стоянов, 6. Срещу Николден — П. А. Шишков, 7. Морето като обект в изкуството — Вес. Геновска-Герчева, 8. Изъ живота и дейността на организацията, 9. Пѳвненското морско лѳтовище — М. Милчев, 10. Резолюция на Б. Н. М. С.

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО - ВАРНА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I. Ценитъ на билетитъ за Александрия съ редовните съобщения, които се поддържатъ два пѣти въ месеца съ параходитъ „Бургасъ“ и „Ц. Фердинандъ“, само отиване или само връщане, безъ храна сж:

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

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

I класъ 6000 лв. II — 5000 и III — 4000 лв., включително и храната.

II. Ценитъ на билетитъ по нашето крайбрѣжие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лѣтното разписание, отъ 15-и май до 15 септемврий, съ право на ношуване въ Царево въ помѣщенията на съответната класа — сж:

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

III. Ценитъ на билетитъ до Цариградъ и обратно, съ п/х „Ц. Фердинандъ“ и „Бургасъ“ презъ лѣтните месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и ношуване на параходитъ, сж:

I класъ отъ лв. 1790 до 1390 споредъ положението на мѣстата

II „ „ „ 1380 „ 1010 „ „ „ „

III „ „ „ 665 „ „ „ „

За храната се плаща:

По Александрийската линия: закуски — 22 лв., обѣдъ — 70 лв. и вечеря — 70 лв., а пълненъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

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

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

При редовните пътувания — съ п/х „Евдокия“ крайбрѣжно се плаща за закуска 15 лв., а за обѣдъ и вечеря по 50 лв., а пълненъ абонаментъ — 100 лв.

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

