

ВАРНЕНСКА ГРАДСКА БИБЛИОТЕКА



МОРСКИ СГОВОРЪ



КНИЖКА 4.
ГОДИНА X.
ВАРНА.
АПРИЛЪ 1933 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Главенъ редакторъ: СЛВА Н. ИВАНОВЪ

Редактори: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ и ИНЖ. ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ.



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 веща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10-3



Произвежда първокачественни памучни прежди.

Най-голѣма издържливостъ, еднакво равни
жици, най-износни цени — ето какво отли-
чава българскитѣ прежди отъ чуждитѣ.

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТѢ „ЦАРЬ БОРИСЪ“.

Продажби чрезъ генералнитѣ представители:

СУЗИНЪ и С-ие А. Д. СОФИЯ—ВАРНА.

КЪМЪ МОРЕТО И ДЪНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ :

За България 150 лв., за чужбина — 200 лева.

ГОДИНА X. БРОЙ 4.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ

Отдѣленъ брой 20 лв.

ВАРНА, априль 1933 год.

Гл. редакторъ САВА Н. ИВАНОВЪ

В. И.

ПОКРОВИТЕЛСТВО НА НАЦИОНАЛНОТО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Кризата въ свѣтовната търговия се отрази най-силно върху транспорта, главно морския. Излишниятъ предлаганъ тонажъ, поради безработицата, до-кара до спадане на фрахта на всѣкъде.

Срѣдниятъ годишенъ индексъ на фрахта споредъ „Chamber of Shpping“ показва непрекъснато спадане отъ дванадесетъ години насамъ. Ако се вземе за база срѣдниятъ годишенъ фрахтъ за 1913 г. — 100 процента, той се е движелъ:

за 1921 год.	161.8
1926	124.1
1929	106.7
1930	81.8
1931	85
1932 г. (за 9 месеца)	79

При това процентитъ за 1931 и 1932 г. сж точни само за странитъ съ монети, следващи английската лира. За страни съ златенъ еталонъ истинскитъ фрахтове сж не по-вече отъ 55—60% отъ тѣзи презъ 1913 г.

Благодарение на това обстоятелство много кораби спрѣха пътуванията си, а новитъ строежи сж съвсемъ назначителни. Презъ месецъ септемвй м. г. е имало 15 милиона тона кораби и неизползвани.

Това принуди държавитъ да взематъ специални мѣрки за запазване на корабоплаването си.

Положението на параходнитъ дружества въ Германия се влоши следъ мораториума на Хуверъ, защото спрѣха изплащанитъ въ натура обезщетения на Америка. Правителството се принуди съ помощта на банцитъ да внесе 70 милиона марки на голѣмитъ дружества и да субсидира съ 4 милиона марки корабостроенето.

Дружества като Cunard и Peninsular of Oriental въ Англия намаляватъ дивидента си или съвсемъ го премахватъ, за да могатъ съ икономията да продължатъ работата си. Частниятъ тонажъ обаче е въ затруднение.

Експлоатацията на корабитъ на Shipping Board, въ Съединенитъ Щати, завършва съ все по-голѣми

дефицити. Една нова група стѣкмители сж наели корабитъ за цена, която е вънъ отъ всѣко съотношение къмъ стойността имъ. Правителството се е съгласило да получи 10 милиона долари по-малко, отколкото презъ 1929 г. за сжщитъ кораби.

Въ Италия правителството даде съдействието си за сливане на голѣмитъ дружества, та съ съкращения да компенсиратъ загубитъ си. То обезпечи нужната банкова поддръжка на новото дружество и му даде и пощенски субвенции. Въпрѣки тѣзи усилия новото дружество не може да покаже печалба. Дребнитъ стѣкмители сж въ голѣмо затруднение. За да подкрепи не субсидиранитъ дружества правителството е възприело системата на премиитъ, и кредита за тѣхъ презъ 1932 г. е стигналъ 72 милиона лирети.

Политиката въ подкрепа на националното корабоплаване е вече правило безъ изключение. Въ Германия, Англия, Италия, Испания, Съединенитъ Щати и Япония правителствата сж въ помощъ на параходнитъ си дружества, било чрезъ субсидии или банкови поддръжки, било чрезъ системата на премиитъ. Всѣка страна се стреми да поддържа най-полезнитъ за развитието ѝ или за престижа си линии.

Тази политика на правителствата, да поощряватъ националното си корабоплаване чрезъ протекционизмъ, утегчи още по-вече кризата въ фрахта. Като се прибавятъ и увеличенитъ пристанищни такси въ пристанищата, ужъ съ целъ да се рентиратъ направенитъ въ тѣхъ подобрения следъ войнитъ и намаленитъ желѣзопѣтни тарифи, създадени съ целъ да превлѣкатъ известни стоки, които по-рано сж се пренасяли по море — картината за състоянието на корабоплаването, особно на не субсидираното, е ясна.

Франция, която миналата есенъ е имала 1 милионъ тона безработни кораби, обсъжда новъ законъ за подпомагане частното корабоплаване. Споредъ този законъ, внесенъ въ парламента на 1. януарий

1933 г., държавата участвува въ изплащане заплатитѣ на обслужитѣ отъ частното (несубсидираното) корабоплаване съ $\frac{1}{3}$ за стѣкменитѣ кораби и съ $\frac{1}{3}$ увеличена съ 25%—за разоржжени кораби къмъ 1. юлий 1932 г., но стѣкмени следъ влизане въ сила на закона.

Тази помощъ се дава при следнитѣ условия:

а) Корабитѣ да сж съ изключително френска услуга (изключватъ се и колониалнитѣ моряци, макаръ и френски поданици).

б) Стѣкмителитѣ получаватъ максимална помощъ само за тонажа, който е започналъ плаването си следъ влизане на закона въ сила, т. е. за тонажа си въ по-вече въ сравнение съ този до 1. юлий 1932 год.

в) Заплатитѣ да сж съгласно колективнитѣ договори между организациитѣ на работници и работодатели.

г) Корабитѣ да не сж субсидирани отъ държавата, колониитѣ или други учреждения.

д) Корабитѣ да не принадлежатъ на стѣкмителъ, който наема за експлоатация, на право или косвено, кораби подъ чуждо знаме.

е) Кораба да е построенъ въ Франци или да е миналъ подъ френско знаме до 1. юлий 1932 г.

Тази помощъ за товарнитѣ параходи стига почти до 60% отъ заплатитѣ, защото се предвиж-

да $\frac{1}{3}$ увеличена съ 75%. Предполага се закона да бжде въ сила 3 години 1933—1937, следъ което ново ще се опредѣли дали да се продължи и въ какъвъ видъ.

Мотивировката на закона говори най-добре за целитѣ, които той преследва:

„Необходимо е да се отговори на нуждитѣ на единъ народъ, който трѣбва да се бори срещу чуждата конкуренция, за да запази мѣстото си на международнитѣ пазари и да спаси възстановения инвентаръ съ цената на грамадни финансови жертви отъ войната насамъ“.

Отъ 1906 год. насамъ Франция подпомага не субсидирания тонажъ чрезъ премии. Тази система засѣга обаче само корабитѣ, които сж въ експлоатация. Новиятъ законъ цели да създаде условия за работа на безработнитѣ моряци и да оживи пристанищата. Чрезъ вкарване въ работа на плаващия инвентаръ пристанищата ще увеличатъ приходитѣ си, а същевременно ще намали разхода, който държавата прави за подпомагане на безработнитѣ моряци.

Мѣрkitѣ, които взематъ другитѣ страни, не могатъ да не се отразятъ върху нашето макаръ и малко, но родно и силно утѣснено мореплаване.

Мисли ли нѣкой за него?

В. И.

Сава Н. Ивановъ.

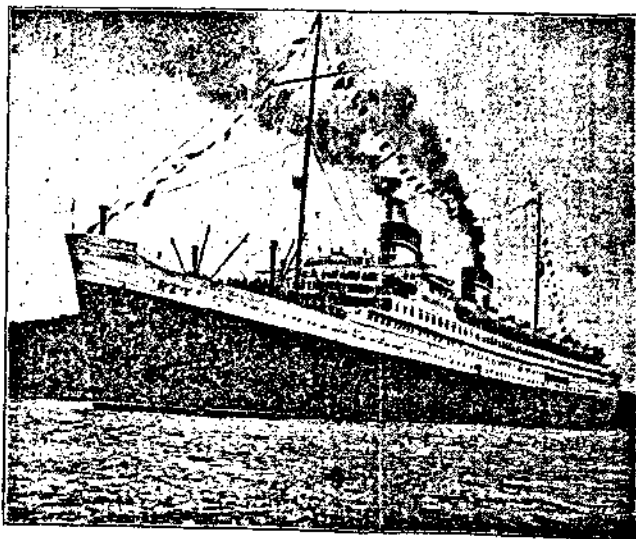
ВОЕННОТО ЗНАЧЕНИЕ НА ТЪРГОВСКИЯ ФЛОТЪ.

Економическото значение на единъ търговски флотъ за дадена страна е голѣмо. Колкото търговския флотъ е по-многоброенъ, по-мощенъ и по-модеренъ, толкова съответната държава се радва на по-добро стопанско положение. Стига само да хвърлимъ единъ погледъ върху статистическитѣ данни за търговскитѣ флоти на разнитѣ държави, за да се убедимъ, че действително економическото първенство на държавитѣ е неминуемо свързано съ съответното първенство на сжитѣ държави и по отношение на търговския имъ флотъ. Но освенъ това, търговскиятъ флотъ на една държава има още военно и политическо значение.

Търговскитѣ кораби на една държава, особено по-модернитѣ и бързоходнитѣ, въ време на война, съответно въоръжени, могатъ да служатъ като спомагателни военни кораби. При заблаговременно обмисляне, подходящъ планъ и организация, тѣ биха могли да изиграятъ една голѣма роля въ военно отношение. Презъ време на свѣтовната война, Германия, която имаше единъ отличенъ воененъ флотъ, не пропусна случая да се възползува отъ услугитѣ на спомагателнитѣ военни кораби. Имената на спомагателнитѣ военни кораби: „Принцъ Фридрихъ Ейтель“, „Мьове“, „Волфъ“ и други, които се помнятъ и до днѣшнень, бѣха страшилище за морската търговия на съглашението.

Тѣ съ месеци кръстосваха океанитѣ и потопиха много търговски кораби. И другитѣ държави на свой редъ не закъсняха да се възползуватъ отъ услугитѣ на търговскитѣ си кораби за нуждитѣ на войната.

Търговскиятъ флотъ на една държава въ време на война е едно незамѣнимо транспортно средство, което всецѣло е въ услуга на главното командване и по специално—на военния флотъ. Водниятъ превозъ въ време на война, когато желѣзопѣжнитѣ линии сж прѣкомѣрно заети съ усилено движение, е отъ много голѣмо значение. А въ страни или мѣста, където желѣзопѣжнитѣ съобщения сж слабо развити или съсемъ липсватъ, водниятъ превозъ е отъ особено значение. Тѣзи, които живѣятъ по брѣговетѣ на Черно море и Дунава помнятъ много добре какъ презъ време на Балканската и Свѣтовната войни нашитѣ и чужди търговски кораби взеха живо участие въ пренасяне на войски,



Най-големия и най-новия италиански параходъ „Rex“.

бойни материали и храни.

Но не е само това. Търговскиятъ на една държава отъ една страна е подготвително училище за бждещитѣ военни моряци, и отъ друга—едно практическо училище за подържане морскитѣ познания и опитностъ на запаснитѣ такива.

Най-после съществуването на търговски флотъ

въ известна държава е свързано съ необходимостта да има въ наличие корабостроителници, докове, работилници и пр., обслужвани от съответни ръководители, инженери, майстори-специалисти и др., които въ военно време сж една ценна и голѣма необходимост за военния флотъ. Голѣмината на търговския флотъ и свързанитъ съ него индустриални предприятия до известна степен сж мѣрило за военно-техническа мощъ на държавата.

Военното значение на търговския флотъ е голѣмо. То е още по-големо за държавитъ като нацистата, на които е забранено да иматъ и поддържатъ воененъ флотъ. Съгласно Ньойския договоръ за миръ ний нѣмаме право да имаме воененъ флотъ. Ний сме лишени отъ правото да отбраняваме на-

шиятъ брѣгъ отъ къмъ морето съ помощта на воененъ флотъ. Това обстоятелство ни налага да обърнемъ по-сериозно внимание на нашия търговски флотъ, който освенъ че ни е необходимъ отъ економическо гледище, но едновременно съ това той е единственото сръдство сега за морската отбрана на нашиятъ брѣгъ.

Ньойскиятъ договоръ ни налага да засилимъ и подобримъ търговския си флотъ за да попълнимъ липсата отъ забранениятъ ни воененъ флотъ.

Интересътъ на държавата ни изисква да се подкрепятъ и подпомогнатъ всички частни и общественни желанія и начинания за създаване, увеличение или подобрене на търговския ни флотъ.

Сава Н. Ивановъ.

Лейтенантъ Г. Аренсъ
отъ бившия руски царски флотъ.

ОТБРАНАТА НА ДУНАВСКИТЪ УСТИЯ. *)

Когато презъ есенята 1916 година нашитъ (рускитъ) и ромънски войски започнаха да очистватъ Добруджа подъ натиска на превъзходнитъ сили на противника, то естествената и най-удобна позиция за отбрана, кждето бѣше решено да се задържимъ—бѣше Дунава.

За отбраната на Дунавскитъ устия бѣше създадена длъжността „Началникъ на отбраната на Дунавскитъ устия“. Последниятъ, заедно съ своя щаба квартируваше въ Сулина.

Сулинското пристанище, разположено при самото устие на сулинския ржкавъ на Дунава, превърнато благодарение на трудоветъ на Международната Дунавска Комисия въ дълбокъ корабоплавателенъ каналъ, стана естествена база на нашия приморски фронтъ, разположенъ по най-южния Георгиевски ржкавъ—отъ морето почти до Тулча.

Подхождайки къмъ Дунава, застаенъ да отвлече голѣма частъ отъ своитъ сили на другитъ участъци отъ фронта, противника премина въ активна отбрана и неговата естествена задача бѣше:

1. Да попречи на морския подвозъ на нашитъ войски и бойнитъ припаси, тъй като благодарение природнитъ условия тѣ биха могли да бждатъ пренасяни къмъ приморския фронтъ само по този пътъ;

2. Да разруши нашата фронтова база, кждето бѣше съсрѣдоточено управлението и снабдяването на фронта и кждето се намираха нашитъ малки бойни кораби, транспортитъ съ войски и бойни запаси, въздухоплавателна станция и пр.

За осществяване на първата си задача неприятелътъ предприе морски демонстрации, минохвърляне и въздушни атаки надъ подходитъ къмъ Сулина, но виждайки безуспѣшността на тия си действия, той бѣше длъженъ да съсрѣдоточи вниманието си за осществяването на втората задача, която можеше да бжде постигната по три вида пжтища: сухоzemни, въздушни и водни.

Сулина, заградена презъ лѣтото отъ почти непроходими блата и локви, бѣше природно защитена, което много помогна за отбраната ѝ до идването отъ Одеса на нашитъ Морски полкове, които въ последствие образуваха непрекъснатъ фронтъ, а сжщо и до съсрѣдоточението на нашитъ малки въоржжени бързоходни катери и прехвърлянето на отряда отъ плиткогазациитъ бронирани катери отъ

Пинскитъ блата, които катери много успѣшно биха оперирали въ лабиринта отъ безчисленитъ протоци между блатата и езерата и по плитководния Георгиевски ржкавъ на Дунава.

При все това противника прояви известна активност за завладяването на Сулина и даже веднажъ на привързанитъ въ пристанището бойни кораби бѣше подадена бойна тревога, тъй като неприятелскитъ разезди бѣха се приближили почти до самия градъ.

Следъ организирането на нашия приморски сухопжтенъ фронтъ, подкрепенъ отъ голѣмо количество въоржжени катери, баржни снабдени съ морска артилерия и малки торпедоносци, чиито действия бѣха много затруднени отъ тѣснотата на Сулинския каналъ, неприятелътъ направи само нѣколко незначителни опити да форсира ржката, но бѣше лесно отблъснатъ, следъ което той започна да се укрепява на своя брѣгъ. Оставилъ всѣкакъвъ опитъ за завладяването на Сулина, противникътъ започна да го бомбардира често отъ въздуха.

Въздушнитъ нападения на германскитъ бомбени хвърчила *) върху Сулина станаха систематически и даже при хубаво време се повтаряха по нѣколко пжти въ день, но въпрѣки удивителната устойчивост на германцитъ, които хвърляха бомбитъ си отъ малка височина безъ да се страхуватъ отъ урагания огънь на нашитъ кораби, зенитни батареи и сухопжтнитъ орджия, не имъ се удаде да ни нанесетъ сжщественна вреда, тъй като попаданията на бомбитъ имъ не бѣха по главната целъ, а въ града—или даже въ Дунава и само веднажъ една бомба попадна въ единъ миночистачъ. Виждайки всичката безуспѣшност на своитъ усилия, противникътъ, използвайки водното течение, предприе другъ способъ за поражение на нашитъ кораби, а именно:—пущаше по течението съединени въ двойки мини. Тѣзи мини, плаващи на известна дълбочина и на разстояние една отъ друга, трѣбваше да „обхвалятъ“ носа на кораба и следъ като ударятъ въ стенитъ му, да се взриватъ.

Тѣзи мини се появиха въ нашитъ води и макаръ че ни единъ отъ нашитъ кораби не пострада отъ тѣхното действие, все пакъ тѣ бѣха една голѣма опасност за нашитъ кораби, даже и за тия, които се намираха въ Сулина, тъй като въроятността за проникването имъ къмъ Сулина бѣше

*) Тази статия е отпечатана на руски езикъ въ руското задгранично военно-морско списание „Часовой“, год. IV, № 87, Парижъ 1.IX.1932 г., стр. 10 и 11.

*) Често пжти екипирани и съ наши български морски авиатори.—Бел. на преводача.

голѣма, благодарение на това, че Сулинскиятъ ржавъ представлява отъ себе си единъ дълбокъ каналъ съ равни брѣгове. Вследствие на това нашето командване реши да огради цѣлия районъ за действие на нашитѣ кораби, т. е. Сулинския каналъ и Георгиевския ржавъ, съ противоминни мрежи, които бѣха поставени надъ този районъ, т. е. почти при Тулча.

Тази операция бѣше изпълнена подъ командата на лейтенантъ А.*), съ доброволци отъ ескадрения торпедоносецъ „Капитанъ-лейтенантъ Барановъ“. Противоминната мрежа, снабдена съ съответнитѣ плавци, трѣбваше да се задържи на мѣсто отъ 5 мъртви котви, като пресѣче цѣлото течение на Дунава и се закрепилъ съ единия си край на нашия брѣгъ. Котвитѣ бѣха разпредѣлени по цѣлата дължина на мрежата и се поддържаха временно увиснали отъ специални вжета.

Въ такъвъ видъ мрежата бѣше завлечена къмъ назначеното мѣсто презъ тъмната нощъ на 31.XII. 1916 г. и въпреки че операцията бѣше открита отъ неприятелскитѣ прожектори, все пакъ тя бѣше за-

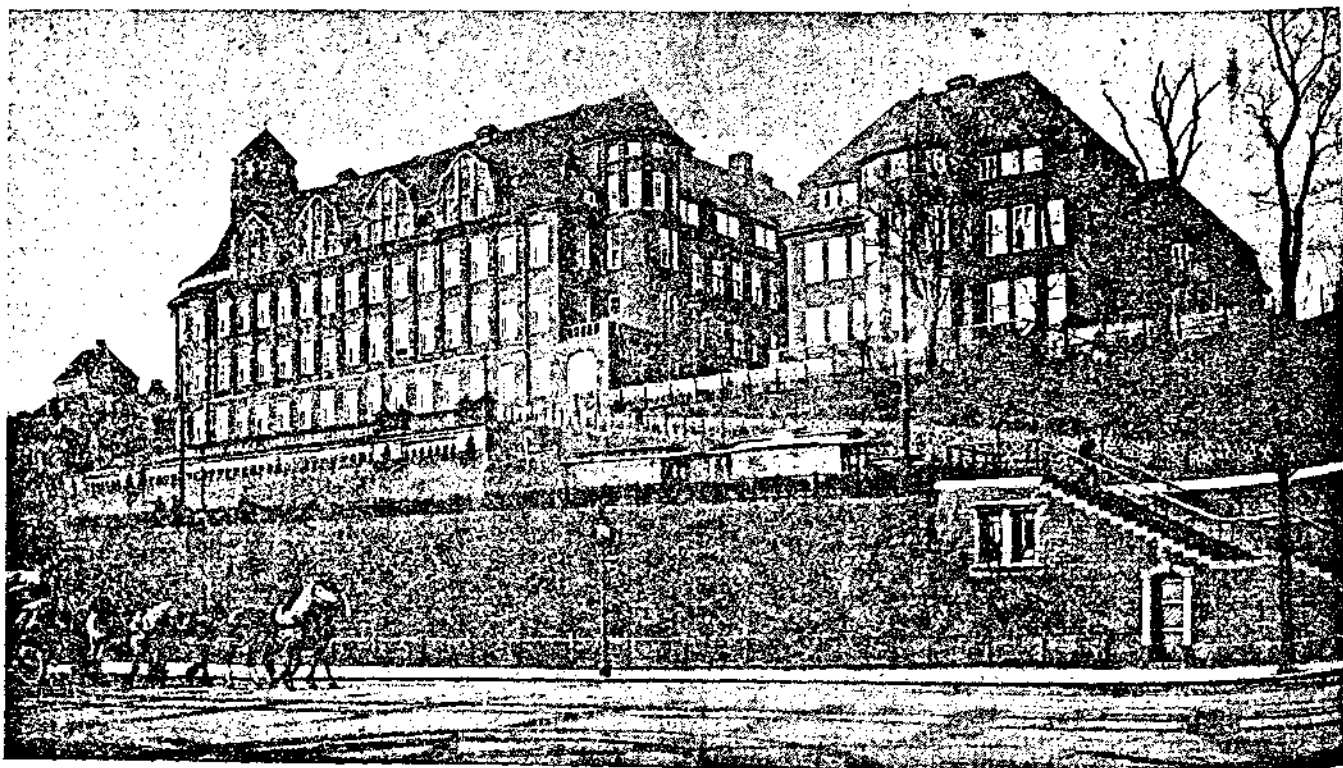
*) Въроятно автора на статията лейтенантъ Г. Аренсъ. —Бел. на преводача.

вършена благополучно. Въ момента, когато влѣкача постави мрежата въ нужното положение, по командата „Отсѣчи“, вжжетата, които поддържаха котвитѣ бѣха срѣзани и последнитѣ паднаха на дъното. Поради неблагоприятното дъно котвитѣ малко се измѣстиха по посока на течението, но все пакъ мрежата изпълни предназначението си. Следъ нейното поставяне неприятелски мини не се появява въ нашитѣ води.

Нашитѣ катери, ползувайки се отъ протоци и езерата намиращи се въ ржцетѣ на неприятеля, достигаха често лѣти въ тила на противника, изкарваха малки десанти и всяваха паника и понѣкога вземаха пленници. На германцитѣ никакъ не имъ харесваха тѣзи смѣли операции и затова започнаха да поставятъ въ всичкитѣ достъпни за катеритѣ протоци заграждения отъ мини, на едно отъ които се взрива и загина единъ отъ нашитѣ брониранни катери, плутувайки съ десантъ.

Енергичната дейность на нашитѣ катери и торпедоносци продължи непосредствено до разклащането на нашия фронтъ, т. е. до есента 1917 година.

Презелъ: С. Н. И.



А. М. Н.

Общъ видъ на Института за корабни и тропически болести въ Хамбургъ.

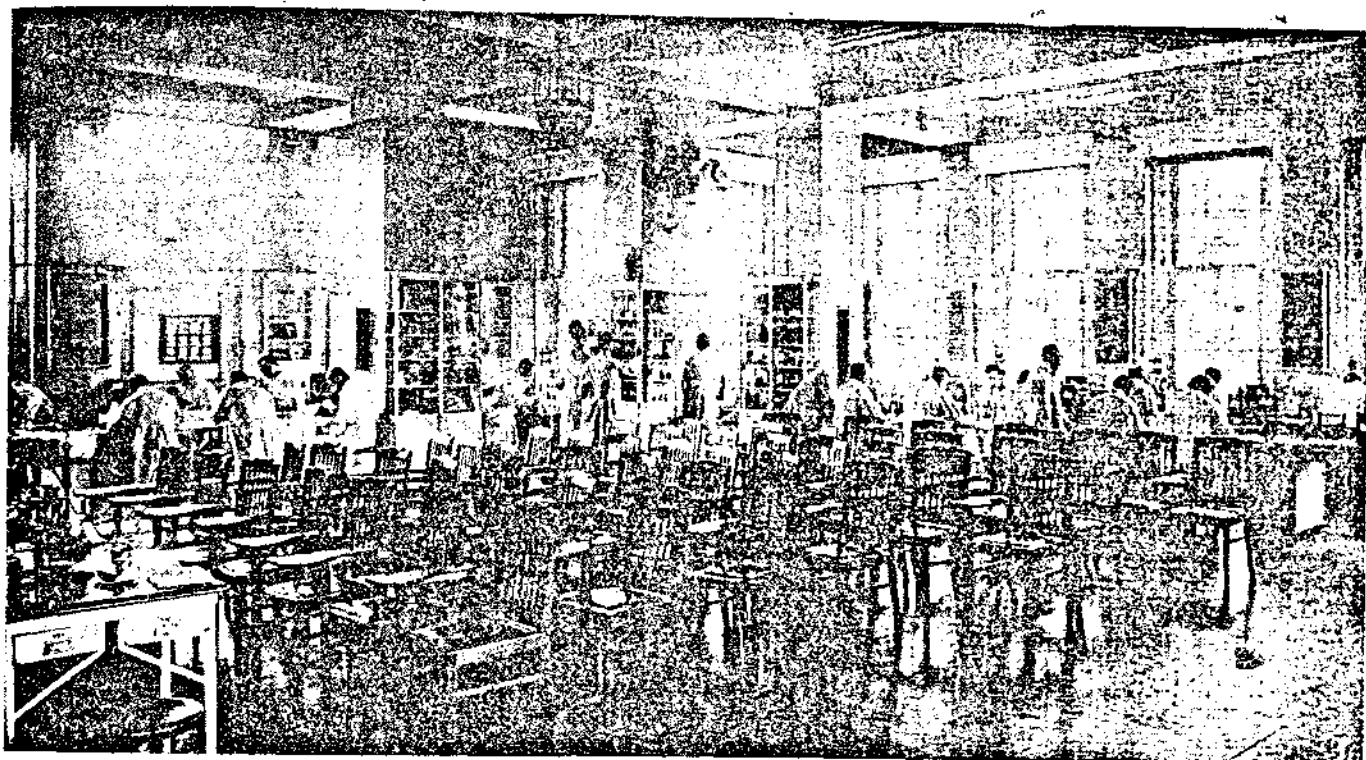
ИНСТИТУТЪ ЗА КОРАБНИ И ТРОПИЧЕСКИ БОЛЕСТИ.

Още въ 1900 година е основанъ въ Хамбургъ. Института за корабни и тропически болести, който и днѣшнень има голѣмо свѣтвно значение, поради специалното си предназначение. Презъ времето на своето дълго съществуване въ него сж получили образованието си хиляди лѣкари и учени, главно отъ тропическитѣ и подтропическитѣ страни. Независимо отъ това десетки хиляди болни отъ всички крайща на свѣта сж идвали въ института да се лѣкуватъ.

Германия има голѣма заслуга за успѣха и напредѣка на тропическата медицина. Така напримеръ, една германска химическа фабрика е изна-мѣрила лѣкарства противъ опасната африканска опасна болестъ (Германинъ), противъ малариата

(Пласмахинъ) и пр., които лѣкарства сж били приложени най-напредъ въ Хамбургския институтъ за корабни и тропически болести. Въ сжщия институтъ е билъ откритъ лѣкъ противъ опасната дизентерия (Амоби). Изобщо института може да лѣкува почти всички опасни корабни и тропически болести. Но той не се задоволява само съ това, а е разширилъ своята дейность като е организиралъ и е станалъ ръководителъ на борбата за изкореняване зародишитѣ на болеститѣ, като напримеръ комаритѣ и други подобни насѣкоми. Често лѣкуватъ института получава покани отъ Америка, Африка и Юго-източна Европа да дава ценното си съдействие въ това отношение.

А. М. Н.



Лекционната зала въ Института за корабни и тропически болести въ Хамбургъ.

Антонъ Е. Цишка.

НА ЛОВЪ ЗА ДЪЛБОКОМОРСКИ КАБЕЛЪ.

(Търси се една край въ Атлантика).

Презъ отворенитѣ вратички на малкитѣ клетки излитаха ято приучени гълъби високо къмъ небесната синева и изчезваха въ далечината за да отнесатъ важнитѣ и бързи съобщения на предназначения имъ мѣсто. Тѣй бѣше нѣкога.

Днесъ бързи влакове, пощенски параходи и аероплани обслужватъ редовни и сигурни съобщения. Освенъ това човѣкъ въпрегна електрическата енергия. Посрѣдствомъ електрическитѣ вълни гения на днешния земенъ обитател успѣ съ необикновена бързина да се сношава съ съжителитѣ си на отстояния съ хиляди километри.

Върху мрачното дъно на океана се спуснаха телеграфни и телефонни кабели, като по този начинъ се установи бърза съобщителна служба между континентитѣ. На дълбочина около 4,700 м., далечъ отъ всѣки погледъ, лежи кабела, дебелъ толкова щото съ две рѣце човѣкъ лесно го обхваща. Но тукъ всрѣдъ тъмата на морската глѣбина никой човѣкъ не може да опита дебелината му, а тая честъ си позволяватъ само различнитѣ дълбокоморски чудновати обитатели.

Тежки и мжчителни сж поправкитѣ на повредени и прекжснати кабели. Азъ присѣтствувахъ на една такава операция и ще се помжча тукъ по-долу да я опиша.

Моето приключение съ парахода „John W. Maskau“ започна отъ Ню-Йорската станция на търговския кабелъ. Приятеля ми О'Вриу стоеше на приемната маса. Изведнажъ линията бѣ прекжсната. Лондонъ не отговаряше. А сега? Но това не бѣше нѣщо необикновено, защото или силни бури бушуватъ изъ водната ширъ, или нѣкой корабъ край Ирландия като че ли е пресмѣтналъ да хвърли котва точно върху меднитѣ снопчета, а възможно е и

ледена планина наблизю до Нюфаундландъ да прѣстѣргва дъното и помита кабела съ дълбокоморската тиня. Ако въпрѣки всичко и това не е причината, то сигурно нѣкое землетресение не оставя кабела на мира. Радиотелеграфиститѣ на дружеството потърсиха парахода „John W. Maskau“. Той пристигна въ Халифаксъ. За щастие или за нещастие и азъ попаднахъ между избранницитѣ, които отплуваха съ „Maskau“. И ето заречеца се день следъ день. Осемнадесетъ мрачни и бурни дни. Бури, мъгли и ужасно студени вѣтрове безспирно се ширѣха надъ океана. После слънцето весело озари хладнитѣ води, дойде единъ хубавъ, засмѣнъ день. Но тая радостъ отлетя съ идването на нощта. Отново деветъ лоши, мжчителни дни. Безкрайната площъ на океана ревѣше и страховтно бучеше. Деветъ дни, бури и ледъ. Въпрѣки това капитанъ Ливингстонъ измѣкна крайщата на кабела и благополучно ги свърза. Но какъ стана всичко това?

Двадесетъ и две кабелни линии свързватъ Европа съ Америка. Човѣкъ знае точно тѣхното положение, защото поставачитѣ на кабели иматъ най-подробни и точни морски карти. Но изведнажъ се скжсва нѣкжде кабела и неговитѣ крайща, разбира се, не оставатъ непожжтнати. Течения и различни раздвижвания по дъното не даватъ спокойствие на кабела. Той трѣбва действително да се търси. Съ галванометъръ и единъ хубавъ малъкъ приличенъ на яхта корабъ се започва упоритата работа. Кораба има специални хранилища съ десетки мили дългъ кабелъ и при това слабо натоварване се клади като нѣкоя камила изъ пустинята. При хубаво време и спокойно море всичко е забавно, но кабела се кжса презъ време на свирепи бури. Тѣмко когато разгнѣвения океанъ кипи, тогава идва нещастieto. А поставачитѣ на кабели работятъ реднага

следъ установяване на повредата. Двадесетъ и четири часа въ денонощието трѣбва линията да бѣде въ исправностъ за да се извличатъ печалби и всѣки неоползотворенъ часъ принася хиляди, хиляди лева загуби...

И тъй „John W. Maskay“ напредва бавно нататъкъ. Лошо време, мъгли и бури. Радиотелеграфиститѣ сж на постовѣ си. Тѣ сж неуморими. Началника на електрическия отдѣлъ е въ опитната си станция. Тя наподобява лаборатория на нѣкой голѣмъ ученъ. Навигаторитѣ пресмѣтатъ и пакъ отново пресмѣтатъ, защото ние трѣбва, колкото се може безпогрѣшно, да насочимъ кораба къмъ точно опредѣлена точка нѣкъде всрѣдъ океана. Ние се движимъ срѣщу една точка пресмѣтната точно на 899 мили далечъ отъ Нью-Йоркъ. Тамъ билъ прекъснатъ кабела. Но какъ ставатъ всички тия изчисления? Учихме нѣкога, че електрическото съпротивление въ единъ проводникъ е пропорционално на дължината на този проводникъ. Значи и на кабела. А величината на електрическото съпротивление, що всѣка миля кабелъ съдържа, е точно опредѣлена още при поставянето му. После следва леко изчисляване и така ние се доближаваме до целта.

Намираме го най-сетне. Тогава се започва неморна работа по измѣрване на дълбочината.

За измѣрване на океанскитѣ дълбочини си служиме почти изключително съ звуковитѣ дълбокомѣри. Съ помощта на ехото, което достига до повърхността на водата следъ като отправения къмъ неизвестния мракъ звукъ е достигналъ морското дъно, съ изчисления на употребеното време, ние добивахме отлични резултати. И тогава „John W. Maskay“ правѣше голѣмъ полукръгъ като заставаще едва ли не отвесно надъ кабела на около 5 мили отъ предполагаемата точка. Следъ изследване характера на непроницаемостъ за нашитѣ очи дъно чрезъ специални апарати, избирахме и съответната котва. Тая котва именно щѣше да измѣкне кабела. Всички тия котви биватъ съвсемъ различни. Има плоски, клещообразни, съ езикоподобни разширения, тежки и леки. Всички, обаче, автоматически се вкопчватъ въ кабела. Грижливо скѣтанитѣ медни жички биватъ здраво зграбчени като съсъ стоманени клещи и тогава горе на кораба тържествуватъ.

Две хиляди и двеста килограма водно налягане издържа върху всѣки квадратенъ цолъ нещастния кабелъ... Буря, разпѣнено море. Но Ливингстонъ не се двоуми и повлича котвата. Скоростта е не по-голѣма отъ една миля въ часъ. Ето че ние имахме щастие. Само на щастieto, обаче, поставячитѣ на кабели не се ослабятъ. Отъ мѣстото отъ кждето тръгнахме поставяме голѣма плаваща бѣчва съ около 2 м. диаметръ, въоръжена още съ мираща свѣтлина. Често се случва кораба да кръстосва по цѣли три седмици и по-вече. Ливингстонъ, — капитана — е на горния подъ и не изпуска отъ очи голѣмия дискъ, който отбелязва съпротивлението на влащата се котва. На командния мостъ е неговия помощникъ. Той направлява кораба посрѣдствомъ машинния телеграфъ, защото кърмилото при такава незначителна бързина не струва нищо. Ние се справяме само съ параконния винтъ. Вече единъ часъ търсимъ напраздно, два, три, четири часа все безрезультатно.

Ливингстонъ е неотлъчно надъ стоманеното вжже на котвата, защото тоя човѣкъ има необикновена способностъ да чувствува когато котвата достигне кабела. Той цѣлия е само едно съсредо-

точено внимание. Специалнитѣ апарати не реагиратъ тъй добре както този изпитанъ морякъ. Нескършаемъ стои Ливингстонъ върху вжжето и пѣнливитѣ вълни на океана не го смущаватъ, не го тревожатъ. Той очаква, и изведнажъ се чува вѣкъ... „Заловихме кабела“... Изведнажъ трѣбва да спреме, защото нашия кабелъ е 40 годишенъ и не е изключена възможността при внезапно натягане да се прекъсне. Тогава вмѣсто едно скъсване може да имаме и десетъ... Внимателно изпитваме натиска. Всичко е въ редъ. Цѣли осемъ часа изминаватъ докато изъ тъмно зеленитѣ води се показва очаквания кабелъ. Като огромна приказна змия, осипана съ водорасли и разновидни животни, бавно се проточва телеграфния кабелъ. Хванатъ е не края на кабела, обаче, старшия инженеръ, посрѣдствомъ всевъзможни проводници отъ плаващата бѣчва до насъ, пресмѣта и безспирно работи. Изчисляватъ точно пѣтя, който предприемаме сега. Полека „Maskay“ заплава по дължината на кабела. Голѣми плаващи бѣчви задържатъ края, а намъ предстои сжщата операция, да търсимъ другия край. Но кжде е той...? На 75 мили отдалеченъ отъ сегашното ни мѣстоположение... Новото опасения и търсене. Неизбѣжна борба съ океана. Една миля кабелъ струва отъ 2000 до 5,000 долара.

Осемъ дни преминаватъ въ дирене на тоя дяволски край. Нищо не намѣрихме. Рѣдко въ столовата се чуватъ звуцитѣ на грамофона. Разговоритѣ ставатъ все по-кратки и нѣкакъ си тягостни.

Една седмица работа на кораба струва 5,000 долара, но много по-вече се получаватъ за подадени телеграми.

Нови плавания... Нови търсения... Върѣдъ безкрая на океана плаваме на ловъ за нѣкакъвъ микроскопиченъ тънъкъ конецъ... Може би срутвания на почвата сж засипали малката нишка или измѣнения на морското дъно... Ливингстонъ дава нареждане извадения край да се свърже съ новъ кабелъ. Дванадесетъ мили кабелъ оставаме да се отправи къмъ глѣбинитѣ на океана. Но тукъ не се спира, още двадесетъ, тридесетъ и четири... Единъ мъчителенъ день, мракъ и непрогледна мъгла ни обграждатъ. Зловещитѣ писъци на трѣбата замиратъ единъ следъ другъ изъ сивата неизвестностъ. Обслужата въ по-голѣмата си частъ е свършено отпаднала. Отъ дълго време вече азъ не мисля за нищо друго освенъ за края на кабела... Тогава Всемогущия изпрати единъ слънчевъ хубавъ день. Единствения въ истинската смисълъ на думата хубавъ день. Само презъ ведрината на тоя день жестокия вѣтръ не грабѣше думитѣ отъ устата ни. Той се бѣше укротилъ и Ливингстонъ намѣри втория край.

Първия гидрографъ бѣ отъ 34 години на служба въ кораба, машинния майсторъ на винчовитѣ за кабела — отъ 40 год., но всичко това нищо не значи да бждатъ и тѣ весели, когато кабела е намѣренъ и то следъ толкова трудни усилия. Нескритата радостна вълна залива цѣлия корабъ и всичката обслуга весело прекарва щастливия день. Тѣй е въ живота, следъ мъжа идва радостъ. Радиотелеграфиста засмѣтъ влиза въ столовата и долага, че брѣговитѣ станции се обаждатъ. Всичко е тъй, както трѣбва да бжде.

Капитанъ Ливингстонъ втиква лулата си и широкъ доволна усмивка се явява върху устнитѣ му. Спокоенъ е и последния човѣкъ отъ обслужата.

„John W. Maskay“ се връща въ родината си.

Ако само отъ половината път не го повърнатъ и пратятъ кой знае къде наново да вади и свързва скжсанитъ кабели? Горивенъ материалъ имаме достатъчно за три месеци...

„Много работа има при насъ“, засмѣно казва капитанъ Ливингстонъ... „кабела, това е нервната система на свѣта... Навсѣкжде има скжсани, болни нерви...“

Борсови сведения и най-важни свѣтовни съобщения предава отново медната жица по дъното на океана. Обаче, човѣка, който стои задъ малкото

прозорче и приема телеграмитъ, мисли само за цената на всѣка дума. И той едва ли знае за вѣчната борба съ стихията на дивитъ пѣливи вълни, що шепата хора поправящи кабела трѣбва неспирно да отстояватъ. Нему сигурно не е известно, че десетки пъти презъ годината една тънка нишка се вади отъ потайнитъ бездни на Атлантика...

Действително мъчна и тягостна е суровата дейностъ на поставачитъ на кабели, но ценна и съ огромно значение е тѣхната работа.

Изъ „Die Koralle“

Превелъ: Н. Баналовъ.

ПРЕДИ ТРИ ВѢКА.

(Какъ е ставало преминаването на Атлантическия океанъ презъ първитъ дни на пѣтническата служба.)

Вѣтърътъ е елемента, който най-добре ще ни покаже разликата въ преминаването на Атлантика въ минало и въ настояще време.

Днесъ, мощния параходъ, пѣтува по най-кжсиятъ и най-безопасенъ път, независимо отъ вѣтровитъ зони: напредѣка на техниката победи много отдавна неблагоприятнитъ вѣтрове, които сега биха могли да бждатъ незначитани, като една малка величина.

Но, до 19. вѣкъ, отиването до Америка е било не „пѣтувай, когато желашъ“, а „пѣтувай, когато вѣтърътъ обслужва най-добре“.

Въ северната частъ на океана, прѣобладаватъ севернитъ и северо-западни вѣтрове.

Това значи едно бавно и изморително пѣтуване къмъ Америка и едно бързо връщане за Англия. Обаче, по надолу, около брѣговетъ на Португалия, духатъ твърде често северни вѣтрове, които могатъ да каратъ единъ платноходъ далечъ на югъ, до като попадне въ района на североизточнитъ попѣтни вѣтрове, които господствуватъ по цѣлия пътъ отъ северо-западна Африка до Западно Индийскитъ острови и близко до Флорида (Америка). Така е било и още е възможно и сега да намѣрите попѣтенъ вѣтъръ отъ Плимутъ до Виргиния и назадъ до Плимутъ по посочения начинъ.

Още презъ Елизабетино време, рибаритъ отъ западнитъ брѣгове на Англия сж знаели, че отиването до Ню-Фаундлендъ по единъ правъ път е било възможно, само ако сж напуснали Плимутъ презъ ранна пролѣтъ.

Тѣзи кораби отъ 16. и 17. столѣтия, сж били бавни, тежки и съ много лоши морски качества. Така, че е било наистина една мъчна работа, да се опитате да достигнете до St John's (Ню-Фаундлендъ) презъ по-късно време отъ годината.

Първото постоянно заселване, което отпосле стана познато подъ името Съединенитъ Щати на Америка, е било направено въ 1607 год., когато една експедиция отъ три кораба напуснала р. Темза тъкмо преди коледа 1606 г. пристигнала благополучно при брѣга на Виргиния въ края на четиримесечно пѣтуване. Тѣхниятъ пътъ билъ нормалния такъвъ за отиване до Америка за дълго време.

Напуснали Английския каналъ първитъ колонисти сж се отправяли за Канарскитъ острови отъ кждето сж се запасявали съ сладка вода. Отъ тамъ тѣ сж се спускали по северо-източнитъ вѣтрове до като сж откриели западно-индийския островъ Доминика, следъ което обръщали на северъ, за да се закотвятъ, за малко време, при острова Невись.

Тука, тия отъ пѣтниците, които сж преживѣвали горещината на тропицитъ, миризмата на ко-

рабитъ или не сж били умрѣли отъ дизентерия и скорбутъ, сж слизали на брѣга да се освежатъ, къпятъ въ минералнитъ извори, биятъ птички и зайци за храна и помагатъ на екипажа при ловенето на риба и снабдяване кораба съ сладка вода.

Достатъчно освежени тѣ сж излизали на ново въ море и следъ други две седмици на горещина, бури и много назадничева навигация, сж достигали най-сетне до носъ Хенри при входа на залива „Chesapeake“.

Отъ 1607 г. между Англия и Америка започва една периодическа, но точно опредѣлена пѣтническа служба. Интересътъ къмъ Виргиния, бързо нарастналъ и затова станало нужна отъ единъ по-голямъ брой кораби, които да пренасятъ тѣлпитъ колонисти. Разстението на тютюна тамъ и износътъ му за Европа далъ възможностъ на тия кораби да намиратъ пълни товари, вмѣсто завръщанитъ се по-рано праздни; понѣкога тѣ сж минавали и презъ Ню-Фаундлендъ за товари отъ риба.

Презокеанскитъ пѣтници днесъ, съ своята частна серия отъ луксозни апартаменти, чудесно меню, дансингъ и баня, дължи да изкаже малко почитъ къмъ пѣтника, който е минавалъ сжщия океанъ преди три вѣка. Тогава, обикновено, той е стѣпвалъ за първия пътъ върху палубата на малкия корабъ. За него тамъ всѣко нѣщо е било чуждо и непознато. Той е бѣгалъ отъ пѣтя на моряцитъ, когато тѣ сж работели на руданитъ или маневрирали съ платната, защото не е разбирали тѣхнитъ команди. Тамъ е нѣмало единъ вежливъ камарьеръ, който да го посрещне и се грижи за неговитъ удобства, а е трѣбвало самъ да си прислужва, тъй както е могълъ.

„Кухнята“, която се е състояла отъ огнище, съ единъ голѣмъ меденъ казанъ и много проста фурна, е била долу въ предната частъ на кораба. Но миризмата отъ усойницитъ, горещината отъ кухнята, особено когато кораба е билъ въ тропицитъ, дхътъ на развалената риба, лошиятъ вкусъ на бирата, миризмата на водата за пиене, държана дълго въ варелитъ и покрития съ зеленъ мѣхъ хлѣбъ—всичко това правело шото пѣтуването презъ Атлантическия океанъ да не бжде забравено никога.

Пѣтникътъ е отивалъ на кораба съ следния личенъ багажъ: —монтаутска шапка, три чифта ирландски чорапи, четири чифта обуша, единъ непромукаемъ, другъ обикновенъ платненъ и трети зименъ костюми. Той е нѣмалъ отдѣлна кабина съ легло, а най-доброто мѣсто за целта е било на най-долната палуба, кждето е ставало силно течение, но е било сухо.

Тамъ, върху палубата, той си е приготвялъ легло отъ нѣколко парчета отъ платнища и върху тѣхъ е постилалъ единъ килимъ.

За храна сж имали: — шумка, сирене, солена риба, фрукти, овесенъ булгуръ, чисто масло, бисквити, печено месо консервирано въ оцетъ, овнешки крака съ масло поставени въ гърнета, свинско месо, оризъ, малко бира и вино. Тогава, разбира се, е нѣмало нѣщо такова като чай, кафе или какао.

Само командирътъ на кораба е разполагалъ съ частна кабина, въ която е имало едно легло. Близко до нея е била „Голѣмата кабина“, която отговаряла на днескашния модеренъ салонъ на кораба и въ която се пазела корабната каса.

Обслугата се е помѣщавала къмъ кърмата, непосредствено следъ голѣмата кабина, тъй че да можело да се чува при повикване отъ командира.

На всѣка група отъ петъ човѣка, митницата е позволявала по 1.3 кг. бира, за день. Обикновено е имало три блажни дни презъ седмицата, но когато пѣтуването е продължавало, тѣ сж били намалявани на два.

Единъ голѣмъ брой отъ корабитѣ, пѣтуващи между Англия и Северна Америка съ първитѣ колонисти отъ 17. столѣтие, сж били съ много лоши морски качества и въобще зле построени. Всичко това е тероризирало готовитѣ за заминаване пѣт-

ници, а пъкъ и често сж се завръщали съ аварирани тютюнъ или други товари.

Въ хамбара, който се е простиралъ отъ единия до другия край на кораба и включвалъ пространството между килевата и срѣдната палуби, сж били нареждани варелитѣ съ бира и вода, товара и земледѣлски инструменти (търнакопи, брадви, точила, триони и др.), които сж били занасяни въ Нова Англия, Виргиния и другаде.

Къмъ всичко това трѣбва да прибавимъ и желѣзни казани, голѣми тигани за пържене, чени, дървени лѣжици и т. н.

Затворени въ лошо време долу и малко парче палуба горе за разходка при приятнитѣ северозточни вѣтрове, тази група отъ морски пѣтешественици, въ такава ограничена непосредствено за нѣколко месеца сж получавали съвършено отвършение единъ къмъ другъ. Караницитѣ сж били чести, сбиванията не сж били рѣдки, интригитѣ и хитроститѣ сж били много развити.

Ето защо по онова време единъ корабъ за да достигне благополучно „Jameslown River“ или нѣкой другъ заливъ на Нова Англия е било истинско тържество.

Преди триста години! А днесъ? Огромниятъ Атлантисъ е победенъ. Съ напредъка на човѣчеството, неудобствата при морскитѣ пѣтувания сж премахнати.

Превелъ отъ Английски: Н. Панаиотовъ.

Сергей Терещенко.

С Ж Д Б А.

— Въ Берлинъ сж полудѣли, си рече инженеръ-механика Шредеръ. Преди да си обявилъ война трѣбва да умѣеш да я водишъ. И четири годишно дете ще разбере, че не може да се изпрати да воюва на разстояние надъ 600 мили подводникъ, току що излѣзалъ отъ корабостроителницата и съ незавършени още изпитания. Правилата сж много ясни: „Никой корабъ не може да бжде вписанъ въ списъцитѣ на флота, ако не отговори предъ специална комисия на всички изпитания на скоростъ, издръжливостъ на машинитѣ, разходъ на гориво и т. н.“.

Действително, германскиятъ подводникъ „У 26“ бѣше въ пълно противоречие съ всички тѣзи изисквания. Но командира му, капитанъ-лейтенантъ Баронъ фонъ Беркхаймъ, не обръщаше внимание на това. Нужно му бѣше да воюва веднага, макаръ и съ неизправенъ подводникъ. Това му бѣше единствената грижа. Но той, инженеръ-механика Шредеръ, отговорния за машинитѣ, искаше да подчертае както се следва, че нѣма нищо общо съ всички тѣзи приключения. Вече сто пѣти каза на командира, че дизелитѣ и динамата сж още съвсемъ нови за да се разчита на тѣхъ. И сто пѣти командира му отговаряше: „Надеждата ми е въ Васъ, добрий ми Шредеръ. Само нѣколко тежки дни и всичко ще трѣгне благополучно“.

Наистина, за сега всичко вървѣше добре, но съ този дяволски командиръ никога не можеше да се знае, какво ще стане. Шредеръ се изкачи на палубата да подиша чистъ въздухъ и отъ разсѣяностъ бършеше потното си чело съ замърсено отъ машинитѣ парцалче. Мина презъ ума му мисль за ванна. Ето вече недѣля отъ като нѣма възможностъ да поспи, та каква ванна!

На 5. октомврий 1914 год. „У 26“ излѣзе отъ

корабостроителницата на Крупъ. На 7. вечерята той замина за Данцигското пристанище и се завърза на редъ съ събратята си „У 23“ и „У 25“. Веднага отъ кръстосвача на началника на Балтийскитѣ сили, „Аугсбургъ“, се отдѣли една парна лодка и трѣгна къмъ новодошлия подводникъ. Въ него бѣше началникъ щаба на адмиралъ Берингъ, капитанъ-лейтенантъ Герке. За какво си говореха двамата съ капитанъ-лейтенантъ Беркхаймъ, затворени въ кабината, Шредеръ, разбира се, не можа да узнае. Но той чу последнитѣ имъ думи, преди заминаването на Началникъ щаба.

- Торпеднитѣ Ви апарати въ редъ ли сж?
- Напълно.
- Хората Ви?
- Всички сж доброволци.
- Машинитѣ?
- Работятъ като хронометри.

Като хронометри! Ето какво чу Шредеръ, който за 24 часа вече шести пѣтъ разглобява дѣсния дизелмоторъ. Действително се е смахналъ отъ войната нещастния командиръ. Тѣ продължиха:

- Отлично. Кога предполагате, че ще Ви бжде възможно да заминете за първата си операция?
- Следъ два дни.

Шредеръ едва не се намѣси въ разговора. Два дни! А разглобения четвърти цилиндъръ отъ дѣсния моторъ? А динамото, което трѣбваше излѣло да се прегледа, а... Нѣмаше вече съмнение, командира съвсемъ е полудѣлъ.

- Не по-рано? спокойно каза началника на щаба.
- Кога трѣбва да сме готови, попита командира, обхванатъ най-после отъ малко безспокойство.
- Утре въ 5 часа сутринята.

Мълчанието продължи нѣколко секунди. Когато механика дойде на себе си, чу:

— Съвършено необходимо ли е това?

— Адмирала много настоява.

— Ще бжда готовъ, каза твърдо капитанъ лейтенантъ Беркхаймъ.

Подката съ началникъ щаба бързо тръгна къмъ „Аугсбургъ“.

Изминуваха се три дни. Въмѣсто да се намира въ голѣмата зала на хотелъ „Данцигеръ Хофъ“ при чашка киршъ или бира, Шредеръ се намираше при входа на Финския заливъ. Тръбба да се признае, че макаръ и въ неуредено споредъ закона положение и при неизпълнени условия за приемането, за сега на „У 26“ всичко бѣше благополучно. Дѣсниятъ дизелъ работѣше като часовникъ. Динамата работѣха безъ най-малка грѣшка. Адмиралъ Берингъ искаше съ лекитѣ си сили да предизвика рускитѣ наблюдателни кораби да излѣзатъ въ морето, за да ги атакуватъ подводницитѣ. Лекитѣ сили се състояха отъ кръстосвачитѣ „Аугсбургъ“, „Любекъ“ и „Амазоне“. Всѣки отъ тѣхъ водѣше на влѣкало по единъ подводникъ: „У 23“, „У 25“, и „У 26“. Шредеръ одобри напълно благоразумната мисълъ на адмиралъ Берингъ да пустне въ атака само двата първи подводника, вече напълно приспособени за бойни операции. „У 26“ трѣбваше да остане въ резервъ. Но когато приближиха минното заграждане при входа на Финския заливъ, изведнажъ „У 25“ донесе, че има сериозни повреди. Шредеръ бѣше увѣренъ, че не остава нищо друго освенъ да се завърнатъ. Но адмиралъ Берингъ бѣше на друго мнение. На „Аугсбургъ“ се развѣ сигнала.

— Подводницитѣ да заематъ указанитѣ имъ мѣста за атака. „У 26“ да замѣсти „У 25“. И когато „У 25“ се отдалечаваше бавно на западъ, като тежко боленъ на влѣкало на единъ торпедоносецъ, „У 26“ зае мѣстото на обезсиления си боевъ другаръ въ срѣдата на Финския заливъ, тамъ, където обикновено се държеха рускитѣ кръстосвачи. Това мѣсто съвсемъ не бѣше весело. Германскитѣ кръстосвачи вече не се виждаха. „У 23“ бѣше още по навътре въ залива, а „У 26“ самъ, като часовъ, се движеше назадъ и напредъ между носъ Ганге и островъ Оденсхолмъ. Първото име едва възкресяваше въ паметта на Шредеръ победата, която нѣкога младиятъ флотъ на Петъръ Великий е удържалъ надъ шведитѣ. Второто бѣше свързано съ по-съвършени и неприятни спомени. Всѣки пътъ когато „У 26“ приближаваше острова и се готвѣше да обърне назадъ, Шредеръ виждаше ясно отдѣлящия се надъ хоризонта разбитъ и полупотъналъ трупъ на кръстосвача „Магдебургъ“, заседналъ на пѣськъ и доразбитъ отъ руската ескадра. Сжщо както обѣсенитѣ висятъ на бѣсилкитѣ си, за да плашатъ останалитѣ.

Вечерята на 10. октомврий, до като Шредеръ проклинаше лекомислието на началството, а разбитиятъ „Магдебургъ“ се очертаваше грозенъ като мрачна китайска сѣнка на фона на чернитѣ низки облаци съ медно-червени крайща, внезапно явилиятъ се вѣтъръ се опита да хвърли облацитѣ върху свѣтлото и прозрачно още небе. Подводникътъ който до сега не се поклашаше на спокойната повърхность на есенното море, въздѣхна дълбоко. Вѣтърътъ най-после намѣри най-приятния си тонъ и запѣ въ мрежата на безжичния телеграфъ своята безконечна тжжна песенъ и клатенето започна.

— Е, Шредеръ, се обърна къмъ инженеръ механика качилиятъ се на горната палуба старши офицеръ, ето най-после основание за Вашитѣ оплаквания. Свърши се хубавото време.

— Азъ всѣкога казвахъ, че нашата авантюра ще свърши печално. Въ най-добрия случай ще се завърнемъ безъ да видимъ противникъ. Руситѣ нѣма да излѣзатъ въ море.

— Ще излѣзатъ, приятелю. Тѣ вече показаха какви сж. Вие знаете, че командващия флота, адмиралъ Есенъ, само съ „Рюрикъ“ се държа нѣколко дни на редъ предъ самия Килъ. Тѣ поставятъ мини по цѣлото ни крайбрѣжие. Кръстосвачитѣ и торпедоносцитѣ имъ сж постоянно въ морето...

— Въ всѣки случай и да излѣзатъ не ние ще ги спремъ. Нито „Аугсбургъ“, нито двата подводника, нито пъкъ цѣлата нещастна ескадра кръстосвачи на адмиралъ Берингъ. Колко сж хитри, действително, въ адмиралтейството въ Берлинъ. Цѣлиятъ ни флотъ, затворенъ въ Вилхелмсхафенъ като породиститѣ кучета, гледа къмъ англичанитѣ, а не смѣе да ги охапи. А въ това време тукъ изпращатъ подводникъ, който не е издържалъ изпитанията. Ако азъ бѣхъ адмиралъ Тирпицъ, бихъ отпразилъ въ Финския заливъ всичкитѣ ни ескадри и до като руситѣ не подозиратъ нищо, ще имъ нанесемъ съкрушително поражение и ще заема Петроградъ. Войната щѣше да се свърши съ единъ ударъ.

— Вие трѣбва да постъпите въ морската академия, приятелю. Тамъ ще Ви научатъ, че не бива да се цѣлятъ силитѣ, когато имашъ работа съ най-мощния флотъ на свѣта. Ние можемъ само да плашимъ руситѣ съ решителни операции чрезъ слаби сили, за да имъ попрѣчимъ да нападнатъ Източна Пруссия и да защитимъ пристанищата си и съобщителнитѣ си линии. Съ една дума, да водимъ малка война

— Добра малка война — и Шредеръ протегна ръка къмъ разбития силуетъ на „Магдебургъ“. До като ние така губимъ времето си, руситѣ ще завършатъ морската си програма отъ 8 дреднаута, 4 кръстосвача, 36 торпедоносца и 18 подводника. Тогава въ Килъ или въ Данцигъ ще ни покажатъ какво е война. И бждете увѣрени, че това не ще бжде малка война.

Презъ това време морето се разигра и вълнитѣ, които започнаха да достигатъ палубата, заставахъ двамата офицери да се прибератъ долу.

— Въ всички тѣзи училища ги учатъ не на активностъ, а на несъзнателностъ — промърмори подъ носа си инженеръ-механика.

ВАРНЕВЪ

Появилиятъ се внезапно вѣтъръ, надвечеръ на 10. октомври 1914 г., набрѣчка спокойната гладка вода въ малкото тихо заливче Лапвикъ, като че ли съ четка, заудря въ неподвижно висящитѣ знамена на стоящитѣ въ дъното на заливчето кръстосвачи, полетѣ нататъкъ къмъ високия брѣгъ, замрѣ въ боровата гора и падна като омалямоушенъ предвестникъ на приближавашата се зима.

— Времето върви къмъ промѣна, си помисли капитанъ I р. Магнусъ, командиръ на броненосния кръстосвачъ „Палада“, разхождащъ се свичекъ, както всѣкога когато сж въ пристанището.

Следъ първото подухване на вѣтъра, последваха други, дойде по-силенъ поривъ, небето на западъ се озари съ огнено-червени лъчи, отъ юго-западъ започнаха да бързатъ като че ще шурмуватъ свѣтлия небосклонъ, все по-гъсти черни облаци съ

тъмно червеникави крайща. Първото лѣто отъ войната се свърши. То бѣше изобщо благоприятно за „Палада“. Независимо отъ постоянната наблюдателна служба, излизането въ морето и срещата съ такъвъ силенъ противникъ като германския броненосенъ кръстосвачъ „Блюхеръ“, никакви загуби и повреди нѣмаше. Капитанъ I р. Магнусъ още дълго се разхожда назадъ и напредъ потъналъ въ мислитѣ си, докато съвсемъ се стъмни. Той си спомни Японската война и загиването на цѣлия руски флотъ въ Портъ-Артуръ и Цусима. Следъ това бързото му възвръщане подъ усилията на Адмиралъ Есенъ, Григоровичъ и цѣла плеада млади офицери, негови другари и приятели. Войната започна много рано, когато новитѣ кораби не бѣха готови, поради което трѣбваше да се изпълняватъ отговорнитѣ задачи по запазване на столицата и фланга на цѣлия руски фронтъ съ стари кораби, които мъчно можеха да се борятъ съ германскитѣ дреднауты, бързоходни кръстосвачи и подводници. Капитанъ I р. Магнусъ особено се безпокоеше отъ появяването въ Финския заливъ на германскитѣ подводници. И тази заранъ имаше обща тревога. Намиращиятъ се на пѣтъ броненосенъ кръстосвачъ „Адмиралъ Макаровъ“ подаде радио, че е билъ атакуванъ отъ подводникъ безуспѣшно. Изпратенитѣ торпедоносци не откриха нищо. Може би това е било масова халюцинация, както въ Цусимския бой, когато нѣколко кораба донесоха, че сж видѣли несъществуващи подводници. Та нали има 600 мили отъ германскитѣ бази, нали Финския заливъ е защитенъ съ обширни минни полета! Все пакъ капитанъ I р. Магнусъ не бѣше спокоенъ. Отъ противници като нѣмцитѣ всичко може да се очаква. Командира реши, че утре, когато „Палада“ трѣгне, той ще заповѣда да се удвои числото на сигналиститѣ и на стражниците. Нека наблюдаватъ усилено.

Бѣше 10 часа вечерта. Ординареца дойде да доложи, че чая е готовъ. Преди да се върне въ кабината си, капитанъ I р. Магнусъ хвърли неспокоенъ погледъ къмъ беззвездното небе.

Въ 4 часа сутринта броеноснитѣ кръстосвачи „Палада“ и „Баянъ“, излѣзоха въ морето за да смѣнятъ „Громобой“ и „Адмиралъ Макаровъ“ въ наблюдателна служба. Следъ тѣхъ идваше реда на „Русия“ и „Аврора“.

И на 11. октомврий въ 9 часа сутринта, неочаквано, сждбата на капитанъ I р. Магнусъ се ука за свързана чрезъ тънка и дълга бѣла нишка, протегната по повърхността на водата отъ пустнатото торпедо, съ сждбата на инженеръ-механика отъ германския флотъ Шредеръ. Отъ „Баянъ“, който вървеше на 600 метра задъ „Палада“ видѣха тази тънка и права нишка насочена къмъ срѣдната на „Палада“. Изведнажъ дветѣ ѝ срѣдни тръби, до тогава успоредни, се наведоха една къмъ друга, а предниятъ стожеръ полетѣ къмъ облацитѣ като

стрела, пустиата отъ гигантски лжкъ. Следъ това отъ „Баянъ“ нищо не се виждаше освенъ гжстъ жълтъ димъ, като огромна гжба отдолу, съ черна сѣнка бавно издигаща се надъ морето. Свѣтлаа презъ облака нѣколко ослѣпителни виолетови свѣткавици и ужасния феерверкъ се прекрати. На мѣстото на „Палада“ планина отъ димъ закриваше небето предъ „Баянъ“.

Едва тогава надъ неспокойнитѣ сиви вълни на Балтийско море прогърмѣ подобенъ на грѣмотевица взривъ. И най-могщиятъ монархъ на свѣта не може да мечтае за такъвъ салютъ при погребението си. Той възвести смъртта на 600 човѣка — командата на загиналия при носене на бойната служба броненосенъ кръстосвачъ „Палада“. Когато пристигнаха първитѣ торпедоносци на мѣстото на взрива, на повърхността нѣмаше ни едно живо същество. Плаваха само дребни части отъ разкъсания на парчета кръстосвачъ. Следъ дълго търсене бѣше намѣрена изплавалата безъ повреди корабна икона на Нержкотворния Спасителъ, а следъ нѣколко време морето изхвърли на брѣга тѣлото на единъ отъ офицеритѣ.

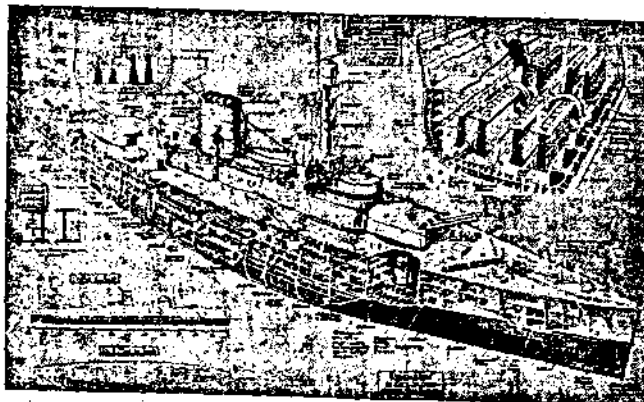
...Точно следъ една година подводникътъ „У26“ се върна отново въ Финския заливъ, за да се постарее да потопи новъ руски корабъ. Освенъ „Палада“ той бѣше потопилъ и минния заградителъ „Енисей“. Инженеръ-механикътъ Шредеръ, съ мръсното си парцалче въ ржка, стои на палубата до машинния входникъ. Старшиятъ офицеръ сега е новъ — младъ офицеръ, за пръвъ пѣтъ отивашъ къмъ устата на лъва.

Шредеръ е веселъ. Той се шегува съ съплателя си.

— Всѣкога съмъ казвалъ, че въ Берлинъ въ Адмиралтейството сж молодци. Отлично знаятъ какво правятъ. Нѣма другъ способъ за война съ руситѣ, освенъ да се изпращатъ подводници да ги измъкватъ отъ леговището имъ. Пригответе си, приятелю, парадната форма за завръщането ни. Пакъ ще ни очаква поздравителна телеграма отъ Негово Величество, а Нейно Височество Кронпринцесата ще пристигне, както тогава, лично да ни награди съ желѣзния кръстъ. Лека нощъ, Господинъ лейтенантъ...

Никой по-вече не чу нищо нито за добродушния Шредеръ, нито за мечтателния младъ лейтенантъ, нито пъкъ за решителния командиръ баронъ фонъ Беркхаймъ. Отъ провѣрката на нѣкои данни и писма може да се допусне, че подводника „У26“ е билъ ударенъ въ подводно състояние отъ руския наблюдателенъ торпедоносецъ „Виносливий“ и е потъналъ безъ да види вече свѣтлината.

(Превелъ отъ изпратения специално за нашето списание оригиналъ: В. И.)



Новиятъ германски линейен корабъ „Дойчландъ“ (10,000 тона водоизмѣстване).

Н. Д. Мишевъ.

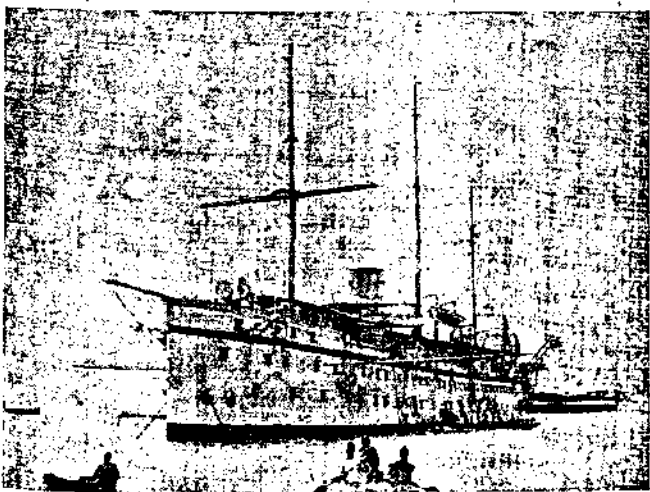
КРЪЩЕНЕ ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ НА ТРОПИКА (Изъ морския ми дневникъ).

Съ кораба „Дюге Труенъ“*) (фиг. 1.) напуснахме Санта Крузъ, столицата на островъ Тенерифъ, най-големиятъ отъ Канарскитъ острови, забележителенъ по исполинския пирамидаленъ връхъ Тейдъ, високъ 3,710 метра надъ морското равнище и видимъ на по-вече отъ 80 мили разстояние (около 150 километра). Отивахме на островъ Мартиника отъ Антилския архипелагъ.

Отъ Африка въ Америка, дванадесетъ дена непрекъснато въ плаване! Първиятъ ни продължителенъ преходъ!

Ето достатъчни причини за да се буди фантазията ни на нови моряци, жадни за най-фантастични приключения, за нечувани преживелици. А неизвестното, новото, сж винаги тъй привлекателни за младитъ глави.

Днитъ, обаче, се занижиха въ пълно еднообразие безъ да се сбждватъ очакванията ни на нови Колумбовци. Уви! Всъки преходъ, билъ той и отъ цъли дванадесетъ дена, съ нищо не билъ по-интересенъ отъ другитъ преходи. И сега опитътъ разби нашитъ излюзии! А тъй безпощадната къмъ младежкитъ възторзи действителностъ още веднъжъ ни доказа горчивата суета на мечтитъ.



Фиг. 1—Французския кръстосвачъ „Дюге Труенъ“ (5,000 водоизмѣстване) на котва въ Дакаръ. Съ него презъ 1905—1906 г. морскитъ юнкери отъ старшия випускъ извършиха едногодишно учебно плаване.

Този голъмъ преходъ, възбуждащъ такъвъ трепетъ и толкова възторзи въ душитъ ни, измина безрадостно, като предупреждение, че въ живота многожеланното ново носи горчиви разочарования. Това не е ли защото съ придобивания опитъ отлетява частица отъ безгрижието на младостта?

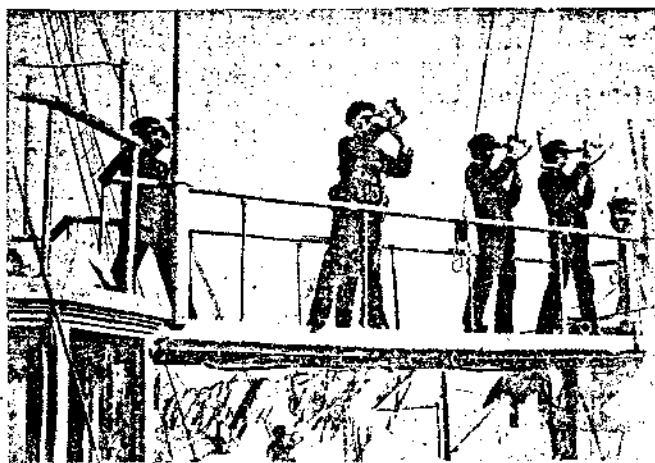
Неотмънната редовностъ на стражевата служба, продължителното уединение на което бѣхме принудени, отговорността на извършваната работа, ни издигаха въ собственитъ ни очи. Неусетно ни се придаваха по този начинъ необходимитъ практически познания, а най-вече се допълваше военното ни образование, заставяйки ни да се вживѣваме съ пасивната войнишка зависимостъ — отличителната особеностъ на военната служба. Величителната особеностъ на военната служба. Величителната особеностъ на военната служба.

лика школа е за човѣкъ да е непрекъснато четири часа въ безропотно подчинение на чужда воля, замѣнила собствената такава, тогава когато цѣлото същество неудържимо се стреми само къмъ самостоятелни и отговорни действия. Като че пасивното съзнателно подчинение, най-необходимо за офицеритъ, най-трудно се придобива.

Програмата на занятията предвиждаше едновременно съ подготовката ни като военни, да бждемъ обучавани за корабоплаватели. За целъта редовно се произвеждаха специални занятия. Два три пѣти седмично спущахме на вода голъмъ щитъ, обстрелвахме го съ часове отъ различни разстояния и при различни курсове, въртейки се около него. Неуспѣхме ли да го потопиме, което често ни се случваше, дежурниятъ измежду насъ повеждеше кораба къмъ щита за да го прибере: За лодъчно учение подгреблаили подъ вѣтрила, най-малко три пѣти седмично спущахме лодкитъ въ срѣдъ океана (фиг. 2). А всъки лѣтъ, когато състоянието на небето позволяваше, компенсирахме и регулирахме компаситъ. Решавахме сжщо астрономически и корабоплавателни задачи. За това сутринъ, на обѣдъ и следъ обѣдъ опредѣляхме височината на слънцето (фиг. 3.), а нощемъ се мъчехме да заловимъ въ обсега на нощнитъ си далегогледни тръби непостояннитъ звезди, които безмилостно кокетно си играеха на криеница съ насъ въ срѣдъ облацитъ.



Фиг. 2—Вдигане лодка на французския кръстосвачъ „Дюге-Труенъ“ въ време на походъ презъ 1905 г.



Фиг. 3—Опредѣляне височината на слънцето на французския кръстосвачъ „Дюге Труенъ“ презъ 1905 г.

*) Французски воененъ корабъ—кръстосвачъ, служашъ презъ 1905 г. за обучение на морскитъ юнкери. Той е излъзалъ отдавна отъ строя. Сега Франция построи новъ модеренъ кръстосвачъ съ сжщото име.

Увлекателни въ началото, тѣзи „развлечения по заповѣдъ“ скоро престанаха да представляватъ интересъ за новитѣ „стари морски вълци.“

Морето, като че за да не тури на голѣмо морско изпитание издържливостта ни или за да ни приучи постепенно къмъ вѣроломствата си, се запази почти все благоприятно, като все пакъ не се отъказа отъ своитѣ неизбежни изненади: изпита издържаме, но не можахме да избѣгнемъ съвмѣтъ двойкитѣ, плащайки кой по-вече кой по-малко своята данъ на морето и рибитѣ.

Предстоеше ни да пресѣчемъ Тропика на Рака. Забелязалъ присѣтствието на некръстени неофити¹⁾ всрѣдъ обслугата на „Дюге-Труень“, дѣдо Тропикъ изпрати на командира куриеръ съ явяването на когото страшна буря раздруса кораба. Градъ бобени зърна очука стожеритѣ и подгони всички отъ палубата за да търсатъ подслонъ.

— „Утре, обяви грѣмогласно вестителъ, да се пристѣпи къмъ тържествено кръщаване на тѣзи, които за пръвъ пѣтъ влизатъ въ царството на Бунйула I. Погрижи се, господинъ коменданте, тържеството да бѣде най-величаво. Поздрави стопанката си“.

Пратеникътъ на дѣдо Тропикъ, неуспѣлъ да се доискаже, съ тревога посочи нова буря, която врѣхлиташе съ свѣткавична бързина върху ни. Пилотъ по занятие въ свободното отъ куриерство време, той закрачи твърдо отъ край до край по командния мостикъ и пое управлението на кораба. Разнесоха се бързо спасителни команди:

— На брамстенгитѣ!²⁾

— Руля подъ борда на вѣтѣра!

— Обери брамстенгитѣ!

Страшенъ грѣмъ, придруженъ отъ градъ бобени зърна, разтѣрси кораба и разкъса платната, вѣтъртъ засвири бѣсно въ стожеритѣ, а бурята стихийно ревѣше. Ужасенитѣ неофитѣ треперяха отъ страхъ.

— Руля надъ вѣтѣра подъ борда!

— Недръжъ тѣй!

— Обери контрагалса!

Бурята благополучно отмина безъ други последици освенъ предизвикания у неофититѣ неопируемъ страхъ; корабътъ се освободи отъ напора на вѣтѣра и легна на курса си.

На следния день започнаха трѣскаво приготвленията за тържествения обрядъ. Следъ дълги спорове, неофититѣ решихме да бѣдемъ за церемонията въ най-простото допустимо облѣкло — по бански гащички.

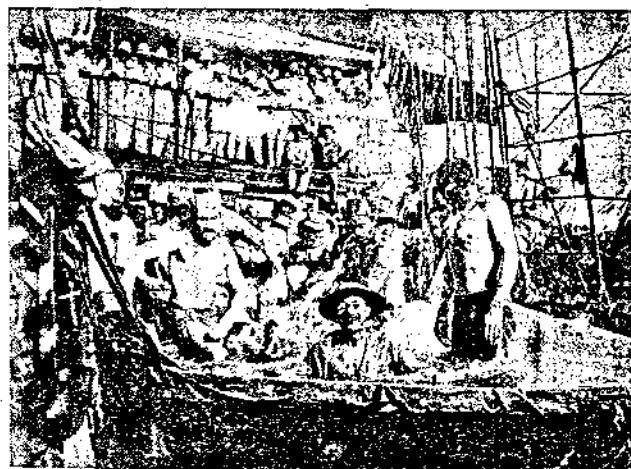
Тържеството не мина безъ ритуаленъ церемониаленъ маршъ. На чело, вървѣше, разбира се, самиятъ Бунйула I. съ свитата си, състояща отъ жена му, астронома, главния жрецъ, коларя, бръснаря, мелничаря и мелничарката, черногвардейци по-черни отъ черни, отъ кѣдрави по-кѣдрави, стражари, една мечка и цѣла менажерия тропически животни. Самото естество на церемонията налагаше царствена величественостъ, тежка и бавна крачка. Докато черногвардейцитѣ се отдаваха на обрядния танцъ и стражаритѣ дружелюбно подкарваха заловенитѣ неофити—бѣглеци, мечката грѣмко проявяваше радостта си, мѣтайки се отъ кракъ на кракъ и рѣмжейки съчувствено, а менажерията съ безуменъ възторгъ пригласяше съ все сили и отъ

1) Некръстени неофити—морязи, които за пръвъ пѣтъ пресичатъ линиата на Тропика.

2) Команди, пародия на истинскитѣ при маневриране подъ платна.

все сърдце тржбитѣ и тѣпанитѣ на лейбгвардейската музика на Бунйула I.

Съ пълно съзнание за своето величие, дѣдо Тропикъ обходи тържествено кораба, който бѣ въ празнична премѣна въ негова честь. Въ това време, неофититѣ се чудѣха на грамадния фокъ³⁾, пълненъ съ морска вода, пригоденъ за бассейнъ (фиг. 4) въ който да се извършва кръщението. Въ басейна се влиза по три голѣми дървени стѣпала, на последното отъ които е уредена елегантна бръснарница съ модерни прибори за последения тоалетъ на неофита преди кръщението: два исполински бръснача и, за сапунисване, корабни четки за миене палубата, а за сапунъ—смѣсъ отъ машинно масло съ гресъ.



Фиг. 4.—Кръщение при преминаване на Тропика на французския кръстосвачъ „Дюге Труень“. 1905 г.

Майсторъ-бръснарътъ и чирацитѣ му сж на постовѣтъ си. Въ басейна навлизатъ нѣколко черногвардейци и като акули чакатъ да имъ падне сигурната плячка.

— Г-нъ Х..., вика по списъкъ дѣдо Тропикъ. Извиканиятъ неофитъ се приближава до стѣлата и услужливи черногвардейци му помагатъ да се изкачи на най-горното стѣпало дето го предаватъ въ ръцетѣ на майсторъ-бръснаря. Калфитѣ, съ трогателно нежно внимание, го подхващатъ подъ краката, намазватъ ги въ изобилие съ калъ (специално приготвена за случая) и докато се усѣти, премѣтатъ го презъ глава въ басейна. Тамъ той попада всрѣдъ услужливитѣ черногвардейци, които нѣколко пѣти се гуркатъ съ него въ водата. Следъ отчаяна борба, успѣлъ да се освободи отъ нежнитѣ грижи на своитѣ кръстници, изплувалъ свободно на повърхността, той сполучва да излѣзе отъ басейна... Но вънъ го очакватъ нови изпитания. Заслѣпенъ отъ хвърлени въ лицето му шепи брашно, той сега вече представлява безформена тѣстена маса отъ лепливо тѣсто, което бавно, бавно се свлича по тѣлото му, излиза изъ носа и уста му.

Минаха много други следъ първия, минахъ и азъ. Нѣкои неофити се бориха до последни сили за да избѣгнатъ покръстването си. Славна бѣ борбата имъ съ ловкитѣ ловджийски черногвардейци на дѣдо Тропикъ изъ междупалубията, по стожеритѣ и по напрѣчницитѣ... Въ края победата остана все пакъ на представителитѣ на законната властъ на по-ловкитѣ отъ маймуни черногвардейци на дѣдо Тропикъ.

Н. Д. Мишевъ

3) Трижгълно платно отъ вѣтроходното стѣмвяване на кораба.

Commander Capstickdale.

ЗАЩО ВЪРВАМЪ ВЪ СЪНИЩАТА.

Въпрѣки че всѣкога сж обвинявали моряци-тѣ че сж суевѣрни, азъ имамъ смѣлостта да мисля, че тѣ иматъ право да вѣрватъ по-вече отъ хората на брѣга, които не сж принудени да работятъ по деветъ месеца всѣка година върху мократа палуба, посрѣдъ Атлантическия океанъ или въ Южнитѣ морета. Тридесетѣхъ години въ плаване сж ме научили да вѣрвамъ често пѣти съвсемъ фантастични разкази, защото азъ видѣхъ и преживѣхъ нѣща, далечъ задминаващи това, което се нарича свръхестествено.

— Ето, азъ бѣхъ комендантъ на парахода „Imvolosi“, и пѣтувайки отъ Аделаида за Истъ Лондонъ получихъ съобщение, че ни очаква силна буря на около 1,000 мили отъ Албани. Изминахме осемстотинѣ мили въ сърдцето на тази буря. Ужасенъ вѣтрър помиташе всичко, а вълнитѣ които всѣки моментъ заливаха палубата, не оставаха ни то единъ сухъ рѣбъ отъ нашитѣ дрехи. Безъ съмнение „Imvolosi“ отдавна би билъ на дъното, ако не бѣше натоваренъ съ жито, което се намокри, и подувайки се, запушваше мѣстата откъдето влизаше вода. Помпитѣ непрестанно работѣха и едвамъ смогваха да изхвърлятъ навлизащата въ усойнищитѣ вода. И въ една такава безкрайна нощъ ние бѣхме спасени отъ сигурна катастрофа, благодарение на моя помощникъ.

Не бѣше минало много отъ смѣната на стражата, когато азъ видѣхъ тъмния му силуетъ да се движи къмъ мостика.

— Какво има, Мистеръ Хансенъ?, извикахъ съ всички сили азъ, защото въ урагана нищо не се чуваше. — Вие имате на разположение, още единъ часъ да спите, защо идвате?

— Не мога да спя, Сжръ, каза той. Не, следъ този ужасенъ сънъ, азъ не мога да затворя очи. Азъ видѣхъ корабътъ засѣдащъ върху три скали, покрити съ бѣло-снѣжна пѣна.

Въпрѣки, че предния день мѣстото на кораба бѣше определено по слънцето, азъ не можехъ да бѣда много сигуренъ въ днешното му положение поради голѣмия отношъ отъ силнитѣ разнообразни течения. Но азъ знаехъ, че далечъ напредъ, въ страни отъ нашия пѣтъ, има три скали точно такива каквито помощника ги е видѣлъ въ съня си. Въпрѣки че не съмъ суевѣрникъ, все пакъ азъ бѣхъ много обезпокоенъ и решихъ да остана на мостика цѣлата нощъ. Къмъ полунощъ ме прони- за вѣктъ:

— Скали предъ насъ!

И действително тѣ се виждаха предъ носа на кораба. Единъ само погледъ ме увѣри, че положението ни бѣше почти безнадеждно. Всѣка промѣна въ пѣтя би хвърлила кораба сигурно върху скалитѣ, чиито кипящи въ бѣла пѣна върхове, стърчаха предъ насъ. Единствената надежда за вѣроятнo спасение бѣше да се върви право и се мине презъ 180 метра широкия проходъ между скалитѣ. Тѣзи нѣколко минути на преминаване бѣха цѣла вѣчностъ. Отъ двѣтѣ ни страни идваше страшния ревъ на разбиващитѣ се вълни и всѣки отъ насъ очакваше съ напрежение момента, когато ние щѣхме да полетимъ въ обятията на бездната, заедно съ разбития корабъ. Но, по нѣкакво чудо, корабътъ премина, почти допирайки скалитѣ.

Другъ единъ случай, въ мое присѣствие бѣха спасени хората на единъ потъналъ корабъ по начинъ вижданъ само на сънъ.—Корабътъ „Bianca“ не бѣше особено новъ и мореходенъ, но имаше добра скоростъ. Когато стана тази случка той цѣпѣше вълнитѣ съ доста силенъ страниченъ вѣтрър въ неговитѣ платна. Пѣтувахме съ курсъ западъ. Капитанъ Грифитъ пожела на помощника си „лека нощъ“, влѣзе въ кабината за карти-тѣ и следъ като хвърли единъ погледъ на барометъра, легна на канапето да поспи.

Какво се случи, той никога не можа да си обясни, но него го налегна едно неопредѣлено чувство, че той не е самъ. И той видѣ силуета на помощника да се навежда надъ картата, разгъната надъ масата. Но следъ мигъ той се убеди, че това не бѣше помощника. Той се повдигна на лакетъ и за свое очудване видѣ единъ високъ красивъ мжжъ въ кожата дрѣха и дъждовни ботуши. Неговото лице бѣше обтѣгнато и блѣдо, съ малки мустачки и брада. Капитана веднага разбра, че той никога не бѣше срѣщалъ това лице, презъ своя животъ. Тръпки полазиха по гърба му, гледайки непознатия да си излиза отъ кабинета. Тогава той скочи и отиде при картата. Тамъ върху бележната дъска имаше току що написано съ мокъръ пръсъ: „Върви С.СЗ.“¹⁾

Въ две секунди капитана бѣше вънъ при помощника.

— Кжде е човѣка, който бѣше преди моментъ въ стаята за карти-тѣ.

— Човѣкъ?, отвѣрна смаяно помощника. Какъвъ човѣкъ? Азъ бѣхъ тукъ постоянно и никаква душа не е влизала въ кабината. Елате на себе си!

Той гледаше очуденъ отъ близо капитана, мислейки си да ли той не е подлудѣлъ. Но последния го хвана за ржката и го заведе въ кабината за карти-тѣ.

— Какво е това?, го запита той, сочейки му полуизсъхналитѣ следи върху бележната дъска.

— Дяволъ го взелъ! Отъ где да знаемъ, отговори помощника. Може би вне сами да сте го написали.

Следъ кратко време всички офицери на кораба знаеха за това, но го намираха като единъ обикновенъ лошъ сънъ. Но капитанъ Грифитъ настояваше на своето и за всеобщо очудване на цѣлия екипажъ заповѣда да смѣнятъ пѣтя на С.СЗ. (северо-западъ 22°).

Всички помислиха, че бедния „старикъ“ не бѣше на себе си, когато наскоро се чу гласа на наблюдателя:

— Ледъ право предъ насъ!

И действително една не много голѣма ледена планина се бѣлѣше предъ насъ. Съ биноклитѣ лесно се виждаше върху бѣлия ѝ грѣбъ едно черно петно, прилично на притиснати единъ къмъ другъ хора. Следъ десетина минути ние спуснахме една лодка и пострадали-тѣ бѣха прибрани на кораба. И тогава капитана бѣше оправданъ.

Предната нощъ единъ голѣмъ норвежски корабъ бѣ се сблъскалъ съ тази ледена планина и потъналъ. Известна частъ отъ екипажа потънали заедно съ кораба, а другитѣ успѣли да се пре-

¹⁾ Върви съ курсъ северъ — северо-западъ. Бележка на преводача.

хвърлят на ледената планина. Единъ по единъ се качваха спасенитѣ на кораба „Ванса“; последенъ стъпи на стълбата единъ високъ хубавъ мъжъ съ малки мустачки и брада, облеченъ въ кожена дреха и съ дъждовни ботуши. Щомъ той стъпи на палубата капитанътъ се изправи предъ него и впи погледъ въ лицето му.

Капитанъ Карлъ Хербертъ.

ПО НЕВОЛЯ КОРАБЕНЪ ГОТВАЧЪ.

Една стара поговорка казва, че пътя за ада е посланъ съ добри намѣрения. Едно такова намѣрение ме докара преди десетки години до мъчителното положение цѣли три четвърти отъ годината да играя ролята на готвачъ на единъ малкъ норвежки платноходъ, като при постъпването нѣмахъ ни най-малко понятие отъ кулинарното изкуство. Презъ есента въ 1895 г. постъпихъ като юнга на норвежкия бригъ „Зенитъ“, дето бѣхъ единствения нѣмецъ между шестъ норвежци. Норвежския морски мисионеръ въ английското вжглищно пристанище Кардифъ, бѣше по едно чудо успѣлъ да уговори тия шестъ норвежци, капитанъ, кърмчия, корабникъ, дърводѣлецъ, готвачъ и морякъ да постъпятъ въ „Бѣлия Гълъбъ“, което отговаря на нашето „Синия кръстъ“. Тѣй, че екипажа ни бѣше „въздържателенъ“ — азъ бѣхъ само блѣстяще изключение!

Следъ едно пътуване отъ 63 дни малкото 212 тонно корабче пристигна презъ една прекрасна недѣлна утринъ въ Рио Гранде до Сулъ (Южна Бразилия) и отиде да пусне котва въ срещуположния заливъ на градчето Сао Жозе до Норте. Следъ обѣдъ моряка и готвача, и двамата млади и жизнерадостни момци, се отправиха за бртга, вѣроятно за да разузнаятъ нѣщо относно красотата на бразилския женски свѣтъ. Тѣ бѣха взели съ себе си нѣкои нови дрехи, които скоро били преобърнати въ наличностъ и добритѣ намѣрения отъ Кардифъ относно въздържанieto отъ алкохола отиде по вѣтъра. Ракията отъ захарна трѣстъ изпълни предназначението си и не следъ дълго Менсъ и Ларсъ се намѣриха забъркани въ едно здраво сбиване съ тъмнокожи полицаи, които безъ много да му мислятъ обработиха здраво гърбовете на двамата норвежци съ своитѣ криви кавалерийски сабли. Края на това приключение бѣше „Калебуза“ (затвора), а на другата заранъ стария капитанъ ми зададе въпроса: „Знаешъ ли да готвишъ?“ Предъ видъ на работата която на следния день ни очакваше, а то бѣ отъ 6 часа заранъта до 6 часа вечеръта при тропическа жегата да изхвърляме 80 тона вжглища отъ кораба, стори ми се че една малка лъжа ще е много на мѣстото и за това отговорихъ смѣло — „Да“.

„Къде си се училъ да готвишъ?“

„При майка си“ — (Когато тя правеше банички, азъ винаги много внимателно я гледахъ).

„Искашъ ли да станешъ готвачъ?“

„Да“ (Какъ да не искахъ, като си помислихъ, че иначе ще трѣбва да разтоварвамъ вжглища!).

„Добре, тогава почни веднага и свари кафе“.

Казано, сторено. Първото кафе излѣзе май рѣдичко, но за това пкъ следъ обѣдъ бѣше двойно по-гъсто и силно. Откровенно казано, много слава неможахъ да спечеля съ моитѣ кулинарни познания, но все по-добре бѣше да готвишъ, отколкото да изхвърляшъ вжглища.

— Капитане, ние сме Ви безкрайно благодарни, каза чужденеца. Вие спасихте нашия животъ. — Но, азъ мисля че ние сме се срѣщали и другъ пътъ?

— Да, отговори „старика“, замислено. Ние се срѣскахме, тази сутринъ въ единъ часа.

Превелъ отъ английски: Н. Н.

Ний отидохме до Пелотасъ за да разтоваримъ тамъ вжглищата. Азъ бѣхъ щастливъ, че стояхъ въ кухнята. За обѣдъ щѣше да има супа отъ грахъ, въ която трѣбваше да се свари едно порядъчно парче солено месо. Но въпрѣки силния огънь, граха не искаше да увари. Когато на обѣдъ дойде на масата бѣше все още коравъ като камъкъ; и тъкмо обратното на похвала се изля върху бедния „главенъ готвачъ“. Той, обаче, съ своята южно германска хитростъ седна следъ обѣдъ въ малката гребна лодка и отиде до единъ холандски корабъ, който стоеше на близо, за да зададе на тамошния готвачъ, единъ възрастъ човѣкъ, въпроса: „Какво да направя за да омекне граха, който вѣроятно вече нѣколко пъти е миналъ екватора?“ Добрия холандецъ ми даде следния съветъ: „Хвърли една шепа сода въ тенджерата“. Казано, сторено! Но понеже „Двоенъ дикишъ по-здраво държи“, то при следното варене на грахъ, две шепи сода направиха чудото да придадатъ на граха идеална мекота. Последствието, обаче, бѣше едно непрестанно тичане презъ цѣлия день до едно известно скрито мѣсто.

Съ голѣмо удоволствие биха ми отнели честята на главенъ готвачъ, но кжде да намѣрятъ въ Бразилия замѣстникъ? И тѣй азъ продължихъ честно и вѣрно да готвя. И хлѣбъ месихъ. Но първитѣ пити хлѣбъ биха могли прекрасно да се използватъ като строителенъ материалъ за солидни къщи. Толкова бѣха твърди тѣ. Упражнението прави човѣка майсторъ, пкъ и попитването тукъ — таме помага. Тѣй, че моето готваческо изкуство изглеждаше добре да напредва, но това слабо ми се признаваше. Веднажъ се случи, че съвсемъ забравихъ да поставя на огъня картофитѣ, а часа бѣше дванадесетъ безъ петъ, значи трѣбваше веднага да поднеса яденето. „Петъ пари не струва оня, който не може да си помогне“, си помислихъ азъ, върнахъ корабния часовникъ 20 минути назадъ и бързо приготвихъ картофитѣ. При това много голѣмъ майсторлъкъ не се изискваше, защото менюто не бѣше много разнообразно: по-недѣлникъ грахъ, вторникъ бобъ, срѣда булгуръ, четвъртъкъ млѣко съ оризъ и консервирана риба, петъкъ грахъ, събота моруи или треска и недѣля консервирано месо и месна супа отъ зеленчуци. Тия трески бѣха нѣщо особено. Единъ день преди готвенето трѣбваше четвъртъкъ часъ най-малко да се обработватъ върху наковалня или котва и следъ това да се натопятъ въ вода. Странно, норвежцитѣ ги ядатъ съ голѣмо удоволствие, за насъ, обаче, не струватъ нищо.

Следъ време и месенето на хлѣба функционираше доста добре, следъ като изучихъ какъ се прави квасъ отъ брашно, картофи, хмелъ и захаръ и какъ се употребява кисело тѣсто за шупване. На кратко, съ моитѣ 18 години бѣхъ дълбоко убеденъ, че съмъ отличенъ готвачъ. Само ме смуща-

ваше незачитането отъ страна на моитѣ другари. Никога по отношение на менѣ не употребявахъ хубавия норвежки навикъ, да кажатъ следъ ядене: „Такъ форъ мадены!“ Което преведено значи: „Благодаримъ ти, отлични готвачо, за прекрасното ядене“. Въ Норвегия го казватъ въ всѣко семейство, въ всѣка гостилница и въ всѣки корабъ, защото тогава на менѣ не го казваха? Нищо, по тоя начинъ ми спестявахъ труда да имъ отговарямъ: „Велъ бекомъ“ — Да Ви е сладко.

Най-после отпътувахме за Монтевидео и тамъ натоварихме 13,000 осолени биволски кожи. Нареждаха ги на редове въ кораба, посолявахъ ги съ огромни количества соль, за да бждатъ после обработени въ кожарскитѣ фабрики. За къде ще

ги караме незнаехме, защото товара обикновенно се продаваше презъ време на пътуването, а ний трѣбваше да отидемъ въ Фалмутъ „за заповѣди“, и въ това южно английско пристанище щѣхме да узнаемъ нашето предназначение. За щастие то бѣше Хамбургъ. Когато следъ 8 дни влѣзохме въ града на Елба, моето готвачество се свърши и азъ трѣбваше да се върна пакъ къмъ стария занаятъ, но това съвсемъ не ме сърдѣше, защото още въ училището ме бѣха научили на поговорката: „Всѣка жаба да си стои въ своето благо“, която въ тоя случай можеше тъй да бжде предадена: „Не се залавяй за тенджеритѣ, като нѣмашъ хаберъ отъ готвене!“

(Изъ „Die Reichsmarine“, XII.1931; И. Мот.).

Чарлсъ Дж. Фингъръ.

МАГЕЛАНЪ И ВЕЛИКИЯ ОКЕАНЪ.

Въ Севилия.

Чичо Андрей, англичанинъ, отъ Бристолъ, морякъ, комуто никога не вървѣше, който бѣше скиталъ по цѣла Европа и се случи въ Цариградъ когато землетресението го разтърси и взе хиляди жертви на 14. септемврий 1509 г.; който бѣше хвърлялъ шапката си въ въздуха заедно съ тѣлпата, когато лондонскитѣ камбани звѣняха заради новото приятелство между кардиналъ Уолси и кралъ Хенри VIII; който бѣше главния топчия на единъ корабъ, носящъ британски войски къмъ брѣговетѣ на Франция за да участвуватъ въ сражението при Оперъ на 16. августъ 1513 г.; който бѣше участвувалъ въ морската битка въ Бискайския заливъ, когато англичани и французи се биха безрезултатно на 10. августъ 1512 г. и който бѣше видѣлъ много нѣща и извършилъ много дѣла, презъ единъ слънчевъ юлски день въ годината 1519 седѣше край рѣката Гвадалквивиръ, слушайки разказа на единъ човѣкъ съ една ржка, участвувалъ въ експедицията, която откри Бразилия. Разказа му бѣше дълъгъ понеже имаше връщания назадъ за припомняне забравени нѣща и много оплаквания, поради това, че билъ отхвърленъ когато се опиталъ да се причисли къмъ хората на Кортесъ, отиващи за приключения къмъ западнитѣ земи, въ Ципанго (Япония) и онова, което лежеше задъ тѣхъ. И тъй чичо Андрей слушаше, но не чуваше много, защото се бѣше замислилъ дълбоко за своитѣ собствени работи и за злата съдба, която го бѣше изхвърлила въ единъ испански градъ безъ стотинка въ джеба. Той, майсторъ-топчия отъ английския флотъ, не желаше да бжде посетенъ отъ бедността въ една чужда страна, толкова по-вече, че въ свѣта задъ моретата се намираще много злато, сребро, рубини и странни животни, птици и хора, а пъкъ той любителя на приключенията да не бжде тамъ.

Точно три дни преди това, единъ човѣкъ, който бѣше плувалъ съ Христофоръ Колумбъ му разправи, че се приготвя една ескадра отъ 5 кораба и той като морякъ даде на чичо Андрей всичкитѣ необходими подробности.

„По дяволитѣ“, бѣше казалъ той, „тѣ сж стари кораби и съвсемъ не тъй здрави като онѣзи, на които съмъ плувалъ. Да си кажа правото не бихъ се осмѣлилъ да се кача на нѣкой отъ тѣхъ дори и само за единъ рейсъ до Канарскитѣ острови, а пъкъ колкото до Бразилия и това, което се намира

задъ нея, не може и дума да става, защото ребрата имъ сж меки като масло.“

„Кой ги командва?“, запита чичо Андрей. „Бихъ искалъ да знамъ името му“.

„Единъ португалецъ“, отговори другия. „Не даже и честенъ испанецъ, а единъ на име Магеланъ отъ Саброса, близо до Чавесъ, около 38 годишенъ, нисъкъ и набитъ като младъ бикъ. Той е билъ на служба противъ индианцитѣ и хората, които сж се сражавали подъ негово команда казватъ, че билъ обичанъ отъ тѣхъ поради своитѣ безкористни дѣла и липса на високомѣрие. Но, все пакъ, знае се, че той е напусналъ своето отечество за да стане испанецъ, което, струва ми се, не говори добре за единъ човѣкъ.“

„Но корабитѣ му? Какво ще ми кажешъ за тѣхъ?“, запита чичо Андрей.

„Сжщински трески, които не бива да плуватъ по непознатитѣ морета“—бѣше отговора. После, следъ една малка пауза, той започна да ги описва броейки ги на прѣститѣ си. „Първо, Санъ Антонио, корабъ отъ 120 тона и най-голѣмия отъ всичкитѣ. Следъ това стария Тринидадъ, една треска отъ 110 тона и Консепсионъ — 90 тона. Всичкитѣ негодни да се борятъ съ бурнитѣ вълни на Бразилскитѣ морета. И нека да ти кажа нѣщо относно Тринидадъ. Че той е треска въ това съмъ убеденъ, защото го видѣхъ какъ щѣше безъ малко да потъне отъ претоваряне. Но кажи ми виждалъ ли си нѣкога корабъ пусналъ котва въ нѣкое пристанище безъ развети знамена на върха на стожеритѣ?“

„Не, но такъвъ трѣбва да е обичая въ тази страна“, каза чичо Андрей.

„Вѣрно е“, съгласи се разказвача, „но докато ти като англичанинъ знаешъ това, изглежда, че на този изтънченъ Магеланъ не му е известно подобно нѣщо. Какво наистина може да се очаква отъ единъ португалецъ? И слушай, собственитѣ знамена на Магеланъ се развѣдваха отъ стожернитѣ вжжета, носейки португалски гербъ? Какъ ти се струва това? Нелояност го наричамъ азъ. А тъй сжшо и другитѣ, понеже не малко наблюдавахъ това, нѣмайки какво друго да правятъ. И така, чувствуваше се, едно общо незадоволство и не следъ дълго започнаха да хвърлятъ камъни. Тогава дойде единъ приставъ съ своитѣ хора, храбъръ човѣкъ и добъръ испанецъ, и викна къмъ съборалитѣ се

да сжсатъ знамената. Въ това време отъ къмъ трюма се зададе Магеланъ, португалеца, изглеждащъ изморенъ, но гнѣвенъ и отблъсна истинскиятъ патриоти. Така стоѣха работитѣ докато пристава се върна, този пътъ съ замѣстникъ-адмирала, върненъ и истински испанецъ. Тогава хората започнаха да викатъ и се спущатъ къмъ кораба и забелязвайки това замѣстникъ-адмирала заповѣда на своитѣ хора, двадесетъ на брой, да арестуватъ португалския капитанъ, който се бѣше осмѣлил да развѣва герба на португалския кралъ въ испански земи. А Магеланъ, който е червендалецъ, се зачерви още по-вече и изрева, че той не е длъженъ да се подчинява на никой пристанищенъ капитанъ. Тогава дойде Матиенцо, началникъ на индийската компания, настроенъ приятелски спрѣмо Магеланъ (и казвамъ ви, нека всѣки истински испанецъ наблюдава Матиенцо, който благоприятствува чужденцитѣ) и забрани на стражаритѣ да арестуватъ португалеца, защото ще отговарятъ за обида нанесена на кралския капитанъ. Но нека ти кажа, тѣ бѣха 20 върни мъже срещу единъ чужденецъ и съ извадени саби се нахвърлиха върху Магеланъ и малкото му хора, и ако последнитѣ не бѣха успѣли навреме да се оттеглятъ, работата имъ бѣше спукана. Разправя се, че следъ всичко това самия кралъ, Карлъ V, какъто го наричатъ, изгладилъ работата казвайки, че Магеланъ ще намѣри много злато и сребро и струва ми се и новъ пътъ за Индия, въ което азъ се твърде съмнявамъ знаейки, че Индия е на изтокъ, а той ще я търси на западъ, и ако земята е валчеста, както нѣкой казватъ, за менъ нѣщо напълно невъзможно, то тогава корабитѣ ще трѣбва да се хлъзгатъ по водата съ стожеритѣ надолу. Отъ всичко това за менъ е ясно, че това е идея на лудъ човѣкъ.

Англичанинътъ слушаше разказа за знамето съ слабъ интересъ и когато другия го запита следъ малко: „Какво мислишъ ти за такъвъ капитанъ, който бѣга отъ стражаритѣ“, той отговори доста странно: „Нѣма по-глупавъ отъ този страхливецъ, който се бои да бѣга, когато за това му се е удало случай“, която фраза се стори на събеседника му едновременно и глупава, и английска по маниеръ.

„Какво ще кажешъ по отношение другитѣ кораби?“, запита чичо Андрей. „Ти ми описа само три, а после се унесе въ този разказъ за Тринидадъ“.

„Дребна работа сж другитѣ, човѣче мой“, бѣше отговорътъ. „Имаме Виктория, едвамъ 85 тона и Сантьяго, 10 тона по-малко и това е всичко относно армадата, дадена на този португалецъ и; казвамъ ти, щастливъ ще е нашия кралъ ако види пакъ корабитѣ си. Слушай, по-вече отъ 8 милиона мараведи (3,500,500 лв.) струва цѣлата екипировка, по-вечето отъ които сж издърпани отъ бедняцитѣ, въ това не се съмнявамъ. Свѣтътъ не е такъвъ, какъвто бѣше и день следъ день богатия става по-богатъ, а бедния по-беденъ. Питамъ те, какво спечелихме ние отъ всичкитѣ наши битки и скитания? Малко хлѣбъ, бутилка вино и два квадратни метра земя, когато завършимъ днитѣ си.“

Това и още нѣщо разправи едноржкия човѣкъ на чичо Андрей, който се съгласи съ него, понеже и самъ той бѣше свидетелъ на случката съ знамето и сжщо тѣй нѣмаше голѣма симпатия къмъ португалеца, станалъ испанецъ. Поради това, че едноржкия бѣше работилъ на кораби плутващи къмъ Индия, той имаше още много да каже от-

носно господарския маниеръ на гордия Магеланъ. „Той е човѣкъ, който когато даде заповѣдъ и тя не се изпълни незабавно, следва заплаха. Или, ако нѣкой се оплаче отъ нѣщо, тогава бѣсния му характеръ се проявява и не дава по-вече ни дума да му се каже, защото иначе може да те сваля на земята съ юмрука си.“

„Такъвъ е капитанския обичай“, забеляза англичанина. „Тѣ иматъ известна мечта на умъ, а ние сме само фигурантитѣ въ нея. За тѣхъ цѣлата е всичко, човѣка е нищо. Затова най-добре е да си тѣхно орждие, ако ли не, винаги ще бждешъ, както казватъ, между дома и ада“.

„Ако опасноститѣ не изобилствуваха...“, започна едноржкия, после спрѣ съ вдигната нагорѣ ржка. Англичанинътъ, който бѣше пснчалъ да се изправя, сжщо спрѣ.

Отъ улицата се зачу гласа на глашатая, чиито думи, обаче, се заглушаваха отъ силния звънъ на единъ звънецъ. Малко по-късно нашитѣ герои видѣха една група хора, бездѣлници и любопитни, събрали се да чуятъ речта на единъ сладководникъ, стѣпилъ на единъ голѣмъ камѣкъ предъ една кръчма. И тѣй Андрей отъ Бристолъ и другаря му се присѣдиниха къмъ тълпата и чуа прокламацията. Нуждни бѣха хора за армадата, заминаваща наскоро за непознати земи и пжтешествието обещавахе да бжде цѣло удоволствие. Бѣше заповѣдано на капитанитѣ да се отнасятъ любезно къмъ своитѣ хора, лично да посещаватъ болнитѣ и да не позволяватъ на корабния лѣкаръ да взима пари за прегледъ на болнитѣ. Земитѣ, които корабитѣ щѣха да посетятъ бѣха богати и великолеппи, кждето нѣмаше бедностъ и слънцето по-силно грѣеше и кждето плодове и зеленчуци растѣха свободно навсѣкжде. Забраняваха се тѣй сжщо всѣкакви азартни игри за да могатъ хората да занесатъ у дома си това, което биха спечелили тамъ и следъ само едно пжтешествие всички участивующи ще могатъ да прекаратъ до края на живота си въ охолство и радостъ. И тѣй, нека Богъ пази Негово Величество Краля!

Следъ това кръчмитѣ се изпълниха отъ хора и агенти на флота, които щедро черпѣха присжствуващитѣ, отговаряйки на разни въпроси, задавани имъ отъ хора, раздразнени до крайностъ отъ желанието да научатъ нѣщо. Най-интересенъ бѣше разказа относно онѣзи предмети, за които проститѣ диваци бѣха готови да дадатъ шепи злато. „Напримеръ“, каза единъ слабъ човѣкъ, „азъ самъ знамъ, че на корабитѣ има не по-малко отъ 200 червени памучни шапки, такива обикновенни предмети, на които вие даже не бихте обърнали внимание. Всѣки дивакъ би далъ за една такова шапка една шепи перли. Има тѣй сжщо 10,000 вждици и за всѣка една ще получишъ по една буца злато. Освенъ тѣзи има и медни гривни и желѣзни такива и 20,000 малки звънчета и 900 огледалца и не знамъ още колко парчета цвѣтенъ платъ. Всички тѣзи нѣща вие можете да развѣнитѣ срещу чаша злато, жена, шепи сребро или рубинъ“.

Всичко това, обаче, се струваше съмнително за испанцитѣ, та кой испанецъ би пжтувалъ подъ командата на чужденецъ, при това португалецъ! И затова много испанци не се записаха. Но имаше други жалки чужденци, португалци, разбира се, и баски, и генуезци, сицилианци, французи, фламандци, германци, гърци, неаполитанци, корфиоти,

негри отъ Африка и Малая и чичо Андрей отъ Бристолъ, който въпрѣки всичко, което чу, се почувствува разположенъ къмъ португалеца Магеланъ и поради своето изкуство биде направенъ майсторъ-топчия на адмиралския корабъ-знаменосецъ.

И тъй, на 19. августъ 1519 г. 5-тъ кораба вдигнаха котва и тръгнаха надолу по рѣката до пристанището Санъ Лукарь де Барамеда, където се бавиха около месецъ поради едно-друго и най-после въ вторникъ, 12. септемврий 1519 г., сутрешния зефиръ се оказа добъръ и малкиятъ флотъ започна своето околосвѣтско пжтешествие, чийто край мнозина никога не видѣха, между тѣхъ самия Магеланъ и непознатия Андрей отъ Бристолъ, който вѣренъ на своята философия, стана орждие въ ржцетъ на своя господаръ за да не се чуе повече нищо за него.

Къмъ югъ.

Чичо Андрей отъ Бристолъ бѣше простъ залогъ въ играта, но неговата служба бѣше доста важна. Като майсторъ-топчия на адмиралския корабъ неговото мнение относно орждията се зачиташе. На корабитѣ имаше много оржие, обаче, то не бѣше разпредѣлено помежду тѣхъ по равно, защото имаше важни причини за това. Въ момента на тръгването една португалска галера донесе едно предупредително известие за Магеланъ отъ Диего Барбоса, неговъ дѣдо, препоръчвайки му „да се пази, тъй като капитанитѣ, както и моряцитѣ казали на своитѣ приятели при тръгването какво, ако се появи нѣкакво недоволство, тѣ ще го убиятъ“. Обаче, храброто сърдце не се стрѣскаше отъ дребни работи, калено въ борба съ много неблагоприятни условия и затова мекушавостта липсваше у него. Ето защо той отговори, че ще изпълни дѣлото си до край, даже и ако това му струва и живота.

Имаше дни когато Атлантика ги тласкаше безпомощно, дни когато повърхността на морето бѣше като огледало и дни когато капитанитѣ на по-малкитѣ кораби се чудѣха защо Магеланъ ги води въ посока неизвестна нито на единъ отъ тѣхъ. Веднажъ „Санъ Антонио“ пожела да узнае това и когато настигна „Тринидадъ“, Хуанъ де Картагена застана подъ платната и силно, даже малко гнѣвно, изрева казвайки, че желае сведения по отношение посоката.

„Продължавайте пѣтя си и не задавайте въпроси!“, изрева господаря и Картагена се оттегли почервенѣлъ отъ гнѣвъ, понеже никой офицеръ не желае да му бжде казано въ присѣтствието на подчиненитѣ му да изпълнява каквото му е казано и да не задава въпроси.

И тъй, капитана на „Санъ Антонио“ преглътна това доколкото можа и давайки си смѣлъ видъ, отговори, че той не пита само за себе си, но тъй сжщо и за другитѣ капитани и пилоти.

„Кажете имъ това“, извика началника. „Следвайте денемъ моя флагъ и нощемъ моя фенеръ!“.

Понѣкога черни облаци се събираха, силни гръмотевици разтърсваха океана, а когато екваториалната буря бушуваше, изглеждаше като че ли цѣлия свѣтъ се готви да се прѣсне на парчета. Хроникъора Пигафета пише: „Огня на Корпо Санто се появи въ една тъмна нощъ на главния стожеръ и тъй силно свѣтѣше щото изглеждаше като горяща факла. Това продължи по-вече отъ два

часа. И когато се скриваше хвърли такава блѣскава свѣтлина въ очитѣ ни, че ние останахме като ослѣпени въ продължение на четвъртъ часъ и молѣхме за пощада, защото се смѣтахме за изгубени“. По-късно, близо до екватора, ги посрѣгна дъждъ, който ги валѣ непрестанно въ продължение на 60 дни. Презъ всичкото това време на корабитѣ се действуваше предпазливо, порцинитѣ отъ вода и хлѣбъ се значително ограничиха и дребнитѣ душици засѣгнати въ стомаситѣ си и виждайки, че и началницитѣ имъ тъй сжщо не сж довольни, започнаха да негодуватъ.

Картагена, отъ своя страна, не бѣше забравилъ станалата съ него случка и бидейки командиръ на най-големия корабъ отъ армадата не бѣше лишенъ отъ съзнанието за своята собствена важностъ. И тъй, единъ день, той се почувствува, че е роденъ да заповѣдва и реши да опита тия си заключения на думи. Не и на дѣла, разбира се, но все пакъ въ известни действия. Напримѣръ, единъ день, той нарочно пропусна да спомене титлата на Магеланъ и когато последния му обърна вниманието на този фактъ, той нарочно не направи никакъвъ ежедневенъ докладъ въ продължение на три дни. Дребнавитѣ души обичатъ гордостта и особено нейнитѣ външни прояви, когато умния човѣкъ действува внимателно съ огледъ щото нѣщата да доведатъ до добъръ изходъ и се предотвратятъ ненавременнитѣ събития.

Тъй стана и този пжтъ. Случи се, че имаше воененъ сждъ на адмиралския корабъ и всички капитани бидоха поканени да присѣтствуватъ. Следъ приключване на заседанието и прочитане на присждата, отнасяща се до единъ подчиненъ, започнаха се разисквания върху общи работи, въ които Магеланъ не взимаше участие. Но Картагена каза нѣкои нѣща, съ които се опита да въвлече адмирала въ споръ по отношение курса, обаче Магеланъ пакъ мълчеше. Картагена си въобразяваше, че Магеланъ не разбира неговитѣ хитрости и го обсипа съ скрити предизвикателства. Другитѣ слушаха и не знаеха къмъ коя страна да се присѣдинятъ докато една заповѣдническа ржка не се появи. Безшумно Магеланъ се изправи, заобиколи масата около която всички седѣха и поставяйки ржката си върху рамото на Картагена му каза твърдо: „Вие сте мой пленникъ“. Тогава Картагена си хвърли мантията и извика на другитѣ да му се притекатъ на помощъ, но понеже никой не се решаваше да стори това, той падна духомъ.

„Пратете го въ усойника“, каза Магеланъ на своитѣ хора и Андрей отъ Бристолъ изкочи напредъ съ трима свои другари. Съ това Картагена изгуби поста си и Антонио де Кока пое временно командата на „Санъ Антонио“, а по-късно Алварада де Мескита.

Патагония.

Армадата достигна до най-западнитѣ точки на Южна Америка, които наименуваха последователно Св. Августинъ, Носъ Санъ Томе и Носъ Фрио и пуснаха котва въ това, което ние наричаме Портъ Рио, но на което тѣ дадоха името Заливъ Санта Лучия. Тамъ простояха две седмици, снабдявайки се съ дърва и вода и търгувайки на приятелски начала съ дивацитѣ, безъ обаче да се сдобиятъ съ злато. Въмѣсто това намѣриха нѣща нови за тѣхъ, а именно, ананаса и сладкитѣ кар-

тофи. За една вждица туземцитѣ бѣха готови да дадатъ 6 пилета; за едно малко огледалце — достатъчно риба за да нахрани десетъ души и за едно малко звънче — една кошница сладки картофи. Пигафета остана твърде доволенъ отъ своитѣ търговски способности, когато успѣ да размѣни една карта за игра срещу шестъ тлъсти яребици.

Отъ тукъ тѣ продължиха пътя си и достигнаха до рѣката Плате, отъ кждето сѣщо се снабдиха съ вода и уловиха голѣми количества риба. „Санъ Антонио“ бѣше изпратенъ нагоре по рѣката съ задача да открие дали има нѣкакъвъ възможенъ изходъ къмъ Великия Океанъ. Изследването трая 15 дни. Пътуването къмъ югъ се възобнови на 3. февруарий 1520 г. като се движеха винаги близо до брѣга за да не пропуснатъ случайно нѣкакъвъ възможенъ изходъ. Обаче, такова едно пътуване бѣше опасно и когато „Виктория“ заседна на плитко цѣлиятъ флотъ се оттегли къмъ морето безъ да може да вижда брѣга въ продължение на два дни. Магеланъ, обаче, не желаше да пропусне шанса за намиране на изходъ и се върна обратно по сѣщия пътъ край брѣга за да го разгледа.

Напушането на патагонския брѣгъ не мина безъ инциденти. „Сантьяго“, бавнодвижущъ се и мѣчно управляемъ корабъ, не можа да издържи на бурята, която ги връхлетѣ и бѣше ударенъ о брѣга. Обслужата му съ мѣка се спаси и трѣбваше да скита две седмици преди спасителната команда, изпратена отъ Магеланъ, да успѣе да ги намѣри и прибере.

Бунтътъ.

Първото пуцане на котва съ цель за снабдяване съ вода следъ напушане Рио Плата стана въ това, което днесъ се именува Портъ Санъ Хулианъ, пристанище, което би се харесало на всѣки морякъ. Тукъ на 31. мартъ 1520 год. тѣ решиха да пуснатъ котва за зимата, тъй както южнитѣ бури бѣха вече почнали да се редятъ една следъ друга. И поради несигурността за въ бждеще, на всички почнаха да се даватъ строго опредѣлени порции. Тази мѣрка, за онзи, който е запознатъ съ страната, бѣше излишна, понеже никжде другаде по свѣта дивеча не изобилствува тъй, както тукъ. Години наредъ азъ, както и мнозина други, въ скитанията си изъ мѣстата, за които става дума, сме били винаги сигурни по отношение храната. Тукъ човѣкъ може да живѣе само съ дветѣ си рѣце. Обаче, нашитѣ герои бѣха моряци, а не хора на сушата. Единъ морякъ може да бжде неефикасенъ далечъ отъ кораба си, при все че знае се какво той изобщо надминава човѣка живущъ на сушата по отношение начина за бързото приспособяване къмъ нѣщата.

Но хора, събрани наедно въ единъ корабъ, могатъ лесно да станатъ недоволни отъ нѣщо, както и онѣзи работящи въ фабрики и претѣпканни работилници. И тъй, намѣриха се такива, които бърже се озлобиха и започнаха да мислятъ за прибѣгване до насилие и тѣхното влияние се разпрострѣ както капка мастило върху попивателна хартия. Полуистинитѣ се приемаха за истини и онова, което бѣше очарование, очарованието отъ нови земи, богатства и чудеса, се обърна въ мракъ. Намалението на порциитѣ бѣше възприето за причина, при все че ако не бѣше това щѣше да бжде нѣщо друго, и се предяви искане въ смисълъ или пълно възстановяване на порциитѣ или на-

задъ къмъ дома. И както можеше да се очаква Магеланъ отговори на всички искания съ отказъ. Той бѣше се заелъ да извърши едно нѣщо и то трѣбваше да се извърши, безъ разлика да ли добро или зло ще излѣзе отъ него. Испанскитѣ историци твърдятъ, че дълги и красноречиви увещания сѣ били направени по случая, но нѣма съмнение, че това тѣхно твърдение е фалшиво. Изпълнителитѣ на известна задача не държатъ речи при такива случаи. Презъ време на бунтъ се изисква кратко и бързо действие, а не дълги преговори и увещания. Магеланъ бѣше изпълнителъ, както и благородникъ, човѣкъ съ духъ и честъ. И затова последваха много арести и уволнения и сутринта на 2. априль Магеланъ откри, че неговитѣ противници бѣха, въпрѣки всичко, победителитѣ.

На кораба „Санъ Антонио“ Алварадо де Мескита, вѣренъ последователъ на Магеланъ, сѣдѣше въ своята кабина, спокоенъ по отношение слуховѣтъ за бунтъ, понеже считаше своитѣ хора за вѣрни. Изведнѣжъ на вратата му се почука и се чуха стѣпки и звънъ на оружие. Отваряйки вратата той видѣ хора и при слабата свѣтлина на фенера други задъ тѣхъ, въоръжени и неприятелски настроени. Той нададе викъ на очудване като позна и Гаспаръ Кесада, капитана на „Консепсионъ“, съ извадена сабля и следъ това се спусна да вземе оржжието си. Но хора нахлуха въ кабината задъ него и една отчаяна борба се започна. Размѣниха се много удари и думи, и следъ дълга съпротива Мескита почувствува студениятъ желѣзни вериги на краката и рѣцетѣ си. Борбата се поднови когато храбриятъ Хуанъ де Лориага, баскѣтъ, се хвърли разгнѣвенъ върху хората, които влачеха неговия капитанъ по палубата. Разярения Кесада разбра, че можеше да изгуби всичко точно когато смѣташе че побѣдата е на негова страна, защото безстрашния баскѣ, единъ противъ тридесетъ, насяше удари върху хората му на дѣсно и на лѣво и накара мнозина да се разколебаятъ и усъмнятъ въ смѣлостта си.

„Отъ този ли глупакъ се боите!“, извика Кесада като извади камата си. После единъ ударъ въ врата на баскѣтъ и последния се заклати и падна. Но Кесада се хвърли върху му, пробождайки го въ лицето, гърдитѣ, корема и свѣта се заличи за Хуанъ де Лориага. Смъртта бѣше наградата за неговата вѣрност и бдителност. Петима други отъ сѣщия корабъ отказаха да се подчинятъ на бунтовницитѣ, но времето бѣше такова, въ което лоялността се считаше за неподчинение и затова тѣ бѣха осѣдени набърже и пратени оковани въ вериги да лежатъ въ тъмнината на усойника.

И следъ това виното затече свободно. Складовѣтъ съ храни се отвори. Натъженитѣ доскромлица се развеселили и вмѣсто негодувания, имаше смѣхъ и пѣсни. Говори се твърде много за освобождението отъ робството и ангарията подъ единъ жестокъ господаръ, примамливи пророкувания се правѣха и нощта течеше бързо. На следния день, виждайки какъ стоятъ работитѣ, между хората на адмиралския корабъ настѣпи униние. Всѣки бѣше обзетъ отъ мисълта какво можеше да се случи утре. Магеланъ твърдо отстояваше своята кауза до край, при все че врага бѣше многоброенъ и страшенъ. Не думи, а дѣла бѣха нуждни на Магеланъ и затова когато отъ „Санъ Антонио“ пристигна една лодка, носеща известие отъ Кесада, той прати по дяволитѣ понятието за бунтарската

часть и плени лодката, намирайки въ нея петъ души съ скрити оржжия. Това бѣше първото действие. Второто действие бѣше отиването на „Виктория“ и бързото пленяване на обслужата ѝ. Следъ това Магеланъ блокира изхода на пристанището като „Тринидадъ“ влѣзе въ сражение съ „Санъ Антонио“. Кесада, съ оржжия въ ръка, стоеше на кораба и наблюдаваше сражението и когато то се прекрати, както и безредието произлѣзло отъ него, Магеланъ се видѣ победителъ, напълно унищожилъ съединения егизмъ на едни безпътни хора.

Властѣта бѣше отново въ ржцетѣ на Магеланъ и затова се започнаха екзекуции въ името на закона, реда и властѣта. На брѣга, Кесада бѣше обезглавенъ отъ своя собственъ слуга и тѣлото му разрѣзано на четири, както и 40 души, негови съучастници, бѣха осждени на смъртъ. Тѣзи, обаче, бѣха опростени и милосърдието на командиря възхвалено. Но трѣбва да се има предвидъ, че 40 души не можеха така лесно да се пожертвуватъ, когато имаше такава голѣма нужда отъ тѣхъ. Както и да е, но следъ това събитие никой вече не се осмѣляваше да спори съ господаря и когато работитѣ тръгнаха зле, намѣриха за по-разумно да се скриятъ отъ неговитѣ очи. Тѣй се обяснява и странното бѣгство на часть отъ флота въ Магелановитѣ проливи.

Магелановитѣ проливи.

21. октомврий 1520 год. бѣше деня, въ който Магеланъ достигна до входа на проливитѣ, които носятъ неговото име. Не липсваха хора, които да посочатъ, че нему е било известно сжествуването на тѣзи проливи, че Коело и Креставао Жакъ сж плавали покрай южноамериканскитѣ брѣгове много време преди Магеланъ, че въ една брошура отъ по-предишна дата се е описвалъ единъ проливъ отъ известна дължина, свързващъ Атлантическия и Великия океани и че на глобуса изработенъ отъ Шонъръ презъ 1515 г. такъвъ единъ проливъ билъ отбелязанъ. Човѣкъ е едно любопитно сжщество, вѣчно опитващо, вѣчно скитащо, вѣчно разучващо и никой изследователъ не може да каже положително, че той е първия, който плува по това море или стѣпва на тази земя. Станлей, който посети най-тъмнитѣ мѣста на Африка откри, че преди него тѣзи сжщитѣ мѣста сж били вече кръстосани

отъ бѣли хора. Вѣрно е, че Колумбъ откри Америка, но отъ норманитѣ сж останали писмени сведения за по-раншни заселвания тамъ. Хората на Кортесъ стигнали на северъ до това, което сега се именува Мексико и срѣщнали четирма бѣли хора претърпѣли корабокрушение много години преди това на полуострова Флорида и вървѣли пеша все къмъ западъ. Хари Франкъ и Рокуелъ Кентъ сж скитали по Андитѣ и плували по малко известнитѣ канали на далечния югъ, но години преди Франкъ или Кентъ мнозина отъ насъ сж скитали и плували насамъ-натамъ не известявайки никому за своитѣ скитания, понеже не сж подозирали, че свѣта би могълъ да се интересува отъ тѣхъ, или ако би се заинтересувалъ не би далъ вѣра на това, което му се разправя. Капитанъ Слокумъ е плувалъ по моретата отъ северъ до югъ съ своя корабъ, но години преди Слокумъ мнозина други съ малки лодки сж плували край сжщитѣ тѣзи брѣгове, хора достатъчно честни за да не украсяватъ своитѣ разкази за преживѣнитѣ приключения съ фантастични украски. Честния изследователъ винаги посрѣща благосклонно присѣствието на други авантюристи и нещастници. Дарвинъ пише следното въ едни свои записки съ дата 28. декемврий 1834 г. Той се намира на архипелага Чоносъ. „Едно силно желание ме кара да узная дали нѣкое човѣшко сжщество е посѣтило по-преди известно ненаселено мѣсто. Едно парче дърво съ забитъ на него гвоздей се взима и се разучва като че ли е покрито съ иероглифи. Обхванатъ отъ това чувство бѣхъ твърде заинтересованъ като намѣрихъ на една пуста часть отъ острова едно легло направено отъ трѣва подъ единъ навесъ отъ скали. До него имаше следи отъ огънь и онзи, който е спалъ на него, е употребявалъ брадва. Огъня, леглото и мѣстоположението издаваха ловкостта на индианеца, но той едва ли ше да е билъ индианецъ, понеже тѣ почти не се срѣщатъ по тѣзи мѣста, поради стремежа на католицизма да направи отъ туземцитѣ съ единъ ударъ и християни, и роби. Тогава предположихъ, че самотния човѣкъ, който е живѣлъ на това пусто мѣсто ше да е билъ нѣкой претърпѣлъ корабокрушение морякъ, който следъ като е скиталъ покрай брѣга, търсейки нѣкое заселище, се е уморилъ и е билъ принуденъ да прекара нощта тукъ“.

(Следва въ ин. 5).



Д-ръ Г. В. Паспалевъ.

РИБОЛОВЪ СЪ ЕЛЕКТРИЧЕСТВО.

Преди нѣколко време се вдигна голѣмъ шумъ около единъ новъ начинъ на риболовствуване — съ електрически токъ. Изказаха се отъ една страна много смѣли надежди, отъ друга — твърде невѣрни мисли, а отъ трета — страшни опасения, че по този пътъ ше се машинизира риболова, ше се отнеме препитанието на стотици рибари за да се превърне въ голѣми печалби на едри капиталисти. За да се изясни въпроса изнасяме го тѣй както

той днесъ научно е обоснованъ и разученъ.

Опити за риболовствуване съ електричество въ сладка вода сж правени въ Германия още презъ 1917 год. отъ Нееръ, презъ 1918 — отъ Шонфелдеръ, а по-късно и отъ други, съ различни, често противоречиви, резултати. Въпросътъ се подема сериозно и подлага на научна преценка и изпитание едва презъ 1924 год. отъ Шемнитцки, който

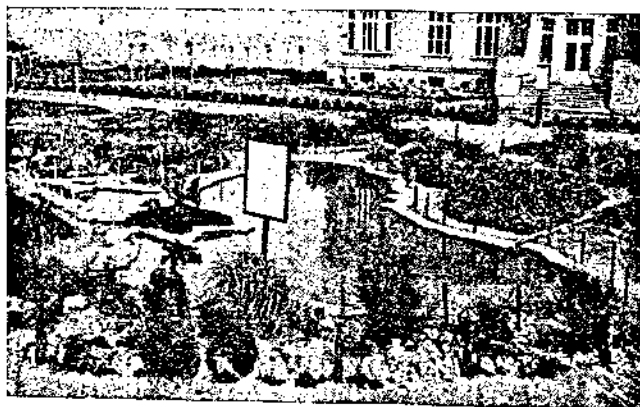
прави опитите си въ аквариуми съ най-точни изчисления, а после ги проверява при естествени условия. Отъ неговите опити, както и отъ изследванията на Шименцъ и Шонфелдеръ, правени презъ 1927 год., се установяватъ редица важни моменти и обстоятелства, които изясняватъ причините на предишните противоречиви резултати и показватъ какви могатъ да бъдатъ надеждите за въ бъдеще. Оказва се, че върху резултата при риболова съ електричество влияятъ: естеството (правъ или прекъснатъ) и силата на тока, съпротивителната сила на водата (различна за различните води, въ зависимост отъ съдържанието на соли), количеството на водата и бързината на течението, видътъ и големината на рибата, естеството на дъното, температурата на водата, състоянието на времето, както и умелото манипулиране съ тока. Въ зависимост отъ всички тия фактори, при различните опити, едни риби сж изплували само опоеени на повърхността, други сж изплували напълно умъртвени, а трети—били умъртвявани, но оставали на дъното.

По-късно бива повдигнатъ въпроса: дали употреблението на електричеството при риболова не ще влияе гибелно върху нисшите животни и растения, населяващи водата и служащи като изходен пунктъ на живота въ нея? Съ други думи—дали електрическиятъ токъ не избива всичко живо въ водата? Изследвания въ това направление сж правени презъ 1930 год. отъ Ф. Шуманъ. Той намира, че нѣкакви особено вредни послѣдствия въ това отношение не могатъ да се констатира.

Общите заключения на хората, работили научно върху въпроса за риболовствуване съ електричество, сж:

1) Че съществуватъ добри изгледи да може електричеството да се въпрегне и въ риболова.

2) Че сж необходими още много и подробни изследвания и опити, правени общо отъ биолози, електротехници и практики—рибари, преди да се доведе работата до напълно успѣшенъ край.



Езерото—миниатюръ на Черно море предъ аквариума въ Варна.

3) Че и при сегашното положение на нашите знания риболова съ електричество е приложимъ въ малки води, където рибата не може да се улови по другъ начинъ (затворени води, които не могатъ да се оттичатъ, планински потоци съ дъно неудобно за риболовствуване съ други уреди и пр.).

4) Че стои откритъ въпроса за рентабилността на риболова съ електричество въ свободните (големи) води.

Поради това, че при употреблението на силен токъ всички риби—дребни и едри—застѣгнати отъ него биватъ умъртвени, съществува опасностъ, при недобросъвестно риболовствуване въ малки рѣки и затворени води, тѣ да бъдатъ бързо и леко напълно обезрибени. Изхождайки отъ тия съображения властите въ Германия сж забранили риболова съ електричество въ вътрешните рѣки и др. води.

Върху риболова съ електричество въ открито море е работено малко. Морската вода въ връзка съ своята соленост е по-добъръ проводникъ на електрическия токъ, но големите пространства и дълбочини тукъ налагатъ употреблението на много по-силна електрическа енергия, а отдалечението отъ сушата изисква самостоятелна електрическа централа. Срещу това стоятъ примащивитѣ перспективи за богатия уловъ, който може да се реализира и да възнагради вложения въ подобно предприятие капиталъ. Но едно безсистемно избиване на рибата въ морето, съгласно законите на хидробиологията съвсемъ не трѣбва да се допуска. Защото и производителността на морето, като та-

зи на сушата, има своите граници и ние не бива безогледно да изваждаме отъ морето повече, отколкото то може да произвежда. Нуждни сж следователно резултатите отъ още много и все-странно направени опити за да се види да ли едно рационално риболовствуване съ електричество въ открито море е приложимо и доколко то ще бъде рентабилно.

Варна, Аквариума.

Д-ръ Г. В. Паспалевъ



СЪСТЕЗАНИЯТА ВЪ МОРСКИТЕ ЧАСТИ.

Презъ изтеклата 1932 година, поради редъ причини, традиционните годишни състезания на вода въ морските части не се състояха. Произведени бѣха само състезания по плаване за да се определятъ първенците за наградата отъ фонда „Полковникъ Панайотъ Ангеловъ“. Състезанията се състояха въ Девненското езеро, при отлично

време, последователно на 19. и 22. септември 1932 година.

Окончателните резултати отъ тия състезания сж следните:

I. Смѣсено плаване на 1200 м. — за офицери

1. Мичманъ II р. Кутевски Василь, взелъ разстоянието за 32 мин. и 12 сек

II. Смѣсено плаване на 1200 м. — за подофицери.

1. Дечевъ Стефанъ Костовъ отъ Варна, взелъ разстоянието за 26 мин. и 50 сек.
2. Мариновъ Маринъ Христовъ, отъ Варна, — 28 м. 31 с.
3. Димитровъ Цвѣтко Флоровъ, отъ Русе, — 32 м. 01 с.
4. Стойчевъ Койчо Георгиевъ, отъ Варна, — 40 м. 54 с.

III. Смѣсено плаване на 1200 м. — за моряци.

1. Уч. маш. V год. Давидовъ Любомиръ, отъ Варна, — 23 м. 22 с.
2. Уч. маш. IV г. Петковъ Никола, отъ Варна, — 23 м. 24 с.
3. Уч. маш. V г. Чушковъ Весель Николовъ, отъ Русе, — 25 м. 05 с.
4. Морякъ Саватовъ Никола Драгановъ, отъ Варна — 25 м. 10 с.
5. Морякъ Стояновъ Стоянъ Добревъ, отъ Варна — 26 м. 33 с.
6. Морякъ Димитровъ Димитъръ Христовъ, отъ Варна — 27 м. 30 с.

с. ч.

Заб. За състезанията на вода отъ страна на Българския Народенъ Морски Сговоръ презъ изтеклата 1932 година вижъ въ официалния отдѣлъ на книжка № 10 (год. IX) отъ 1932 г.

Най-голъмата скоростъ на вода е достигната презъ месецъ юлий 1932 г. отъ Кай Донъ съ моторната лодка „Мисъ Англия III“; при свършено тиха вода, въ залива Ломондъ (Англия), „Мисъ Англия III“ е достигнала скоростъ 104 морски мили (192 клм.) въ часъ.

Лодката е построена въ корабостроителницата Торникрофтъ (Англия) и принадлежи на лордъ Вейкфилдъ. Двигателитѣ сж два Роллсъ — Ройсъ мотора по 2200 к. с., съ 3200 обръщания въ минута, 2 винта. Разходъ на гориво 22.5 литри въ минута; запасъ — 1,250 литри, продължителностъ на плаването — 40 минути. Дължина на лодката 10.6 метра, най-голъма ширина 2.89 м.; построена е отъ махагонъ, съ две кърмила — въ носа и кърмата. Винтоветѣ сж отъ стомана, твърде малки по размѣръ и струватъ 9600 германски марки единия.

г. с.

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

— Въ отговоръ на поздравления отъ страна на Г. У. Т. и клоновѣта на организацията по случай раждането на княгиня Мария Луиза, Негово Величество Царя е благоволилъ да отговори съ следната телеграма: Петъръ Стояновъ — Председателъ Българския Народенъ Морски Сговоръ — Сърдечно благодаря Вамъ и на всички членове на Сговора и въ частностъ на клоновѣта Василико, Горна Джумая, Павликени и София за любезното участие въ нашата радостъ. Царьтъ.

— На 16. януарий т. г. Проф. Янаки Арнаудовъ, членъ на Г. У. Т., изнесе сказка въ Русе на тема „Морето като факторъ за културното издигане на народитѣ“.

— На 14. I. т. г. клонътъ ни въ с. Бѣла (Варнен.) изнесе съ голѣмъ успѣхъ традиционната си вечеринка. На вечеринката бѣше устроена лотария съ предмети, събрани почти отъ цѣлата страна, изпратени до клона отъ членове и съчувственици на Б. Н. М. С. Резултатитѣ отъ вечеринката сж много добри. Клонътъ, който разви презъ годината голѣма обществена дейностъ, се ползва съ завидно име всрѣдъ населението, което всячески го подкрепя и гледа съ доверие на управата му.

— На 19. I. т. г. Бургаскиятъ ни клонъ, както всѣка година, е взелъ активно участие въ тържеството на Богоявление, като е превърналъ деня „водици“ въ истински празникъ на българското море. При ловенето на светия кръстъ сж взели участие легионеритѣ при клона.

— На 19. I. т. г. Месемврийскиятъ ни клонъ е изнесълъ съ много добъръ успѣхъ първата си танцувална забава, която е дала отлични резултати и е била много добре посетена. Клонътъ бързо при-

влече вниманието на гражданството и заживя своя нормаленъ животъ.

— Софийскиятъ ни клонъ е изнесълъ заедно съ общото си годишно събрание и беседи, четени както следва: На 2. I. т. г. г-нъ Проф. Ст. Бончевъ е челъ на тема „Родопитѣ и Бѣло море за българското племе“. На 21. I. т. г. г-нъ Проф. Златарски е челъ на тема: „Стремежа на България къмъ Егея“.

— На 28. февруарий т. г. Старо-Загорскиятъ ни клонъ устрои сказка, на която секретаря на клона, г. Крумъ Кънчевъ, учителъ въ Търг. гимназия, говори на тема: „Българинътъ и морето“. Сказката е била много добре изнесена и отлично посетена.

— На 14. мартъ т. г. Софийскиятъ клонъ устрои сказка отъ Инж. Даракчиевъ на тема „Ползата отъ плаването“. Сказката е била много добре посетена и е оставила дълбоко впечатление у слушателитѣ. Съ вѣщината на голѣмъ специалистъ по плуване, г. Даракчиевъ е изнесълъ проблемата за физическото възпитание въ връзка съ плуването, като най-приятенъ и най-полезенъ спортъ. Г-нъ Даракчиевъ е специализиралъ по плуване въ Германия и е единъ отъ малцината вещи познавачи на въпроса у насъ. Той е назначенъ отъ М-вото на Народното Просвѣщение, Отдѣлъ физическо възпитание, съ целъ да постави на солидни основи този спортъ въ нашитѣ училища. Сжшия ръководи курса по плуване на Б. Н. М. С. въ София.

— На 14 мартъ т. г. делегация отъ Г. У. Т. въ съставъ: председателя П. Стояновъ, подпредседателя Я. Найденовъ и Гл. секретаръ се яви предъ новоназначения Н-къ на Варненския гарнизонъ, г-нъ генералъ-майоръ Георгиевъ и го поздрави отъ името на организацията съ заemanето на новата му длѣж-

ността, като го осветли върху целите и задачите на организацията. Сжщата поднесе на г-нъ генерала и на полковникъ Хр. Антоновъ отъ Щаба му по единъ томъ подвързани последните три годишни отъ списанието.

— На 1. априлъ т. г. отъ Варна, а на следния денъ отъ Бургасъ, заминаха екскурзиянтите — поклонници. Екскурзията е уредена отъ Б. Н. М. С. Екскурзиянтите, на брой 73 души, заминаха съ парахода „Бургасъ“.

В. Н.



ИЗЪ ЧУЖДИТЕ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Ромънския воененъ флотъ.

До свѣтовната война и презъ време на последната Ромъния не държеше воененъ флотъ на Черно море. Тя се задоволяваше само съ Дунавския си такъвъ. Следъ свѣтовната война, обаче, Ромъния, наредъ съ Дунавския си воененъ флотъ, започна да създава и морски воененъ флотъ. Като начало за него послужиха дадените ѝ отъ съгласиението торпедоносци, при разпредѣлянето на взетите споредъ мирните договори военни кораби отъ съюзниците.

Следъ това ромънското правителство купи два ескадрени торпедоносца отъ Италия и поръча направата на редъ други леки морски сили, пакъ въ Италия. Военно-морската корабостроителна програма на Ромъния още не е окончателно привършена. Изпълнението ѝ за сега отива бавно поради финансови затруднения, като отзвукъ отъ общата свѣтовна парична криза. Когато Ромъния ще има възможностъ да изпълни окончателно военно-

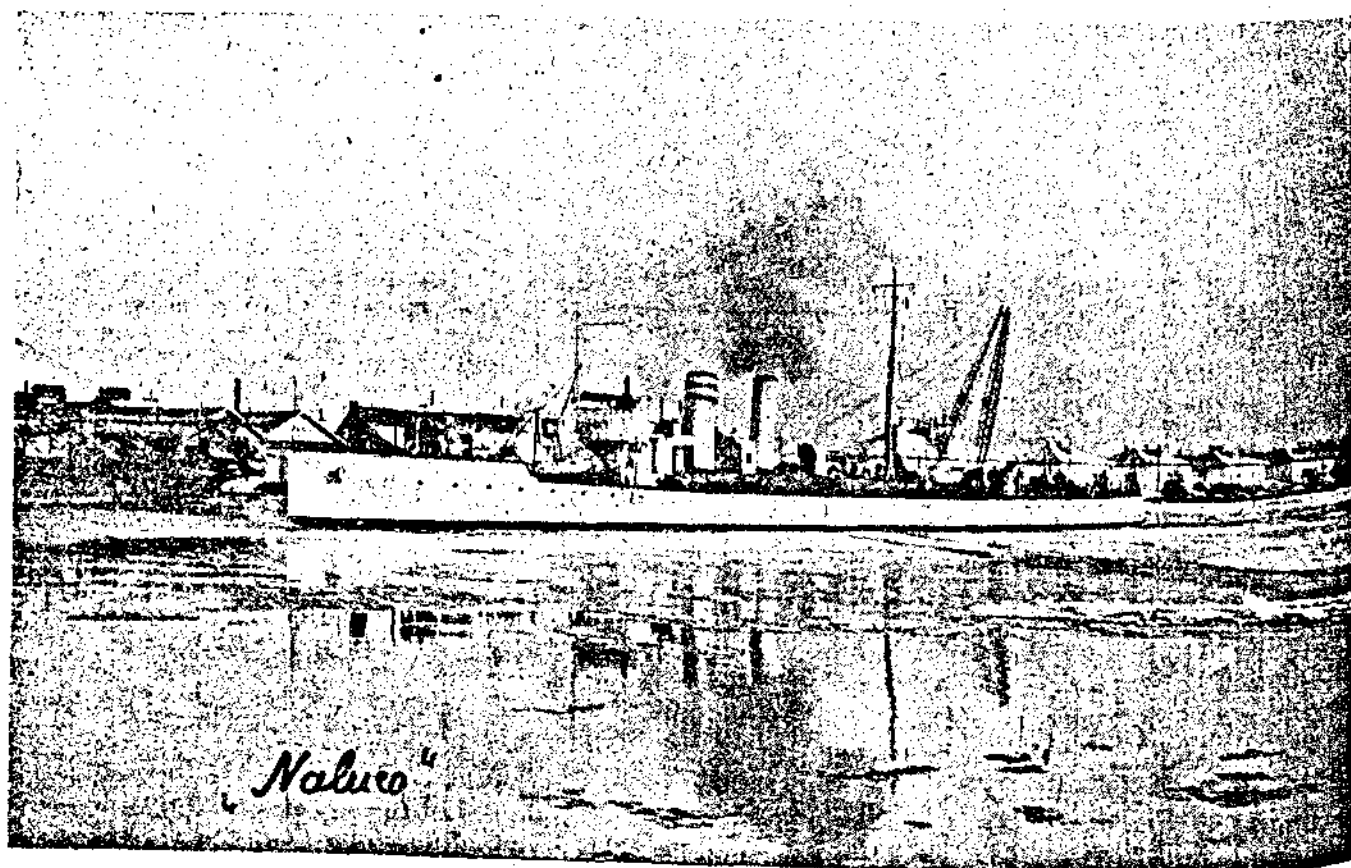
морската си корабостроителна програма тя ще има на Черно море единъ значителенъ флотъ отъ леки морски сили, които, базирайки се на Дунавския устия и Кюстенджа, ще има за задача да пазятъ ромънските брѣгове отъ неприятелско нападение.

Въ днешно време ромънския воененъ флотъ (Дунавски и Черноморски) се състои отъ 48 различни по типъ и назначение кораба съ общъ корабенъ тонажъ крѣгло 19,000 тона, обслужвани отъ крѣгло 290 офицера и 3,700 подофицери и моряци. Той е въоръженъ съ общо 113 орѣдия отъ различенъ калибъръ (3.7 см. до 12 см. включително), 32 торпедни трѣби и 77 картечници.

**

Подробниятъ съставъ на ромънския воененъ флотъ е следниятъ:

Два наново построени въ 1929 година ескадрени торпедоносца „Regele Ferdinand“ и „Regina Maria“ съ водоизмѣстване по 1,850 тона и скоростъ



Ромънския торпедоносецъ „Naluko“.

38 морски мили въ часъ. Всѣки единъ отъ тѣхъ е въоръженъ съ V—12 см. орджия, I—7.6 противопланно орджие, II—4 см. орджия, II—картечни и V—53.3 см. торпедни тръби. Обслуга 140 души.

Два купени на старо отъ Италия ескадрени торпедоносци постройка 1919 г. — „Magastii“ „Magasesti“ съ водоизмѣстване по 1,745 тона и скоростъ 38 възела въ часъ. Всѣки единъ отъ тѣхъ е въоръженъ съ V—12 см. и IV—7.6 см. орджия, II—картечни и IV—45 см. торпедни тръби. Обслуга по 140 души.

Шестъ торпедоносца — „Naluco“, „Smeul“, „Sborul“, „Vartij“, „Vijella“ и „Vifor“ — постройка 1914 година, съ водоизмѣстване всѣки по 266 тона и скоростъ 24 възела. Всѣки е въоръженъ приблизително съ: II—6.6 орджия, II—картечни и II—45 см. торпедни тръби. Обслуга по 30 души.

Единъ подводникъ — „Delfin“ (окончателно построенъ въ Италия и готовъ за предаване, но още не приетъ отъ ромънското правителство. По неговото предаване и приемане се води още споръ) съ надводно водоизмѣстване 650 тона и подводно—900 тона; надводна скоростъ 14 възела, а подводна—9 възела. Въоръжение: I—10.2 см. орджие и VIII—торпедни тръби.

Единъ корабъ—майка за подводници „Constantza“, построенъ въ 1928 година, водоизмѣстване 2300 тона, въоръженъ съ II—7.6 см. орджия.

Четире канонерски лодки типъ „Capitan Dimitrescu“, постройка 1917 година, водоизмѣстване 350—400 тона и скоростъ 12—15 възела въ часъ. Всѣка една отъ тѣхъ е въоръжена съ II—10 см. орджия и II—картечни. Обслуга 50 души.

Два рѣчни монитора „Besarabia“ (бившъ австро-унгарски „Inn“) и „Vukovina“ (бившъ австро-унгарски „Sava“), постройка 1915 година, водоизмѣстване 560 тона и скоростъ 12 възела. Всѣки единъ отъ тѣхъ е въоръженъ съ: IV—12 см. (две дългостволни и две късостволни), II—6.6 см., II—4.7 см. орджия и IV—картечни. Обслуга 100 души.

Четире рѣчни монитора типъ „Joan Bratianu“, постройка 1908 година, водоизмѣстване 680 тона и скоростъ 12 възела. Всѣки единъ отъ тѣхъ, е въоръженъ съ: III—12 см., I—7.5 см., II—4.7 см. орджия и IV—картечни. Обслуга 100 души.

Единъ рѣченъ мониторъ „Ardeal“ (бившъ австро-унгарски „Temes“), постройка 1904 година,

водоизмѣстване 450 тона и скоростъ 10 възела. Той е въоръженъ съ II—12 см., I—9 см., II—4.7 см. орджия и II—картечни. Обслуга 80 души.

Седемъ рѣчни патрулни лодки (ведети) типъ „Capitan Nicolae Lasca Bogdan“, постройка 1907 година, водоизмѣстване 45 тона и скоростъ 18 възела. Всѣка една отъ тѣхъ е въоръжена съ I—4.7 см. орджие и I—картечница. Обслуга 20 души.

Четире рѣчни патрулни лодки типъ „Argesul“, постройка 1894 година, водоизмѣстване 30 тона, скоростъ 10 възела, въоръжени съ две картечни.

Три рѣчни патрулни кораба типъ „Bistrita“, постройка 1888 г., водоизмѣстване 100 тона, скоростъ 12 възела, въоръжени съ по едно 3.7 см. орджие.

Нѣколко рѣчни полицейски корабчета, например: типъ „V. A. S“ (бивши италиански „M. A. S“) и други, съ водоизмѣстване 40 тона, и скоростъ 15 възела, въоръжени съ по една картечница.

Четире патрулни лодки за долния Дунавъ, типъ „Majgor Petre“, постройка 1921 год., водоизмѣстване 9 тона, скоростъ 15 възела, въоръжени съ по едно 3.7 см. орджие.

Единъ вѣтроходенъ учебенъ корабъ съ спомогателна машина „Mircea“, постройка 1882 год. (поправенъ и подновенъ въ 1924 година), водоизмѣстване 350 тона, скоростъ 8 възела, въоръженъ съ три картечни.

Единъ корабъ водачъ на флотилии „Masin“, постройка 1922 година, водоизмѣстване 200 тона, скоростъ 12 възела и обслуга 30 души.

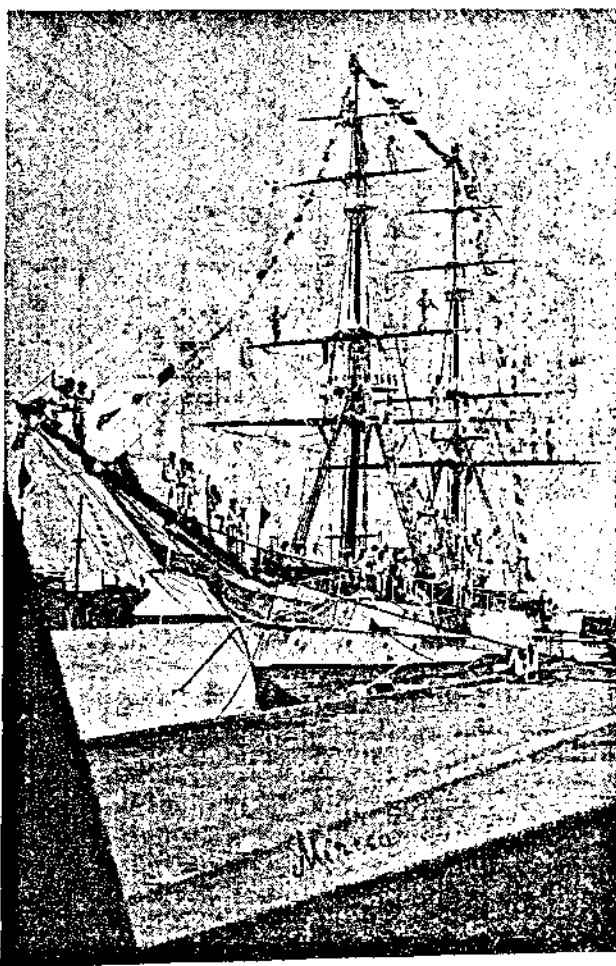
Споредъ тия данни се вижда, че Ромъния разполага на Дунава съ 36 различни кораба съ общъ тонажъ 7,300 тона, въоръжени съ общо XXIII—12 см., XI—10 см., IV—7.6 см., IV—6.6 см., XXI—4.7 см., VII—3.7 см. орджия и LIX—картечни.

На Черно море тя разполага съ 12 различни кораба съ общъ тонажъ 11,730 тона, въоръжени общо съ: XX—12 см., I—10 см., XII—7.6 см.,

VIII—6.6 см., IV—4.7 см. орджия, XVIII—картечни и 32 торпедни тръби.

Срещу това ние съ какво разполагаме? — Съ нищо! Ние нѣмаме право да имаме воененъ флотъ.

С. Н. И.



Ромънскиятъ учебенъ корабъ „Mircea“.

МОРСКИ НОВИНИ.

Англия. Годишното събрание на Chamber of Shipping се е състояло на 16. февруарий т. г. Интересен е публикуваният от него годишен доклад, който изнася много красноречиви цифри за състоянието на световното корабоплаване.

През 1932 г. фрахта е спадналъ съ 7% и е съ 20 по-долу отъ средния фрахтъ отъ преди войната. Разходътъ на стъкмителитъ си оставатъ съ 60% надъ тѣзи преди войната; макаръ че заплатитъ на моряцитъ сж намалени, тѣ сж съ 60% надъ тѣзи отъ преди войната. По стойностъ световната търговия е спаднала съ 42% между 1929 и 1931 г., а 1932 г. е докарала ново намаление съ 20%, така че днесъ търговията е приблизително на половината отъ тази презъ 1929 год. По обемъ световната търговия е спаднала презъ 1931 год. въ сравнение съ 1929 г. съ 16%, а 1932 г. е докарала допълнително намаление отъ 10%; по този начинъ обема на международната търговия днесъ не е по-голямъ отъ този преди войната, макаръ че населението на земята е увеличено съ 15%, а тонажа е увеличенъ съ 43%. Тонажа отъ 49 милиона бруто тона е станалъ 70 милиона бруто тона, като се е увеличилъ съ 43%. 14,500,000 тона корабенъ тонажъ е разоръженъ, което прави 21 1/2% отъ световния тонажъ.

Събранието е завършило съ следната резолюция:

„Считайки, че е необходимо да се използва най-добре идущата световна стопанска конференция, за да се възстанови развитието на международната търговия, настоява предъ английското правителство, че е необходимо да се уреди окончателно въпроса за военните дългове, да се възстанови международния кредитъ, да се премахнатъ всички прѣчки за размяната, спѣшнитъ за търговията съ девизи, всички видове поощрения, както и държавнитъ субсидии дадени на параходнитъ дружества, да се анулиратъ или да се измѣнятъ протекционистичнитъ тарифи и да се взематъ всички мѣрки за поощрение международния обмѣнъ“.

Конференцията е отбелязала, че напушането на златния еталонъ и принципа за свободната размяна ще доведатъ Англия до премахване и на принципа за свободата на трафика между пристанищата на империята и че стъкмителитъ ще искатъ отъ лѣржавата привилегии и субвенции. Конференцията прибавя, че въвеждането презъ 1923 год. на Trade Facilities Act, който подпомогна между другото и корабостроенето, е началото за подобни мѣрки и въ другитъ страни.

Германия. Германскитъ желѣзопѣтни компани сж дали ново улеснение на транспорта на вѣглища отъ басейна на Руръ за износъ презъ Бременъ и Хамбургъ. До преди нѣколко месеца тѣзи вѣглища сж минавали само по Рейнъ за Ротердамъ.

—Новата желѣзопѣтна тарифа Хамбургъ—Триестъ, е резултатъ на дълги преговори [по инициативата на съюза на германскитъ морски пристанища. Подобни преговори се водятъ съ Унгария и Чехославия.

Италия. Морски кредитъ. Съ декретъ е разрешена на Istituto per il Credito Navale емисията на нова подписка отъ 200 милиона лири въ 5% облигации за заеми на италианскитъ параходни дружества. Заемитъ трѣбва да бждатъ удобрявани отъ министритъ на Съобщенията и на Финансите. Ипотекарнитъ облигации сж гарантирани отъ държавата. По-раншната емисия е била съ 6 1/2%.

—Субвенцията на C-ia Adriatica di Navigazione. Това дружество групира следнитъ дружества San Marco, Puglia, Costiera, Industrie Marittime и Zafantina. Получавало е до сега 47,800,000 лири годишно за Адриатическата служба; споредъ новия договоръ субвенцията му става 54,880,000 лири годишно до 31 декемврий 1946 г. Дружеството е задължено да построи до края на 1933 год. единъ параходъ отъ 3,500 тона и другъ отъ 1,000 тона. И двата кораба трѣбва да се използватъ за адриатическитъ линии.

Съединени Щати. Съ 36 гласа срещу 32 сената е отхвърлила предложението за намаляване субвенцията на търговския флотъ, споредъ конгреситъ за пощенската служба. Искало се е отъ 35 1/2 милиона долара да се намали субвенцията на 20 милиона, за да се направи икономия. Противникитъ на този проектъ сж изтъкнали, че съ приемането му Съединенитъ Щати ще отидатъ на среща на желанията на английскитъ стъкмители, нѣкои сп които сж обърнали внимание върху значението на субсидиитъ, дадени на Американския търговски флотъ.

РАЗУЗНАВАНЕТО НА АНГЛИЧАНИТЪ ПРЕЗЪ ГОЛѢМАТА ВОЙНА. Въ Лондонъ е излъзла книгата „Гайния победителъ“, която прави разкрития върху нѣмския шпионажъ и английскитъ контрър шпионажъ презъ време на войната и обяснява унищожението на адмиралъ фонъ Шпе на Фалкландскитъ острови. Автора ѝ, г. де Рентеленъ, е бившъ ръководителъ на нѣмския шпионажъ въ Съединенитъ Щати. Той е билъ изпратенъ тамъ съ назначение да спре пренасянето на муниции за Европа. Той открилъ специална бомба, която се е поставляла нѣкъде въ кораба и се е взривавала презъ време на пътуването му въ морето. По заповѣдъ отъ Берлинъ г. де Рентеленъ трѣгва за Европа. Въ Английски води го арестуватъ и тогава се научава, че получената заповѣдъ отъ Берлинъ е фалшива и подадена отъ агентъ на Адмиралтейството. По унищожението на кръстосвачитъ на адмиралъ фонъ Шпе де Рентеленъ дава следнитъ разкрития, събирани презъ време на пленничеството му отъ Лордъ Хершелъ.

За потопяването на кръстосвачитъ на фонъ Шпе сж били достатъчни двата дреднаута „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“, които се намирили въ Егейското море (около Дарданелитъ).

Фонъ Шпе се е намиралъ въ това време въ Валпарайзо. Адмиралъ Холъ, директоръ на „Naval Intelligence“ (морското разузнаване) е построялъ два фалшиви кораба, точна имитация на „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“. Двамата манекена сж били занесени на вѣлкало въ Егейско море и една нощъ сж били подставени вмѣсто истинскитъ. Когато фалшивитъ кораби сж играли вече ролята си, двата дреднаута сж бързали съ пълна пара къмъ Фалкландскитъ острови.

Въ сжщото това време фонъ Шпе е получилъ заповѣдъ въ Валпарайзо да замине за Фалкландскитъ острови за да разруши радио-станцията въ Портъ Станлей. Фонъ Шпе намѣрилъ заповѣдта нецѣлѣвна, но се е подчинилъ и заминалъ за назначението си. Заповѣдта за заминаването му е изгубила, разбира се, пакъ отъ английския агентъ въ Берлинъ. Когато ескадрата на фонъ Шпе била на Фалкландскитъ острови, на 8. декемврий 1914 г. срещнала корабитъ на адмиралъ Стурди (дреднитъ „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“) и тукъ отъ тѣхъ била потопена.

АНГЛИЙСКО МНЕНИЕ ЗА ПОКРОВИТЕЛСТВУВАНЕ НА НАЦИОНАЛНОТО ЗНАМЕ.

Въ връзка съ въпроса за покровителството на националното знаме въ мореплаването интересни сж отговоритѣ, дадени отъ английския депутатъ Мичсонъ на морското списание „Сирена“.

„Споредъ менъ идеала е свободно мореплаване въ свѣта при условие, че лоялната конкуренция не ще бѣде нарушавана. Само поради обстоятелството, че другитѣ държави субсидиратъ търговскитѣ си флоти и затварятъ пристанищата си за нашитѣ кораби, ние сме задължени да покровителствуваме нашето мореплаване въ сжщитѣ размѣри, както другитѣ страни.

Азъ отивамъ по-далечъ отъ желанието да се намалятъ вноснитѣ такси за стокитѣ, внасяни съ английски кораби и предвиждамъ допълнителна такса върху стокитѣ внасяни подъ чуждо знаме.

На въпроситѣ Ви отговарямъ:

— „Мислите ли, че въ края на краищата ще е преимущество за нашето знаме да му се запази цѣлия трафикъ на империята“.

— „Да, като се има предъ видъ сегашното отношение къмъ нашитѣ параходи отъ чуждитѣ държави“.

— „Мислите ли, че подобни мѣрки, възприети срещу другитѣ държави не ще направятъ илюзорни крайнитѣ резултати на нашитѣ мѣрки?“

— „Та, тъкмо вследствие на нелоялнитѣ мѣрки, възприети вече отъ другитѣ държави, се явява необходимостта да запазимъ за нашия флагъ трафика на империята“.

— „Въ интереса ли е на Англия да дочака гласуването на подобенъ законъ отъ Американския конгресъ? Или трѣбва да вземемъ инициативата за отговоръ на субвенциитѣ?“

— „Азъ мисля, че ние сме въ правото си да

раздѣлимъ въпроситѣ и да отговоримъ на американскитѣ субвенции.

Скандално е единъ италиански параходъ на-примѣръ (субсидиранъ отъ държавата) или единъ грѣцки (плаващъ при условия не допустими отъ нашата държава) да може да конкурира нашето знаме въ собствената ни крайбрѣжна колониална служба, когато нашитѣ кораби не се ползватъ отъ сжщитѣ улеснения отъ страна на въпроснитѣ държави. При това ние имаме стотици разоржжени кораби и много хиляди безработни моряци!“

Отъ горнитѣ въпроси и отговори могатъ да се извадятъ много поуки за нашето мореплаване, което е заплашено окончателно да изчезе е. В. И.

РАЗОРЖЖЕНИЯ ТОНАЖЪ ВЪ СВѢТА.

Споредъ преценкитѣ отъ последнитѣ месеци разоржжения тонажъ въ свѣта се изчислява къмъ 13,416,000 бруто тона. По държави се разпредѣля така:

Англия къмъ 1.I.1933 г.	133 кораба	293,197 т.
Германия „ 1.II.1933 г.	324 „	917,000 т.
Франция „ 15.I.1933 г.		1,006,000 т.
Съед. Щати къмъ 1.IX.1932 г.		

за държавния флотъ 1,559,000 т.

за частния флотъ 2,273,000 т.

Холандия къмъ 1.I.1933 г.		782,000 т.
Норвегия „ 1.II.1933 г.		705,000 т.
Италия „ 1.I.1933 г.		638,000 т.
Швеция „ 1.II.1933 г.		288,000 т.
Испания „ 1.II.1933 г.		250,000 т.
Гърция „ 30.XI.1932 г.		240,000 т.
Белгия „ 1.VIII.1932 г.		231,000 т.
Япония „ 1.VII.1932 г.		226,000 т.
Дания „ 4.II.1933 г.		186,000 т.
Канада „ 1.VII.1932 г.		138,000 т.
Австралия „ 1.VII.1932 г.		112,000 т.
Останалитѣ страни около		712,000 т.

В. И.



(Приключенъ на 10.IV.1933 г.)

Ангеловъ, Тодоръ — „Синеоката французойка“ — Изъ споменитѣ на капитанъ Z — (в. Морски Ратникъ, г. V, брой 80, Варна 1.III.1933 г., стр. 2).

Ангеловъ, Тодоръ — „Бойкотажъ“ — Изъ споменитѣ на капитанъ Z — (в. Морски ратникъ, год. V, брой 81, Варна 15.III.1933 г., стр. 2).

Ангеловъ, Тодоръ — „Две необходими условия“ (в. Морски ратникъ, год. V, брой 82, Варна 1.IV.1933 г., стр. 1).

Ангеловъ, Тодоръ — „Капризитѣ на щастнето“ — Изъ споменитѣ на капитанъ Z — Разказъ — (в. Морски ратникъ, год. V, брой 82, Варна 1.IV.1933 г., стр. 2).

Алтъновъ, Дръ Б. — „Историческо развитие на корабоплаването“ (Списание на държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, год. VII, брой 9, София 1933 г., стр. 322—323).

Б. Н. С. Ф. и Българския Народенъ Морски Сговоръ (в. Спортъ, г. X, брой 575, София 17.III.1933 г., стр. 4).

Бушъ, Фрицъ Ото — „Тайната на германския подводникъ У-31“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 год., стр. 17 и 18).

Воденъ спортъ — Ползата отъ плаването (в. Спортъ, год. X, брой 575, София 17.III.1933 г., стр. 2).

В. И. — „На корабитѣ“ — Разказъ — (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 14—16).

Г. — „Морски зимни картини“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 10 и 11).

Д. Г. — „Бѣлия монастиръ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 6 и 7).

Ешкенази, Инж. И. — „Масови мини при постройката на

черноморскитѣ ни пристанища“ (Сп. на Инженерно-архитектното д-во, г. XXXIII, брой 7, София 1.IV.1933 г., стр. 92 и 93).

Златния товаръ на гемията „Санъ Фернандо“ (в. Македония, год. VII, брой 1907, София 27.II.1933 г., стр. 4).

Изваждането на германскитѣ флотъ при Скапа Флоу — Изваденитѣ параходи се продаватъ като старо жѣлѣзо — (в. Македония, година VII, брой 1930, София 27.III.1933 г., стр. 4).

Изложение на Варненския клошъ отъ Б. И. А. Д. (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXXIII, брой 7, София 1.IV.1933 г., стр. 100).

Игнатовъ, В. — „IV. Конгресъ на съюза на моряцитѣ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 год., стр. 3 и 4).

Каракоствоу, К-нъ В. — „Въпроса за пристанищнитѣ работници“ (в. Морски Ратникъ, год. V, брой 80, Варна 1.III.1933 г., стр. 1).

Конрадъ, Джозефъ — „Потъването на Тремолино“ — Повесть — Превелъ Добринъ Василевъ — Продължение отъ кн. 2 — (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 19 и 20).

Л-ски, Пр. — „Характера на морската въздушна война“ (Сп. Газова защита и авиация, год. III, кн. 2, София II.1933 год., стр. 7—9).

Лукинъ, кап. П. р. А. П. — „Въ черноморскомъ флотѣ“ (в. „Послѣднія новости“, № 4252, Парижъ 12.XI.1932 г.). L'avenir de l'école de pêche de Sozopol (La Bulgarie, XI-ème année, № 2889, Sofia 1.IV.1933, p. 4).

- Моряците искат параходи! (в. Морски ратникъ, год. VI брой 81, Варна 15.III.1933 г., стр. 1).
- Нечаевъ, А. — „Научно-промишлените изследвания по българскому побережью и ихъ значение для понимания биологии и распределения некоторых промысловыхъ рыбъ Черного моря“ (Рефератъ, четенъ на Събора на руските учени презъ 1930 година—Отдѣленъ отпечатъкъ отъ 8 стр.).
- Найденевъ, Н. — „Морски новини“ (в. Морски ратникъ, год. V, брой 81, Варна 15.III.1933 г., стр. 1).
- Нечаевъ, А. — „Продуктивността на водитъ предъ нашия брѣгъ въ риболовно отношение“ (Сп. Морски Сговоръ, г. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 22 и 23).
- Останки отъ корабитъ представляватъ постоянна опасностъ за навигацията. (в. Македония, год. VII, брой 1928, София 24.III.1933 г., стр. 4).
- Пашмаковъ, Эл. — „Нашиятъ търговски флотъ“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. XII, брой 2047, София 4.III.1933 г., стр. 4).
- Соболевъ, А. — „Импровизиранъ флотъ“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 7—10).
- Скорчевъ, Д-ръ П. Д. — „Бактериологично изследване на морската вода въ района на варненските морски бани съ огледъ на нейното съдържание на чревни бактерии“ (Сп. Морски Сговоръ, год. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 20—22).
- С. Н. И. — „Нешастия съ корабъ въ чуждите военни флоти“ (Сп. Морски Сговоръ, година X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 25 и 26).
- Терещенко, С. — „Загиването на Атлантикъ“ (Сп. Морски Сговоръ, г. X, брой 3, Варна III.1933 г., стр. 12—14).
- Чолакова, Златка — „Приказни страни“ — Пятни впечатления — Предговоръ отъ проф. Ал. Балабановъ — София 1933 г. (Издание на Хр. Г. Дановъ, 144 стр., цена 25 лева).

„Въ морѣ корабли“. — Морские рассказы отъ Александръ Гефтеръ — Парижъ 1932 год. (Издание Военно-морского союза. Стр. 160. Цена 18 фр. фр.).

Въ срѣдата на миналата 1932 год. въ Парижъ излъзе горната книга. Авторътъ ѝ Ал. Гефтеръ е бившъ морски офицеръ. Той, вече редъ години работи неуморно и дава въ различни списания и вестници разкази изъ морския битъ, писани правдиво, отговарящи на истината и действителността и крайно увлекателни, съ единъ лекъ и цѣлестиль.

Книгата съдържа 19 разказа, които заинтригуватъ читателя и се четатъ съ лекота.

„Въ морѣ корабли“ е цененъ приносъ къмъ художествената морска литература.

Издадена е книгата луксозно, както почти всички досегашни издания на руския Военно-морски съюзъ. На заглавната корица има оригинална цѣтна рисунка, изработена отъ самия авторъ.

Ив. Н. Ченчевъ.

„Моряки“ — Очерки изъ жизни морскихъ офицеровъ — отъ Г. К. Графъ — Парижъ 1930 година (стр. 272, цена 25 фр. фр.).

Ето още една хубава книга, чийто авторъ е славенъ морски офицеръ отъ руския флотъ.

Книгата е раздѣлена на 25 отдѣлни, увлекателно писани глави, всѣка отъ които може да се вземе като отделенъ разказъ.

Въ книгата „Моряки“ Г. К. Графъ описва спомени си, като се почне отъ подготвянето му за приемъ въ Морския корпусъ, животътъ му въ него, разкази му приключения като морски офицеръ при многобройните му плавания съ военния корабъ „Иртишъ“ и свърши съ разгрома на руския флотъ при Цусима.

„Моряки“ е написана леко и увлекателно. Чете се с интересъ.

Ив. Н. Ченчевъ.

Моря Каспийское, Черное, Балтийское, Ледовитое, Сибирское и Восточный океанъ — отъ Професоръ И. Танфильевъ. Москва—Ленинградъ 1931 г. (Главна редакция НКП РСФСР — Государственное Научно-Техническое Издательство, 248 стр., цена 4 р. 50 коп.).

Отбелязаната по-горе новоиздѣла книга представя отъ себе си последниятъ томъ отъ изданието въ 1916—1924 години въ Одеса трудъ на известния съвремененъ географъ — професоръ Гавраилъ Ивановичъ Танфильевъ (1857—1928). Този обширенъ трудъ заставлява географията Съветска Русия. Авторътъ, починалъ въ 1928 г., не е жалъ да издаде последниятъ томъ отъ своя трудъ и затова въ 1931 г. той се издава отъ Държавното научно-техническо книгоиздателство подъ редакцията на Професоръ В. П. Семеновъ — Тянь-Шанский.

Въ своятъ последенъ томъ отъ Географията на Русия на 248 страници покойниятъ професоръ Танфильевъ е да историята на изследванията, морфологията, хидрологията и биологията на миешитъ рускитъ брѣгове морета — Каспийското, Черното, Балтийското, Ледовитото, Сибирское и Източния океанъ. Къмъ всичко това той е далъ цѣна библиография върху засѣгнатитъ въпроси, обхващаща около 1,500 съчинения.

За насъ най-интересна е главата за миешето и миешитъ брѣгове Черно море (стр. 46—112). Въ първите страници той дава едно точно ясно и сбито описание Черно море по отношение на историята на изследването на морето, неговата морфология, хидрология и биология като наредъ съ това е изложилъ въ хронологически и накратко резултатитъ отъ изследванията на Черно море въ всѣко отношение и съществуващитъ хипотези по найпълно усненитъ въпроси. Тукъ той е посочилъ и важнитъ автори и съчиненията имъ, които най-добре вътъгляватъ и подкрепятъ засѣгнатитъ въпроси. На останалитъ 20 страници той е далъ единъ извънредно цененъ съвѣтъ на използваната отъ него литература върху Черно море, състоящъ се отъ 633 съчинения, въ което число влизатъ и съчиненията отъ най-ново време — до 1928 г.

Ние препоръчваме тази книга на всѣки, който се интересува отъ Черно море, а най-много — на нашитъ тели по география и естествениятъ науки, за които тя представлява единъ цененъ справочникъ за съвременното изучаване съ рускитъ морета и нашето Черно море.

Сава Н. Ивановъ.

Всѣка неполучена книжка

отъ списанието „Морски Сговоръ“

трѣбва да се поиска най-късно

следъ получаването на следнията.

Въ противенъ случай рекламациитъ се оставятъ безъ последствие.

Списанието излиза всѣки

мѣсець освенъ месецитъ юлий

и августъ.

„БЪЛГАРИЯ“

І-ВО БЪЛГАРСКО
ЗАСТРАХОВАТЕЛНО ДРУЖЕСТВО
(Основано презъ 1891 г. въ гр. Русе)

ЗАСТРАХОВА и ПРЕЗАСТРАХОВА:

ПОЖАРЪ, ЖИВОТЪ, ТРАНСПОРТЪ НЕЩАСТИИ СЛУЧАИ,
Гражданска отговорност, Кражба чрезъ взломъ,
Автомобили, Счушване (на витрини, джамове) и др.

„БЪЛГАРИЯ“ е най-старото и първостепенно
Застрахователно Дружество въ Царството
— съ всесвѣтска известностъ —

ГАРАНЦИИ на ДРУЖЕСТВОТО, на 31 дек. 1931 год.

КАПИТАЛЪ, РЕЗЕРВИ и др. лв. 156,775,395.73

ИЗПЛАТЕНИ ЗАГУБИ отъ учредяването на Д-вото 1,039,052,245.62

Представителства въ: Мадридъ, Лондонъ, Парижъ, Берлинъ,
Агенции: въ всички градове и по-важни селски центрове въ Царството.

Главенъ Директоръ на Дружеството:
Г. ТЕОДОРОВЪ.

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

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

4—3

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—3

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 канаващи.

ТЕЛЕФОНИ:

Фабриката 331.

Магазина 282.

10—4

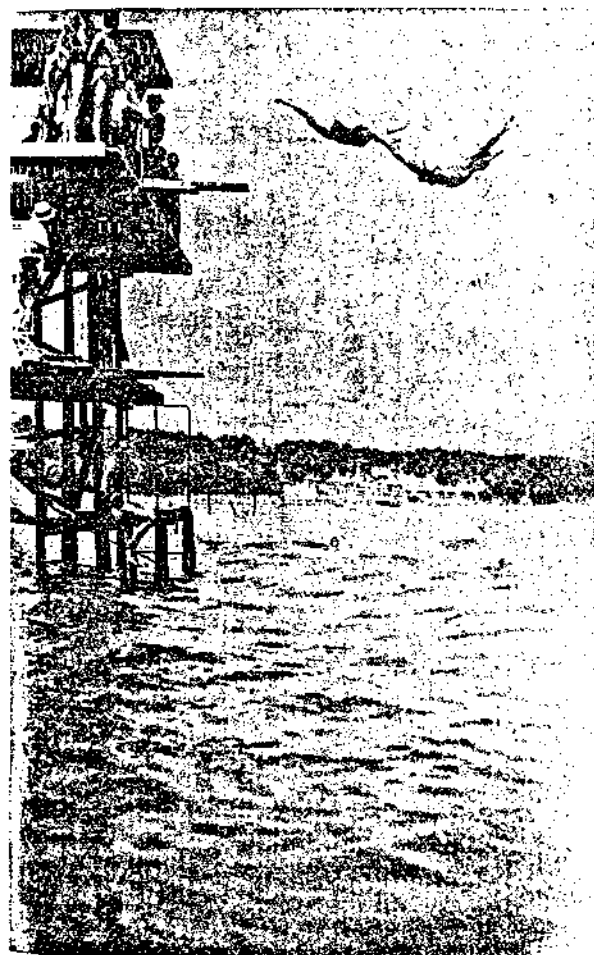
**ВЪ СКЛАДА НА ГЛАВНОТО УПРАВИТЕЛНО ТЪЛО НА БЪЛГАРСКИЯ
НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ СЕ НАМИРАТЪ СЛЕДНИТЪ
ПЕЧАТНИ ИЗДАНИЯ:**

Морска библиотека № 1, цена . . . 3 лв.	Черно море (общодостъпни студии) — часть I—отъ Сава Н. Ивановъ, цена . 30 лв.
Морска библиотека № 2, цена . . . 4 лв.	Черно море (общодостъпни студии) — часть II—отъ Сава Н. Ивановъ, цена . 30 лв.
Морска библиотека № 3, цена . . . 5 лв.	Практически указания за пред- сказване навремето отъ Сава Н. Ивановъ — изчерпано.
Морска библиотека № 4, цена . . . 6 лв.	Метеорология отъ Сава Н. Ивановъ, цена 25 лв.
Морска библиотека № 5, изчерпана.	Океанография отъ Сава Н. Ивановъ, цена 30 лв.
Морска библиотека № 6, изчерпана.	Изъ дневника на единъ морски юнkerъ отъ С. Черноморски, цена . . 20 лв.
Морска библиотека № 7, изчерпана.	Плаване отъ А. Друмевъ, цена . . . 15 лв.
Морска библиотека № 8, цена . . . 11 лв.	Нуждата отъ Б. Н. Морски Сго- воръ, неговитъ цели, срѣдства и дейность, отъ П. Павловъ — цена 5 лв.
Морска библиотека № 9, цена . . . 11 лв.	Морето и слънцето —лѣчебно зна- чение и използване—отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена 5 лв.
Морска библиотека № 10, цена . . . 15 лв.	Историческо развитие на военно- то и търговско корабоплаване и значението имъ за народитъ отъ П. Павловъ, цена 5 лв.
Морска библиотека № 11, цена . . . 10 лв.	Нашиятъ Черноморски брѣгъ (Гео- графски прегледъ) отъ Ив. Батак- лиевъ, цена 5 лв.
Морска библиотека № 12, цена . . . 5 лв.	Българска ревниера (Опитъ за кли- матично—здраволѣчебно проучва- не, отъ Д-ръ Ал. Недѣлковъ, цена . . 5 лв.
Морска библиотека № 13, цена . . . 10 лв.	Излазъ на България на Бѣло мо- ре (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 морскитъ 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-КРАСИВИЯТ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНА ЕВРОПА ВАРНА

ай-модерни бански съоръжения за студени и топли морски бани. Модерно казино 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, тенисъ 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.

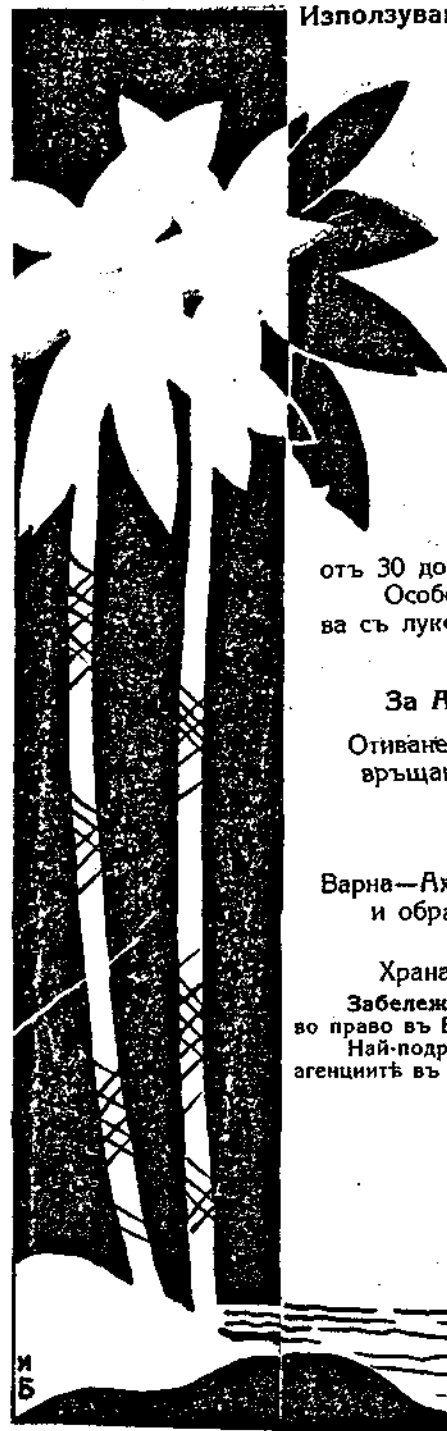


Отъ 15. юний до 15 септемврий лѣтовницитѣ се ползватъ съ 25% намаление по българскитѣ държавни железници.

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

ОТНАСЯЙТЕ СЕ ЗА ВСИЧКО ДО БЮРОТО ЗА ЛѢТОВНИЦИ.

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.



Използвайте дружествените параходи за да получите възможността да се полюбувате на морето! Със параходите на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пътувания, които да Ви оставят мили неизлъчими спомени. Вие ще опознаете крайбрежието и ще вкусите от прелестите на близкия изток, чаровет на когото привличат хиляди и хиляди туристи от всички краища на света.

Дружеството поддържа три редовни линии:

- а. Крайбрежна: Варна—Бъла—Месемврия—Ахито—Созопол—Бургас—Кюприя—Василико—Ахтопол и обратно;—два пъти седмично.—От 15. Юний до 15. Септемврий директни съобщения Бургас—Варна и обратно, специално за курорта.
- б. Пирейска: Варна—Бургас—Цариград—Пирей—Хиос—Метелин и обратно—два пъти в месеца.
- в. Александрийска: Варна—Бургас—Цариград—Родос—Палестина—Александрия—Порт-Сайд—Остров Кипр—Пирей и обратно—два пъти в месеца.

При групови пътувания Дружеството прави намаления на тарифите от 30 до 50% (но не и върху храната).

Особен интерес представлява пътуването до Александрия, което се извършва със луксозните и бързоходни параходи „Бургас“ и „Царь Фердинанд“.

ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейс:

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

За Пирейския рейс:

Отиване и връщане	I класа . .	лв. 5000
	II класа . .	лв. 4000
	III класа . .	лв. 2000

За крайбрежния рейс:

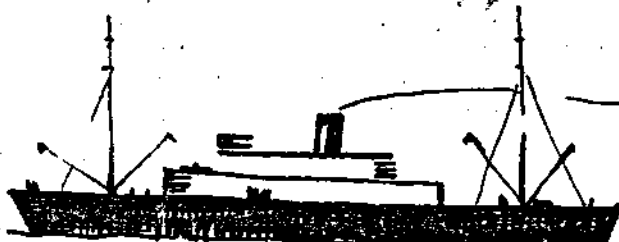
Варна—Ахтопол и обратно	I класа . .	лв. 680
	II класа . .	лв. 540
	III класа . .	лв. 360

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

Храна по лв. 150 на ден за I и II класа, за българското крайбрежие.

Забележка: Върху горните такси за пътешките билети се събират допълнително кей-во право в Варна и Бургас по 15 лв., а в малките крайбрежни пристанища по 5 лв. на лице.

Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пътуващите, се получават от агенциите в Варна и Бургас и крайбрежните, а също и от Дирекцията.



СЪДЪРЖАНИЕ: 1. Покровителство на националното корабоплаване от В. И.; 2. Водната на Дунавските устия от лейтенант Аренс; 3. Отбразите от А. М. Н.; 4. Институт за корабни и тропически болести от А. М. Н.; 5. Преди три века от Н. Панайотов; 6. Сждба — Разказ от С. Терешенко; 7. Кръщение при преминаване на тропика от Н. Д. Мишев; 8. Защо вървам в сънищата от Commander Carstickdale; 9. По неволя корабен готвач от Капитан К. Херберт; 10. Магелан и Великия океан от Чарлс Дж. Фингър — Превел от английски Вл. Иванов; 11. Риболов с електричество от Д-р Г. В. Паспалев; 12. Морски спорт; 13. Официален от дъль; 14. Морски новини — Военния флот на Ромъния; 15. Морски книгопис.