

XIV 26312



МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА XI.
КНИЖКА I. - 10
ВАРНА.
ЯНУАРИЙ 1934г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Главенъ редакторъ: П. ОФ. Я. АРНАУДОВЪ

Редактори: Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ, ИНЖ. Г. КУПОВЪ И ИНЖ.-ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ.



Произвежда първокачественни памучни прежди.

Най-голяма издръжливост, еднакво равни
жици, най-износни цени — ето какво отли-
чава българските прежди отъ чуждитъ.

Предпочитайте българското производство!

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТЪ „ЦАРЬ БОРИСЪ“.

Продажби чрезъ генералнитъ представители:

СУЗИНЪ и С-ие А. Д. СОФИЯ—ВАРНА.

10—10

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—10

Към морето и Дунав за напредък!

05



ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

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

ГОДИНА XI. БРОЙ 1.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВЕТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ

Отдѣленъ брой 20 лв.

ВАРНА, януарий 1934 год.

инв. 26312 отд. XIV — 6190

Гл. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ

ЕДИНАДЕСЕТАТА ГОДИНА.

Съ лѣтошния съборъ се закръгли първото десетилѣтие на озаконено съществуване на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Съ декемврийския брой на „Морски Сговоръ“ пѣкъ се приключи първата десетгодишнина на съюзния ни печатенъ органъ, най-главното сръдство за пропаганда на нашия идеи. Тия десетъ години, презъ които излиза нашето списание, сж периодъ на създаването и закрепването на българската морска идеология; презъ него се внедри въ душата на българския народъ морската идея и последниятъ се приближи значително до морето. На ръководнитъ личности и на широкитъ слоеве на нашето общество се уясни въ голѣма степенъ и става все по-ясно стопанското, политическото и културното значение на морето и Дунава за нашия народъ, и съзнанието за това значение, въ противесъ на онова, което ставаше преди, започва да играе все повече опредѣляща роль при установяването на една единна национална външна политика.

Презъ това време се разработи значително и нашето морско дѣло въ разнитъ си прояви, въ връзка съ набелязаното ново съзнание. Резултатъ на последото се явява повишената грижа за националния ни търговски флотъ и за родното ни корабоплаване, изразена въ прокарването на закона за търговското ни корабоплаване и изработването на законопроектъ за поощрение на родното корабоплаване, чието приемане въ народното събрание предстои. Благотворнитъ последици отъ пропагандата на Б.Н.М.С. въ това направление сж вече на лице: само въ последнитъ 2—3 месеца тонажътъ на по-големитъ търговски

кораби подъ националния ни флагъ се удвои, а изглежда, че не следъ дълго време той ще бжде и утроенъ.

Не по-малко грижи се положиха и за по-българяването на черноморското ни крайбрежие, което благодарение на енергичната намѣна на ръководнитъ дейци въ организацията ни днесъ има напълно български обликъ. Енергично се действува за налагането на българско национално съзнание и на други нѣкои мѣста, гдето то още не е здраво закрепнало, както напр. въ известни мѣста на дунавския ни брѣгъ.

Сжщо така и здравно-лѣчебното значение на морето е вече напълно уяснено на нашето общество и дѣлото на морските почивни станции и на детскитъ морски лѣтoviща, отъ които пведи десетина години нѣмаше нито поменъ, се разраства и затвърдява все повече. Хиляди възрастни намиратъ лѣте отмора и възстановяватъ силитъ си на морския плажъ; хиляди деца каляватъ невръстнитъ си организми и волята си подъ живителнитъ лъчи на слънцето и въ освежителнитъ вълни на морето—въ колеснитъ на Б.Н.М.С. и на други организации и институти освенъ това у тяхъ се култивира другарство и корпоративенъ духъ, толкова необходимъ за новото време. Красиви, импозантни палати на организации и съюзи, както и килии ели на частни лица красятъ брѣга при Св. Константинъ, Гюзекенъ, Месемврия и другаде.

И нашиятъ воденъ спортъ получи значителенъ тласкъ напредъ, особно презъ последната година. Благодарение на това, че на нашата централна просветна властъ се уясни напълно

гражданното значение на водния спорт за тълесното възпитание на младежта, той се поставя вече на солидни начала. Въ няколко градове и редица села има вече модерни плавателни, чийто брой се увеличава ежегодно. Съ приемането на Б.Н.М.С. въ ФИНА неговото положение като единствено компетентна организация по водния спорт у насъ се затвърди окончателно, като същевременно се осигури и правилното развитие на същия.

Най-после създаде се и нашата морска книжнина. Колкото и да е скромна въ сравнение съ морската литература на други народи, тя е много значителна въ сравнение съ онова, което имаме преди тоя периодъ, когато тя бѣше въ наченките си. Тогава морските въпроси интересуваха само единъ тѣсенъ кръгъ отъ специалисти и професионалисти, които намираха необходимото въ чуждата литература. Днесъ не само специалисти пропагандиратъ морето, Дунава и свързанитъ съ тѣхъ промисли и начинания и популяризиратъ морските проблеми върѣдъ широкитъ кръгове на българското общество, било въ отделни книги, било въ списания и вестници, които все по-охотно и по-широко разтварятъ колонитъ си за подобни въпроси.

Безспорно единъ много голѣмъ дълъ отъ заслуга за тоя значителенъ напредѣкъ на морската идеология и морското дѣло у насъ се пада на списанието „Морски Сговоръ“, чрезъ което главнитъ деятели и идеолози на Б.Н.М.С. — първитъ пионери на нашето морско дѣло — правятъ достъпни на широката публика морските и дунавските проблеми. Презъ досегашния си десетгодишенъ периодъ „Морски Сговоръ“ е билъ архивъ на нашата морска мисъл и ратникъ на морското ни дѣло въ разнитъ му прояви. Така въ него бѣха застъпени търговско и военно корабоплаване, морско и рѣчностопански отрасли, морска биология и геология, морска история и география, морска поезия и белетристика, морски лѣтoviща и воденъ спортъ. Паралелно съ нашето морско дѣло на страницитъ му сж отбѣлязвани респектъствани всички по-важни прояви на морската мисъл, творчество и дейностъ въ чужбина — това се налагаше освенъ, за да се даде тласкъ на родното ни строи-

телство въ тия области, още и поради оскъдната на морска действителностъ. Наредъ съ това „Морски Сговоръ“ бѣ върѣнъ стражъ на интереситъ на морска България.

Сжкия обликъ ще запази списанието и презъ второто си десетилѣтие когато започва съ този брой. То ще продължава да повдига всички жизнени въпроси, свързани съ морето и Дунава, ще държи постоянно будно съзнанието на нашата общественостъ за морските ни идеали и ще служи все така неуклонно на главната идейна целъ на Б.Н.М.С. — приближаване душата на нашия народъ до водната стихия. То ще продължава да пази съ непоколебима енергия и морските ни интереси.

Финансовитъ стѣснения на Главното Управително Тѣло на Б.Н.М.С., предизвикани отъ общата стопанска криза, наложиха известно намаление на обема на списанието. Това обаче не ще се отрази ни най-малко неблагоприятно на неговитъ ценности и достоинства, а напротивъ ще предизвика още по-гrijчивъ подборъ на материала. Качествено подобрение, съчетано съ по-голямо разнообразие, ще цели да с були интересъ къмъ „Морски Сговоръ“ въ по-широки кръгове на българското общество и да го направи любимо четиво на възрастни, юноши и деца.

Разбира се, задачита на списанието ще бѣде улеснена въ висша степенъ, ако редакцията бѣде подкрепена отъ неговитъ читатели, било като будятъ интересъ къмъ идеитъ на Б.Н.М.С. и станатъ тѣхни дейни разпространители, било като привличатъ нови абонати на списанието и членове на организацията. Редакцията ще бѣде крайно благодарна и за ценни бележки и приноси изъ областта на въпроситъ отъ обсега на списанието. Съ тая надежда за активна подкрепа отъ страна на читатели и членове и преизпълненъ съ въра въ крайния успѣхъ на дѣлото на Българския Народенъ Морски Сговоръ презъ втората десетгодишнина, редакциониятъ комитетъ пожелава на клоноветъ на организацията, тѣхнитъ членове и на всички читатели на списанието плодoвита и успѣшна дейностъ презъ второто десетилѣтие за напредѣка и благодот на велика Морска България.

Варна, януарий 1934 г.

„Морски Сговоръ“.

ОТЪ БРѢГА НА МОРЕТО

В ъ л н и

Надъ пѣнни, яростни води,
изъ дълбинитъ морски стене
подводна, дива мощъ.

Встрани,

разбиватъ се вълни солени
на капки о брѣга, и пакъ
назадъ се връщатъ разярени...
Така, по пѣтъ единъ и сжщъ,
завърщатъ се тѣ не веднѣжъ;

така, напредъ-назадъ, сърдити,
тѣ търсятъ пѣтища открити...

Ф а р ъ т ъ

На пѣсѣчния брѣгъ стоя съ потъналъ взоръ
дълбоко подъ нощта на гибелнитъ бездни,
а слънцето мѣждѣ въ далечния просторъ,
окжпано въ мъгли и бури неизбѣжни.
Щомъ буря залюлѣ настърхналия грѣбъ
на морската снага, изтрѣпнала и морна:
вълнитъ тамъ безпиръ налитатъ съ поривъ тѣпъ
къмъ острови безброй и заливи просторни.

И въ шеметната площъ, въ подводни глѣбини,
зачуватъ се тръби прегракнали и глухи:
тамъ кораби пращатъ и буря зла свисти,
и, като огненъ мѣхъ, морето се задъхва.
Въ неспирната борба, надъ мрачния гранитъ,
срѣдъ мрачните води, тогава само фара,
неустрасимъ и старъ, остава като щитъ,
обгърнатъ отъ мъгли и тежка морска пара.

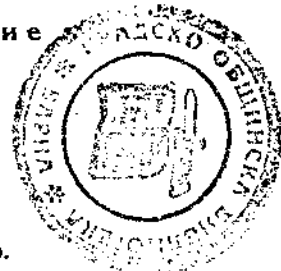
Звезда

Надъ морските бездни—далеко,
обгръщанъ отъ зли самоти,
въ тъмнитѣ—ту морно, ту леко —
изъ хаоса корабъ лети.
Изъ хаоса, въ нощитѣ бурни,
трепти лѣчезарна звезда: —
ту блесне, ту волно се втурне
въ тъмнитѣ безъ пѣтъ и следа.
Пониса се корабъ въ заблуда,
срѣдъ бѣсна шумъ на вълни,

а въ бурнитѣ нощи отвсѣде
обгръщатъ го стрѣвни тъми.
Но вмигъ отъ звездата лѣчиста
поронватъ се струйки зари,
и корабътъ трѣгва къмъ изтокъ,
съ надежда за нови зори.

Съзерцание

Самотенъ по брѣга вървѣхъ
и взирахъ се въ далечинитѣ,
и тъй азъ дълго тамъ следѣхъ
играта мрачна на вълнитѣ.
Вълната гонѣше вълна,
едни разбиваха се лесно,
а други съ ропотъ и злина
въ брѣга се блѣскаха по-бѣсно.
И дълго мислѣхъ си: така
и ний на страститѣ въ хомота
вървимъ—ту съ радостъ, ту съ тѣга —
по пѣтя стрѣменъ на живота.



Ас. Калояновъ.

Капитанъ 1 рангъ о.з. Вариклечковъ.

КЪМЪ ПО-СВѢТЛО БЪДЕЩЕ!

„Държава съ армия—има само единъ юмрукъ;
Държава съ армия и флотъ — ги има два!“
Петъръ Велики.
„Който владѣе моретата — владѣе свѣта!“
Нелсонъ.

Ние Българитѣ и въ далечното и въ недав-
нашното си минало сме се отличавали съ своята
класическа незаинтересованостъ къмъ морето, мор-
скитѣ брѣгове и всичкитѣ свързани съ тѣхъ сложни
жизнени, политически и економически въпроси.
Едва следъ последнитѣ войни, следъ като
така жестоко почувствувахме върху сами себе си
жалкитѣ последици отъ загубване на войнитѣ, —
за което твърде много допринесе нашата незаин-
тересованостъ къмъ морето, — ние почнахме да
даваме видъ, като че искаме да се отърсиме
отъ нея.

За жалостъ, обаче, фактитѣ показватъ, че
ние все още не сме налучкали правия пѣтъ,
лутаме се въ безпѣтица и се занимаваме съ ра-
боти, които сж още далечъ преждевременни и на
konto би дошелъ редътъ едва, следъ като уредиме
редица други, много по-належащи и много по-
необходими.

Държавната ни отбрана е осакатена! Още
преди 300 години Петъръ Велики бѣ казалъ, че
„Държава съ армия има единъ юмрукъ, а държава
съ армия и флотъ—ги има два!“ За жалостъ, ние
имаме сега само единия юмрукъ — армията, а за
втория — военния флотъ, нито се и сѣщаме да
мислимъ. Ще ни възразятъ нѣкои: „Но,—договора
отъ Ньой!“—Да, вѣрно е, че договорътъ отъ Ньой
ни налага тежкото ограничение да нѣмаме воен-
ненъ флотъ. Но нали сѣщиятъ договоръ ни заб-
ранява да имаме и постоянна армия? Такава ние
и въ действителностъ нѣмаме. Но какво виждаме?
— Нима има българинъ, който да не съзнава необ-
ходимостта за страната отъ редовна, вмѣсто
доброволческа армия? Нима нашитѣ правителства,
чиято безупрѣчна коректностъ въ външната поли-
тика е станала пословична, не правятъ похвални
усилия да издействуватъ разрешение за преминава-
не отъ милиционна къмъ постоянна армия? — Ние
искаме съгласието на победителитѣ. Нима би могло

да се нарекатъ тия искания нарушение на дого-
вора? Нѣщо по-вече! — Нима дори и отъ самитѣ
държави победителки, тѣзи сѣщитѣ, които ни на-
ложиха ограниченията (напр. Ан. лия, Франция,
Италия) не се чуватъ все по-често гласове да ни
се разреши постоянна армия вмѣсто наемна?

Всичко това е много хубаво. Лошото въ слу-
чая е, че, докато ние полагаме всички усилия, за
да осигуриме единия юмрукъ на държавната от-
брана, за другия не правимъ абсолютно нищо,
не се дори и сѣщаме. Разбира се—думата ни тукъ
не е за голѣмъ, нападателенъ, агресивенъ флотъ,
а за малъкъ, чисто отбранителенъ. Не е ли за
очудване обстоятелството, че покрай многото гри-
жи и постѣпки за създаване на постоянна армия,
досега не се чу нито единъ гласъ, изхождащъ
безразлично отъ правителствени или отъ частни
срѣди, за разрешаване на България и воененъ
флотъ?

Може би се, мисли, че понятието „армия“
включва въ себе си и понятието „флотъ“. Но ако
това е така, то е безспорно така само въ нашитѣ,
българскитѣ разбирания, защото навсѣкжде дру-
гаде, по цѣлото земно кълбо, флотътъ е нѣщо
съвсемъ отдѣлно и съвсемъ самостоятелно отъ
армията. И ако се действува за създаването на
постоянна армия, трѣбва да се действува незави-
симо отъ това—изрично и за създаване на воен-
ненъ флотъ. Защото въ никоя друга държава,
освенъ въ България, като се говори за армия, не
се разбира, че се говори едновременно и за ар-
мия и за флотъ. Но дано досегашното неправене
на постѣпки да ни се разреши и военненъ флотъ
е произлизало само отъ погрѣшното схващане
на обема на думата „армия“ и дано то не е ставало
поради убеждението, че намъ флотъ не ни трѣбва!...

Защото това, което става около насъ, е твърде
симптоматично:

Ние виждаме Югославия и Ромъния, макаръ и да притежаватъ отличенъ дунавски и много добъръ морски воененъ минно-торпеденъ флотъ, да правятъ грамадни усилия за подтягането на екипажитъ и морския си офицерски съставъ и да строятъ все нови и нови бойни единици. Гърция плаща стотици милиони драхми на 3—4 англичани —инструктори за преформиране и модернизиране на флота си. Турция въ нищо не имъ отстъпва и дори си е поставила като целъ гордата задача да стане най-силната морска държава на Егея и въ източното Сръдиземно море. А болшевишка Русия въздигна до първостепенна важностъ въпроса за възстановяването и засилването на разкапалия се презъ революцията воененъ флотъ, и трѣбва да ѝ се признае, че вече е постигнала удивителни резултати: освенъ това тя най-усилено строи въ многобройнитъ си корабостроителници все нови и нови бойни кораби. А всички тия съседски кораби, при единъ международенъ конфликтъ, много лесно могатъ да се струпатъ на нашата глава.—И тежко ни, ако тогава брѣговетъ ни не сж защитени и ако предъ тѣхъ нѣма наши кораби и мини, които да посрещнатъ враговетъ, защото... „морето съединява странитъ, които раздѣля“ и по сщщото това море, което сега ни „раздѣля“ отъ тѣхъ — ще дойдатъ вражескитъ кораби да разгромятъ цвѣтушитъ ни крайбрѣжни градове и да причинятъ загуби за милиарди.

Нѣщо по-вече:—отъ войната та до сега, ето вече петнадесетъ години, ние нищо не направихме, за да засилимъ поне отчасти нашитъ Морска и Дунавска полицейска служби. Останали като единствени стражи на нашитъ водни граници, тѣзи две служби разполагатъ съ съвсемъ малки и престарѣли корабчета и въ случай на въоръженъ конфликтъ не ще имъ остане нищо друго, освенъ съ честъ да загинатъ въ неравната борба съ противниковото неимоверно надмощие. И ако това самопожертвуване би спасило нашитъ крайбрѣжия, то би било все още резонно и оправдано... Но, трагичното въ случая е, че веднага следъ унищожаването на нашитъ корабчета — ще дойде редътъ на крайбрѣжнитъ ни градове и селища, а твърде възможно — и на нѣщо много по-лошо... Нима трѣбва да напомнима на прозорливитъ и на тѣзи, които познаватъ нашата стара и нова история, колко злини и нещастия е претърпѣло плѣмето ни само, защото не е имало могъщъ воененъ флотъ, защото е имало само единия „юмрукъ“? И... макаръ този юмрукъ да е билъ — общопризнато — единъ отъ най-могъщитъ и най-страшнитъ на времето си... все пакъ сме били изтиквани отъ благодатнитъ брѣгове къмъ голитъ и безплодни балкани, защото ни елипсвалъ вториятъ юмрукъ — така несинопатичнитъ на насъ българитъ „дървета безъ корени“, които сж правила толкова услуги на враговетъ ни и всѣкога сж изтрѣгвали победата отъ ржцетъ ни...

Инициативата на Българския Народенъ Морски Сговоръ — да се заеме по-непосрѣдствено съ популяризирането на военния флотъ и съ изтъкването на народа ни нуждата и необходимостта отъ него, — намираме по-вече отъ похвална. Ние не скриваме радостта си, че най-после Б. Н. М. Сговоръ ще отдѣли по-големо внимание на военноморското ни дѣло, съ което той прави на племето и държавата ни една неизмѣрима услуга.

Защото въ висша степенъ военниятъ флотъ е, кой-

то се нуждае отъ подобна пропаганда и популяризиране, особено — всрѣдъ единъ неморски народъ — като нашия! Защото облагитъ и преимуществата, които военниятъ флотъ дава на своята държава и на отдѣлнитъ ѝ граждани далечъ прехвърлятъ границитъ на единичнитъ осезания и разбираня и на съсловнитъ такива, а често дори и на общонароднитъ економически и политически схващания и интереси, и се поддаватъ, много по-малко отъ всѣко друго нѣщо, на непосредствено осезаване и чувствуване, безъ при това да губятъ нито най-малко отъ своето огромно политическо, економическо и историческо значение.

Трѣбва ли да изтъкваме напр., какво и колко много дължатъ на своитъ флоти мъничицитъ и иначе немощни Дания и Холандия — много помънички и много по-немощни дори и отъ насъ — и защо тѣхнитъ държави процъвтватъ и гражданитъ имъ благоденствуватъ, а ние — мизерствуваме?...

Като патриотично сдружение, претендиращо компетентно да представлява българската морска мисль предъ обществото, намъ се струва, че Морскиятъ Сговоръ трѣбва да постави на едно отъ първитъ мѣста, даже и на първо мѣсто измежду най-належащитъ си задачи, да работи за пропагандиране на нуждата за България отъ воененъ морски и рѣченъ флотъ. Защото вѣрваме, за всички е ясно, че България далечъ не се намира нито въ географическо, нито въ международно отношение въ положението на една Швейцария, Дания или Холандия, за да може да си позволява лукса да прави научни морски изследвания или да разучватъ други морски въпроси, безъ предварително, поне отчасти, да е осигурила собствената си кожа.

Ще ни заявятъ, може би, че Морскиятъ Сговоръ не е военно сдружение. Това е много право: Морскиятъ Сговоръ не е и не трѣбва да бжде военно сдружение! Но това съвсемъ не трѣбва да му пречи и съвсемъ не може да му забрани, като компетентенъ изразителъ на колективната морска мисль въ страната ни, да укаже, кое е преди всичко най-важното и най-належащото, да направи всичко възможно за неговото прокарване, а следъ това, или най-много едновременно съ това, да се занимае съ всичкитъ останали странични и помаловажни въпроси. Защото политическитъ партии, напр. сжщо не сж военни сдружения, но всѣка отъ тѣхъ, която добре разбира назначението си, счита и има за свой най-важенъ дългъ, покрай многото си други обществени задачи, да се грижи и за отбраната на страната, т. е. да се грижи и за въоръженитъ сили на държавата.

Въ горния редъ на мисли написахме тия редове, за да подчертаемъ голѣмото политико-обществено, ще кажемъ дори сждбоносно и историческо значение на акцията — популяризирането на неотмѣнната необходимостъ за отбраната на страната ни отъ воененъ флотъ — съ която се е заелъ Б. Н. М. Сговоръ. Нека всички най-искренно му пожелаемъ пълненъ успѣхъ въ така трудната му, но патриотична и благородна задача! Нека вѣрваме, че българинътъ, съ своя здравъ усетъ и съ своя вѣренъ инстинктъ за сждбата и бждещето си, ще схване указвания му пѣтъ, и смѣло и решително ще закричи по него, за да създаде най-после и осигури, чрезъ „двамата“ си юмрука, своята економическа и политическа независимостъ и своето добруване и благополучие!

Ст. Чолаковъ.

ТЪРГОВИЯТА НИ СЪ ИСПАНИЯ И РОЛЯТА НА Б. Т. П. Д-ВО.

Търговията ни съ Испания презъ последно време показва все по-отрадни изгледи. Презъ 1931 год. търговския ни балансъ е завършилъ съ едно пасивно салдо отъ 8,995,478 лева, презъ 1932 год. салдото е активно, но едва 2,249,265 лева, а само за първитъ 9 месеца отъ текущата година активното салдо става вече 114,913,000 лева. Бързото

подобрене на търговията ни съ Испания изпъква още по-очевидно, когато сравнимъ първитъ 9 месеца отъ текущата година съ първитъ 9 месеца отъ миналата година. Така се запазва и еднаквостта на сезоннитъ условия. Вноса и износа ни за тѣзи месеци е билъ следния:

Периодъ	Вносъ отъ Испания		Износъ за Испания		Балансъ	
	Тона	Стойностъ въ лева	Тона	Стойностъ въ лева	Тона	Стойностъ въ лева
1.1.—31.IX. 1932	157	7,764,000	983	3,970,000	+ 826	— 3,794,000
1.1.—31.IX. 1933	88	3,064,000	12,475	117,977,000	+ 12,387	+ 114,913,000
Увеличение (+) или намаление (—) презъ 1933 въ сравнение съ 1932 год.	— 69	— 4,700,000	+ 11,492	+ 114,007,000	+ 11,561	+ 118,707,000

Първитъ 9 месеца отъ 1933 год. сж по-благоприятни въ хоризонтално и въ вертикално направление по табличката. Износа е много по-голямъ отъ вноса както по количество, тъй и по стойностъ. Отъ Испания сме внесли само 88 тона стока, а сме изнесли 12,475 тона. Стойността на внесенитъ стоки е едва 3,064,000, когато износа ни за тази страна струва 117,977,000 лева. Салдото е въ наша полза за количеството и стойността на стокитъ — 12,387 тона за 114,913,000 лева. Толкова е чистата ни печалба отъ търговията ни съ Испания за първитъ 9 месеца на текущата година. За сжщото време миналата година салдото по количество е било въ наша полза, именно +826 тона, но салдото по стойностъ е било въ наша загуба, именно — 3,794,000 лева. Благоприятния развой на търговията ни се очертава и чрезъ вертикалното сравнение по колонитъ на таблицата. Презъ първитъ 9 месеца на 1932 год. сме внесли 157 тона за 7,764,000 лева, когато за сжщото време 1933 год. сме внесли по-малко стоки и за по-ниска стойностъ — 88 тона за 3,064,000 лева. Вноса ни отъ Испания е намалѣлъ съ 69 тона за 4,700,000 лева. Въпреки това износа ни се е увеличавалъ и то много чувствително. Отъ 983 тона за 9-тѣхъ месеца презъ 1932 год. достига до 12,475 тона презъ сжщитъ месеци на 1933 год. Стойността на износа се повишава отъ 3,970,000 лева на 117,977,000 лева. Съ други думи, износа ни презъ първитъ 9 месеца на текущата година е нарастналъ съ 11,492 тона и 114,007,000 лева въ сравнение съ износа за сжщия периодъ отъ 1932 год.

Истинското значение на търговията ни съ Испания ще се очертае най-убедително, когато сравнимъ салдото й съ салдата на търговията ни съ други страни. По голѣмина на тѣзи салда — само активнитъ за времето отъ 1.1. 1933 до 30.IX. 1933 год. — разнитъ страни могатъ да бждатъ наредени въ следния порядъкъ:

1. Испан., съ актив. салдо въ наша полза	114,913,000 л
2. Белгия, „ „ „ „ „	112,768,000 „
3. Австрия, „ „ „ „ „	107,658,000 „
4. Германия, „ „ „ „ „	54,377,000 „
5. Холандия, „ „ „ „ „	44,447,000 „

6. Египетъ съ активно салдо въ наша полза	42,360,000 л
7. Полша „ „ „ „ „	28,241,000 „
8. Дания „ „ „ „ „	19,974,000 „
9. Палестина „ „ „ „ „	17,723,000 „

Испания стои, следователно, на първо мѣсто по ползата за насъ. Непременно трѣбва да се забележи, че търговията ни съ нѣкои, иначе познати на нашия експортъ, страни завършва съ пасивно салдо. Такава е, напиримър, Италия, съ пасивно салдо 94,932,000 лева, Англия, съ пасивно салдо 88,051,000 лева, Романия, съ пасивно салдо 63,745,000 лева и пр.

По-главнитъ стоки, които презъ 9-тѣхъ месеца на текущата година сме изнесли за Испания сж:

- 1) дървени въглища — 5,568 тона за 7,548,000 л.
- 2) яйца — 4,316 „ за 103,522,000 „
- 3) кокошки — 34,619 броя за 1,132,000 „
- 4) фий на зърна — 1,096 тона за 3,037,000 „
- 5) царевица — 924 „ за 1,479,000 „
- 6) бобъ — 455 „ за 977,000 „

Погледа се спира на износа на яйца — близо 104 милиона лева — още повече, че досегашнитъ ни пазари (Германия, Швейцария и пр.) препятстватъ внасянето на наши яйца. Общия ни износъ на яйца за 9-тѣхъ месеца достига 308,112,000 лева. Значи 33,6% отъ цѣлия ни износъ е отправенъ за Испания. Следъ нея идва Швейцария, съ 89,834,000 лева, Германия, съ 47,513,000 лева, Австрия, съ 42,739,000 лева и пр. Отъ цѣлия ни износъ на дървени въглища на сума 9,109,000 лева, на Испания се падатъ 82,9%. Остатъка изнасяме за Турция (1,560,000 лева). Испания обещава да компенсира и намалявания ни износъ на птици за Италия.

Като си припомнимъ, че презъ доброто време на външната ни търговия преди нѣколко години второто силно активно перо за платежния ни балансъ, следъ тютюнитъ, бѣха яйцата, а донѣкжде и птицитъ, ще закрѣпимъ представата си за значението на испанския пазаръ. Остава да го разработваме и организираме.

Точно въ това направление, обаче, сжществува опасностъ. Тя идва отъ тамъ, че нѣмаме редовни морски връзки. Поради това не можемъ

да поддържа пазара редовно, а доставяме факултативно. Когато пък пожелаем да доставяме съевременно, чуждите параходни компании искат скъпо и прескъпо навло. Имаме прѣсенъ примѣръ отъ това лѣто. Италианските параходни компании, които поддържатъ рейси България — Испания, почти удвоиха точната си тарифа, като разбраха, че износа ни на яйца за Испания се затвърдява и то дотолкова, че изпревари дори турския износъ. Всѣки може да си представи какви загуби понесоха българските експортьори, понеже бѣха калкулирали покупките си върху по-ниско навло. Още по-голяма загуба понесоха производителите, защото покупната цена на яйцата се намали въ размѣръ на увеличеното навло.

Въ тази суматоха Българското параходно

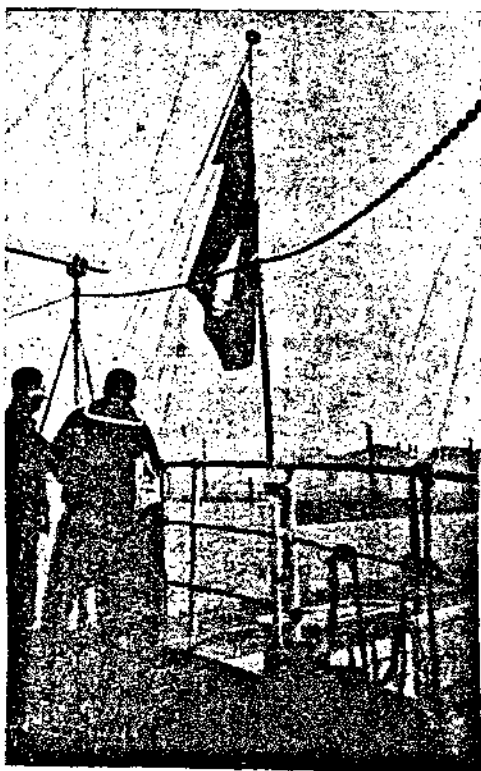
дружество изигра една полезна роля. Само следъ слуха, че то ще организира редовенъ рейсъ до Барселона, чуждите параходни компании намалиха навлото до предишните му размѣри. Именно тази роля трѣбва да продължава да се играе по-ефикасно, което ще бѣде едва когато действително се организира редовно посещение на Испански пристанища. Защото не бива да се забравя историческата истина „търговията следва флага.“ Необходимо е, обаче, Българската държавна власт да разбере две нѣща: първо, че испанскиятъ пазаръ ни е много цененъ и второ, че при съществуващата стопанска затегнатостъ, Българското параходно дружество не може да овладѣе и организира този пазаръ безъ нейното съдействие.

Н. Найденовъ.

ПАРАХОДА „КНЯГИНЯ МАРИЯ-ЛУИЗА“.

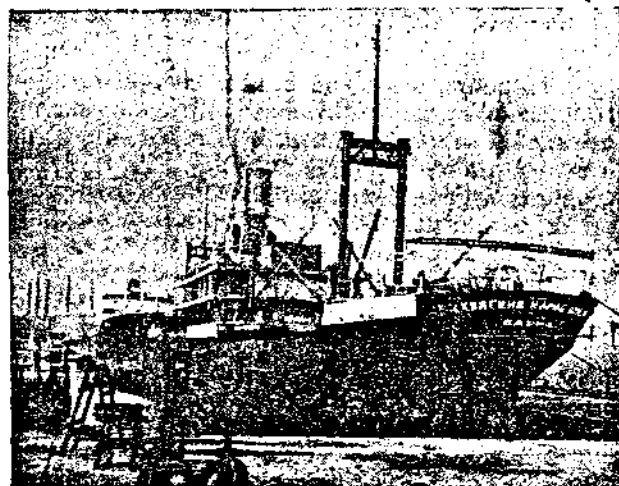
Ето повече отъ три години какъ управата на Б. Т. П. Д-во неуморно работи за покупката на още нѣколко парахода, та да попълни нищожния съставъ на родния търговски флотъ. И единъ день приказни ще се видятъ всички спѣнки, които бѣха срѣщнати въ нейните действия. А засилването на търговския ни флотъ не е въпросъ, засѣгащъ само Б. Т. П. Д-во, но това е национално дѣло отъ капитално значение за търговско-стопанския животъ на България.

класификационно дружество „Английски Лойдъ“. Следъ два месеца основенъ ремонтъ подъ непре-



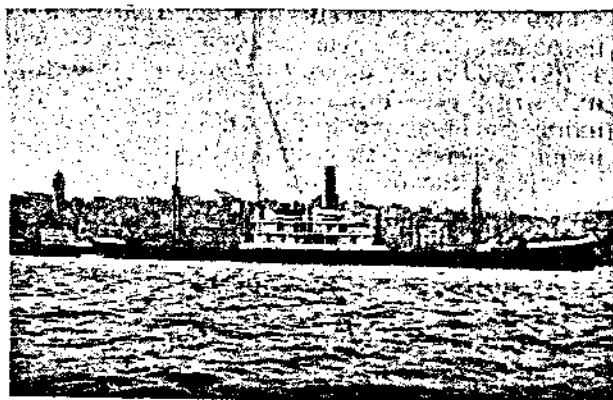
Моментъ на вдигане на българското знаме на мѣстото на французкото.

Най-после, следъ голѣми усилия и жертви отъ страна на дружеството, направи се първата крачка. — Купи се отъ французската компания „Fraissinet“ параходътъ „Felix Fraissinet“ за 1,100,000 франка (около 6 милиона лева), предаденъ ремонтиранъ подъ надзора на най-солидното и вискателно



Въ Марсилия. Усилено привършване боядисването на парахода.

кжнатия надзоръ на агентите на гореспоменатото класификационно д-во на 8. декемврий 1933 г. въ 4 часа сл. обѣдъ параходътъ биде предаденъ, — французскиятъ триколюръ отстъпи мѣстото си на българското знаме. Кръстенъ на името на малката Княгиня параходътъ напусна Марсилия на 9 декемврий по обѣдъ на пътъ за Портъ-Саидъ.



Цариградъ — Параходътъ, идещъ отъ Марсилия презъ Портъ Саидъ, натоваренъ съ солъ и разни други стоки.

където пристигна на 17 дек. въ 11 часа, По-пътя срѣщна доста силна буря, но въпреки лошото време, при 70 обръщания на машината, даде срѣдно 10 мили скоростъ (18.5 клм.) на часъ. Въ Портъ-Саидъ натовари 4,000 тона соль и 400 т. разни стоки за Цариградъ и България, и на 23. декемврий тръгна за Цариградъ—Бургасъ—Варна. При този преходъ съ пълненъ товаръ при 68 обръщания на машината даде 9—9.5 мили скоростъ. Скорости напълно достатъчни за този типъ параходи. При това, което е много важно за всѣки корабъ, той е много икономиченъ въ горивото.—При работене съ двата котела, както обикновенно пътува винаги, той гори срѣдно на часъ 1,200 кгр. въглища.

Параходътъ „Княгиня Мария-Луиза“ (да го наречемъ съ българското му име) е построенъ въ 1919 год. въ „Ateliers et chantiers de Provence“. Той има следнитѣ размѣри:

Бруто-регистъръ тона (1 B.R.T. = 2,83 м³) — 3,828 т.
Товароспособность (заедно съ въглищата) — 5,100 т.
Обемъ на хамбаритѣ — 6,183 м³
Водоизмѣщение при пълненъ товаръ — 7,700 т.

Дължина — 111 м.
Ширина — 14 м.

Газене (потъва въ водата) пълненъ — 6'45 м.

Двигателъ-парна машина съ мощностъ 2,500 к. с. Има три котела, но обикновенно пътува съ два. При два котела има скоростъ 10 мили. При три котела дава скоростъ до 12 мили. Има 12 първокласни кабинни удобни за 26 пътника. Кабинитѣ му съ много луксозни и го-ѣми, снабдени съ течаща вода и всички удобства, повечето съ съ две легла. Третокласни пѣтници може да вземе къмъ 50 души. Кабинитѣ на персонала съ също много хигиенички, широки и също снабдени съ течаща вода.

Той, обаче, е по-скоро товаренъ параходъ и като такъвъ е извънредно удобенъ, защото при експлоатацията на единъ параходъ скоростта въ

движение трѣбва да бжде съгласувана съ скоростта на работенето въ пристанищата, където всѣко закъснение отъ нѣколко минути струва пари. „Княгиня Мария-Луиза“ има шестъ хамбара, снабдени съ двойни стрели за товарене. Освенъ това на единъ отъ хамбаритѣ има стрела, вдигаща 20 тона. А всичко това е отъ грамадно значение при обслужване на срѣдиземноморскитѣ пристанища, въ повечето отъ които нѣма удобства за товарене на голѣми тяжести. Още повече много отъ тѣзи пристанища съ открити и въ тѣхъ трѣбва бързо да се работи, издебвайки хубаво време. Въ стенитѣ на коридоритѣ му има врати за товарене, леки предмети и дребенъ добитѣкъ. Палубата му е широка и чиста, — много пригодна за пренасяне на едъръ добитѣкъ.

Въобще новиятъ български параходъ е извънредно удобенъ за работа при нашитѣ условия, защото той е строенъ специално за обслужване на пристанищата на Срѣдиземно и Черно морета. А всѣки параходъ се рентира най-добре само тамъ, за където е построенъ.

И така, засега новозакупениятъ параходъ е най-голѣмиятъ, най-новиятъ (като не считаме „Евдокія“) и най-подходящиятъ за по-далечни линии български параходъ. Цената, за която той е купенъ, е нищожна, защото француското д-во е похарчило около 700,000 франка за разни преправки и ремонти до предаването му.

Честитявайки на Б. Т. П. Д-во новия параходъ, нека пожелаемъ въ най-скоро време да се развѣятъ по далечнитѣ морета още нѣколко български знамена и нашитѣ параходи да разнасятъ плодетѣ на българската земя и българското име, творейки блага за търговското и икономическо повдигане на страната ни. *Защото морето е златна мина за този народъ който знае, какъ да го използва.*

Карлъ Шкорпилъ.

ИСТОРИЧЕСКИ БЕЛЕЖКИ ЗА ЧЕРНОМОРСКАТА ОБЛАСТЪ НА БАЛКАНСКИЯ ПОЛУОСТРОВЪ.

I.

Походътъ на Дарий 511 година пр. Хр.

Черно-море (Pontus Euxinus) е пазило достъпа къмъ Европа отъ югоизточната ѝ страна и само проливитѣ Босфорски (Bosporus Thracicus) между Черно и Мраморно морета (Propontis) и Дарданелски (Hellespontus), между последното и Бѣлото (Mare Thracium), съ били мостове между югозападна Азия и Европа.

Преселванията и военнитѣ походи отъ Азия въ Европа съ обикаляли брѣговетѣ на Черно море, и то отъ централна Азия на северъ отъ Каспийско (Гирканско) и Черно морета и отъ богатитѣ и културнитѣ страни въ южна Азия, на югъ отъ Черно море къмъ Балканския полуостровъ презъ Месопотамия и Мала Азия.

Презъ Балканския полуостровъ е водилъ най-важниятъ пътъ, известенъ въ римскитѣ времена подъ името „воененъ пътъ“ (Via militaris), диагонално отъ проливитѣ къмъ стока на р. Сава съ Дунава, къмъ крепостта Singidunum (сегашия Бѣлградъ) — единственъ пътъ, който е съединявалъ Orient и Occident.

Вториятъ главенъ пътъ презъ Балканския полуостровъ е вървѣлъ презъ Черноморската областъ,

отъ проливитѣ къмъ устието на Дунавъ; този пътъ е игралъ важна военна роля отъ най-старитѣ времена до днесъ.

Най-стариятъ походъ, който се споменува въ Черноморската областъ на полуострова, е походътъ, който е предприелъ персийскиятъ царъ Дарий I (521—485 пр. Хр.), синъ на Hystaspas, презъ 511 година пр. Хр. противъ Сцититѣ, въ сегашна южна Русия, съ една огромна армия. Това е билъ първиятъ известенъ исторически воененъ походъ отъ Азия въ Европа, който заради голѣми военни приготовления е надминавалъ всичкитѣ дотогава известни военни действия, обърналъ внимание на тогавашнитѣ свѣтъ и е оставилъ силни впечатления въ паметта на нѣколко генерации следъ него.

Целта на похода е била, Сцититѣ, които гонели за завладяване на полуострова отъ персийцитѣ, да бждатъ отблъснати отъ Дунава.

Походътъ на Дарий е описанъ отъ малоазийския грѣкъ, роденъ въ Халикарнасъ, после Атински гражданинъ, Херодотъ, бащата на историята, въ неговата „История на персийскитѣ войни въ IV-та книга, издадена презъ 430 г. пр. Хр.

Походътъ презъ Балканския полуостровъ се почва до южния край на Босфорския проливъ, по

26312

корабленъ мостъ, построенъ отъ малоазийскитѣ гърци, и върви по Черноморската областъ на полуострова — сегашната Тракия, България и Добруджа — къмъ Дунавския мостъ до гр. Исакача, построенъ отъ сжщитѣ гърци.

Херодотъ за този походъ презъ Балканския полуостровъ дава следнитѣ сведения:

IV.85 мостъ презъ Босфоръ;

IV.89 Дарий е миналъ въ Европа и заповѣдалъ на Монитѣ да заминатъ презъ Понтусъ (Черно-Море) и да навлезатъ въ Ister (Дунавъ), презъ който, два дена пжтъ срещу течението, да построятъ мостъ на тѣсното мѣсто на рѣката, кждето се дѣли тя въ ржави;

IV.90. Дарий пристигналъ до изворитѣ на р. Теага съ 38 източници, извиращи отъ сжщата скала, топли и студени, лѣковити, особено противъ краста на хора и на коне; къмъ тия извори отъ гр. Негаситъ до Perinthus и отъ гр. Аполония на Понта има по два дневни прехода. Рѣка Теагос се влива въ рѣка Contadesus и последната въ рѣка Agrianes, която се влива въ рѣка Hebrus;

IV.91. До изворитѣ на р. Теагос Персийцитѣ сж били разположени на лагеръ три дена и Дарий тукъ е вдигналъ стълбъ съ надписъ;

IV.92. Дарий е пристигналъ до рѣка Artiscus, която тече презъ страната на Одриситѣ, тукъ се е разположилъ на лагеръ и заповѣдалъ да се насипятъ голѣми грамади камъни;

IV.93. Преди да е достигналъ до Ister, подчинилъ си Гетитѣ, особено Skyrmiani и Nipsaie до гр. Salmidessus, Apollonia и Mesambrie. Последнитѣ сж се предали безъ бой, а Гетитѣ били подчинени съ оръжие и тръгнали съ Дарий;

IV.97. Дарий е пристигналъ до Ister.

Походътъ на Дарий между Босфора и Дунава може да се раздѣли на две части:

1. Походътъ презъ Странджа и
2. Презъ Балкана.

I.

Гребенътъ на Странджа се почва въ северния жгълъ на Деркоското езеро, между рѣка Странджа (Sergeticion) и черноморския брѣгъ, и въ напрѣчна линия върви къмъ гр. Ямболъ и образува водораздѣлъ между Черно и Бѣло морета.

На югозападъ подъ Странджанския гребенъ се разпростира една отъ най-плодороднитѣ равнини на полуострова по порѣчието на р. Еркене (Agrianus на Херодота) съ многобройни притоци.

Главна изходна точка за пжтищата презъ равнината на р. Еркене и Странджанския гребенъ е гр. Ерегли на брѣга на Мраморно море (Perinthes, Negaclea), гдето се е разклонявалъ пжтъ отъ Византиум (Цариградъ) за Бѣлградъ (Via militaris) и другъ единъ (Via Egnatia) за гр. Драчъ (Dyrhachium) на Сибно море (Mare Adriaticum).

Въ най-старата карта на римската империя известна подъ името Tabula Peutingeriana, сж отбелязани следнитѣ пжтища презъ Странджа планина:

а) Крайбръженъ пжтъ, който е съединявалъ северния край на Босфора съ равнината между Странджа и Балкана, между станциитѣ Sucas и Ancialis. Този пжтъ не е ималъ особено стопанско или военно значение.

б) Вториятъ пжтъ е билъ между гр. Perinthes (Ерегли) на Мраморно море и гр. Ancialis съ станциитѣ Caenophrurium (споредъ картата на Kiepert въ околността на с. Узунъ-хаджи на р. Еркене), J. Surgas (гр. Малко Търново) и Pudizo (до гр. Бургасъ, Сладкитѣ кладенци).

Третиятъ пжтъ, отбелязанъ въ Itinerarium Antonii Augusti отъ гр. Одринъ (Uscudama, Adrianopolis) презъ станциитѣ Tarpodizum (на югъ отъ Кайбилярския проходъ), Sadame (до с. Факия) за римската ветеранска колония Deultum (до с. Яй-кезли) и гр. Anchialos.

Единъ пжтъ е вървѣлъ по подножието на Странджа презъ градоветѣ Виза (Bizye), Бунаръ Хисаръ и Лозенъ-градъ къмъ Кайбилярския проходъ.

Походътъ на Дарий е можалъ да следва една отъ гореказанитѣ съобщителни линии, които излизали отъ Босфора.

Опредѣленъ първи пунктъ на похода на Дарий, посочва Херодотъ, като говори за изворитѣ на р. Теага, притокъ на р. Contadesus, която се влива въ р. Agrianus, притокъ на р. Hebrus.

Споменатитѣ извори отговарятъ на изобилнитѣ извори на р. Яна (Менъ) на западъ отъ гр. Бунаръ Хисаръ и рѣката Теагос отговаря на рѣка Яна; рѣката Яна се слива съ Караачъ-дере, до с. Тюркъ-бей, и се съединява до гр. Люле-Бургасъ съ Мънастирска рѣка, която извира подъ най-високия Странджански върхъ — Голѣма Михяда (1028 м.). Последната рѣка отговаря на р. Contadesus и се влива въ р. Еркене, която отговаря на рѣка Agrianus, на югъ отъ гр. Люле-Бургасъ. Рѣка Hebrus е р. Марица.

Отъ гореказаното е ясно, че Дарий е вървѣлъ по пжтя по югозападното подножие на Странджанския гребенъ. Затова говори и Херодотовото показание, че Дарий е подчинилъ тракийското племе Scyrmianae, което завземало страната до гр. Мидия (Salmidessus) между Странджанския гребенъ и черноморското крайбръжие.

И съобщението на Херодота, че изворитѣ сж отдалечени еднакво (по два прехода) отъ града Негаситъ, (между градоветѣ Ерегли и Родосто) и отъ града Аполония на Понта (Созополъ), отговаря точно на положението на изворитѣ до с. Яна.

До изворитѣ на Теага, Дарий се е забавилъ три дена и тукъ е въздигналъ стълбъ съ следния надписъ: „Изворитѣ на р. Теага, даватъ най-добра и най-хубава вода отъ всичкитѣ рѣки и до тѣхъ е пристигналъ, на пжтъ противъ Скититѣ, най-добриятъ и най-красивиятъ мъжъ Dageios, синъ на Hystara, Персиецъ и на всичката земя царъ“.

За стълба съ надписа и за изворитѣ не сж запазени никакви сведения нито въ класическата литература, нито у византийцитѣ.

Турскиятъ пжтешественикъ Евлия Челеби е посетилъ изворитѣ презъ 1656 г.; той описва крепостта на висока скала, основана отъ Константина, говори за изворъ подъ крепостта, за който казва, че иде отъ Дунава. Английскиятъ генералъ Lochmus е посетилъ 1847 г. изворитѣ, да дири стълба съ надписъ; по предание се е говорило, че дервишитѣ сж знаели за камъкъ съ надписъ, написанъ съ „знаци като гвоздеи“ (асирийско писмо), който е билъ пренесенъ въ гробницата на пашата Биксбиръ оглу Ахмедъ-боба (Текия), кждето обаче не е билъ намиренъ.

Отъ Отоманския музей въ Цариградъ, е билъ изпратенъ презъ 1914 год. D-r E. Unger, да търси стълба съ надписа. („Die Dariusstelle am Teagros“ Arch-Anzeiger, Beiblatt zum Jahrbuch des archäol. Instituts. Berlin 1915 г.).

Населението въ околността говори за една подземна рѣка, наречена Яна.

Изворитѣ до Яна действително не отговарятъ на Херодотовото описание нито по количеството

(38) нито по характера — топли, студени, лѣковити, но трѣбва да приемемъ характеристиката на Херодота отъ проф. М. И. Ростовцевъ („История на стария свѣтъ“ Томъ I. стр. 218), че „Херодотъ често допушта неточности, описва мѣстности, които самъ не е виждалъ, и неведнажъ проявява излишно довърше къмъ нѣща легендарни и чудесни.“

Друга опредѣлена точка на Дариевия походъ е рѣка Artiscus, която тече презъ страната на Одриситѣ.

За рѣката Artiscus предполага професоръ W. Tomaschek („Die alten Thraker“ стр. 92), че е р. Тунджа, която обаче остава на западъ отъ Дариевия походъ; въ Кипертвата карта „Illyricum et Thracia“ е означена рѣка Буюкъ дере, която тече между градоветѣ Лозенъ-градъ и Скопие (Скопо), като Artiscus; предполагамъ, че последната е рѣка Теке дере, най-големиятъ притокъ на р. Еркене, която извира подъ пограничния върхъ Керванъ Сарай съ развалини на крепостта Савово Кале, надъ Кайбилярския проходъ; проходътъ е най-удобниятъ и най-лесно проходимиятъ проходъ въ Странджанския гребенъ, който е билъ използванъ и отъ българската армия презъ 1912 г.

Съобщението че р. Artiscus тече презъ страната на Одриситѣ (съ центъръ Uscludama, Adriaporolis), опредѣля и границата между територията на това племе и племето, което е живѣло по изтокъ отъ тѣхъ, значи и границата между провинциитѣ Naemimontus и Eugora, която се е падала на изтокъ отъ Теке дере.

Съобщенията на Херодота за подчинението на племето Nirsaei, които сж живѣли подъ Балкана до Бургаския заливъ, и за градоветѣ Аполония и Месемврия, ясно означаватъ района на Дариевитѣ военни действия.

Отъ гореизложеното се вижда, че походътъ на Дарий презъ Странджа, като имаме предъ видъ

големата маса войски, за която крайбрѣжниятъ и планинскитѣ пѣтища сж били невъзможни, е билъ отъ Босфора, по пѣтя подъ югозападнитѣ склонове на Странджа, край седалището на тракийскитѣ царе Bizye (Виза), край гр. Бунаръ Хисаръ, презъ изворитѣ на р. Яна, къмъ гр. Лозенъ градъ и с. Раклица въ долината на р. Теке дере и по нея въ Кайбилярския проходъ. Отъ последния проходъ походътъ е продължавалъ по долината на факийската рѣка по направлението на по-новото римско шосе презъ станцията Sadam до с. Факия, къмъ стока на Карабунарската и Русокастренската рѣки, гдето отпосле е била основана военна колония Deultum (Долното Градище до с. Яйкезли) съ крепостта Burgus (Горното Градище). Първата е основана отъ имп. Веспасияна (70—79 г. сл. Хр.).

Походътъ на Дарий къмъ северъ е обикалялъ блатиститѣ мѣста на западъ отъ Мандренското и Ваякьойското езера, като е сочилъ къмъ гр. Ктения до с. Кючукъ-Али, гдето е миналъ р. Ана-дере (Айтошката рѣка) и е влизалъ въ Балканската частъ на Черноморската областъ въ Айтошкия проходъ.

Досега не сж намѣрени паметници, които да иматъ връзка съ похода на Дарий, съ изключение на персийски монети, намѣрени въ гр. М. Търново, които обаче нѣмахъ възможностъ да провѣря.

Въ Малко Търново и околността му се намиратъ остатъци на тракийски светилища, които описахъ въ „Светилища и паметници съ изображение на конници“ (стр. 65—75. София 1927 год.). Гр. Малко Търново, гдето предполагамъ станцията Ut Surgas на пѣтя Perintus — Ancialis въ Tabula Peutingeriana, е имало и религиозенъ центъръ — света земя — на тракийцитѣ на югъ отъ Балкана, какъвто е билъ до с. Мадара за тракийцитѣ на северъ отъ Балкана. (Следва).

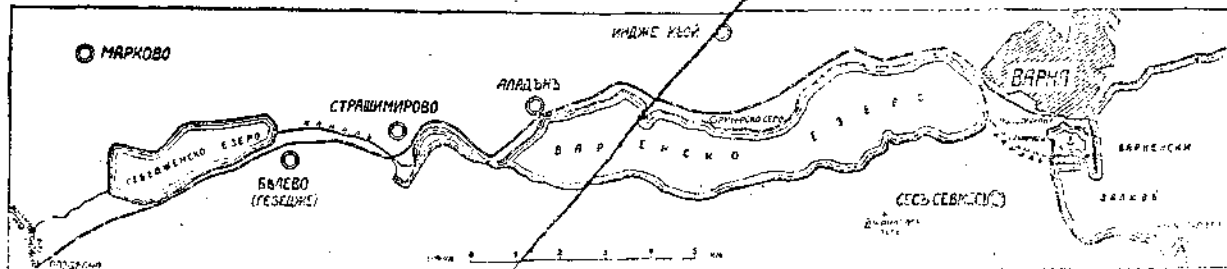
Д-ръ П. Гочевъ.

ВАРНЕНСКИТЪ ЕЗЕРА.

Всѣки, който пѣтува съ влака къмъ Варна, остава приятно изненаданъ отъ гледката, която се открива, следъ като се мине ж. п. спирка Раздѣлна. Синитѣ води на Гебедженското езеро, въ което се оглеждатъ крайбрѣжнитѣ скали, представляватъ голѣмъ контрастъ спрямо монотоннитѣ равнини на Северна България. А другото, Варненското езеро, съ своятъ извивки, разнообразни брѣгове, съ селцето на рибаритѣ липовани, кацнало между тръстиката до самата вода, е още по-интересно. Не по-

малко привлекателна е картината вечерно време, когато хилядитѣ свѣтлинѣ на града се отражаватъ въ водитѣ на езерото.

Нѣма съмнение, че Варненскитѣ езера сж направили впечатление на всички, които сж ги видѣли, но навѣрно не всѣки се е запиталъ, защо сжществуватъ тукъ тия езера, и какъ сж се появили. Може би на тѣкого ще се види чудно, какъ може да си задаваме такива въпроси; та нима езерата не сжществуватъ отъ край време, нима тѣхното



появяване и сжществувание подлежи на обяснения? Въ природата нѣма нищо случайно, всичко си има своята причина.

Влизо до Варна има две продълговати езера, наредени на една линия. По-малкото отъ тѣхъ — Гебедженското, се намира на около 20 км. западно

отъ Варна. Дължината му е 4 км., а ширината 1 км. То е дълбоко 4—5 м. Водата му е сладка; въ него се въдятъ прѣсноводни риби и раци. Другото езеро — сжщинското Варненско езеро, е много по-големо; то има дължина 14 км., но е сравнително тѣсно — ширината му не надминава 2 км. Въ западната си частъ, къмъ с. Страшимирово, то е мно-

го стѣснено и тамъ образува красиви извивки. Дълбочината му достига 20 метра; тя е равна на дълбочината на залива. Варненското езеро до преди 25 години също е било прѣсноводно, обаче съ прокопаването на канала, който го свързва съ морето, водата му се осолела. Сега то е полусолено, концентрацията на солитѣ е около 10%. Солеността въ долнитѣ пластове вода е по-голяма, защото солената вода, която иде отъ морето, е по-тежка, и отива на дъното, а сладката вода, която приижда отъ Гебедженското езеро, като по-лека, се държи по къмъ повърхността. Следъ прокопаването на канала, сладководнитѣ риби и други животни, които сж населявали езерото, не сж могли да понесатъ солената вода и сж измрѣли. Сега въ Варненското езеро се въдятъ такива животни, каквито се срѣщатъ и въ морето. Езерата прибиратъ водитѣ на Девненската и Провадийската рѣки, които се сливатъ близо до спирка Раздѣлна.

Земната кора е подложена на постоянни промѣни. Повечето отъ тия промѣни сж бавни, затова човѣкъ непосредствено не може да ги забележи. Но при едно по-внимателно наблюдение сами ще установимъ известни промѣни. Даже следъ всѣки по-силенъ дъждъ, ако излѣземъ навънъ, ще забележимъ изровени отъ водата мѣста, а другаде довлеченъ пѣськъ, тиня или камъни. Тия промѣни сж малки, но като се има предъ видъ, че факторитѣ, които измѣнятъ земната кора, действуватъ милиони години, нѣма защо да се чудимъ, че цѣли планини изчезватъ, а на тѣхно мѣсто дохождатъ други; кждето е било море, става суша, а сушата се залива отъ море.

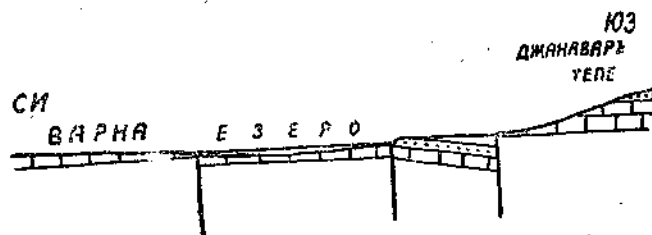
Доказателство за това ни дава не само геологията. Нѣкои голѣми, сравнително бързи промѣни сж ставали и въ историческо време. Особено поучителенъ е следниятъ примѣръ:

Въ Италия, на бѣгъ на Неаполитанския заливъ въ гр. Поцуоли, се намиратъ развалинитѣ на древния храмъ на Сераписа. Отъ него между другото сж запазени три цѣли мраморни колони, високи 12 м. Въ долната си частъ тѣ сж усѣяни съ дребни отвори, пробити отъ морски миди — каменопробивачи (такива има и въ Черно море). Презъ III вѣкъ сл. Хр. римскиятъ градъ е билъ разположенъ на бѣгъ на тѣсенъ заливъ. Следъ това сушата започнала бавно да се снѣшава и морето напредвало навънѣре. Презъ срѣдата на IX вѣкъ храмътъ билъ въ водата. Въпоследствие настѣпило издигане на сушата, и сега виждаме развалинитѣ на храма отново на бѣгъ. Споредъ повредитѣ, причинени отъ мидитѣ каменопробивачи на колонитѣ, ние заключаваме, до каква височина е достигала водата.

Установено е, че сега централната частъ на Скандинавския полуостровъ бавно се издига, а южнитѣ бѣгове на Балтийско море потъватъ. Такива примѣри има повече.

Нѣкога морското крайбрежие, дѣто сега се намира гр. Варна, е било на по-високо ниво, отколкото сега. Езерата не сж съществували, на тѣхно мѣсто е текла рѣка. Тази рѣка не е протекла случайно тамъ. Тамъ кждето сега сж езерата, се образували голѣми пукнатини въ земята, по които е стачало хлѣтуване на части отъ земната кора, или както се казва на наученъ езикъ, образували сж се разседа. За разседаитѣ сждимъ по сегашното положение на земнитѣ пластове. Не му е мѣстото тукъ да се спираме въ подробности върху това, но прилагаме единъ схематиченъ разрѣзъ, прокаранъ ми-

слено отъ височината Джанаваръ тепе презъ езерото до града. Тамъ се вижда, като какъ приблизително е станало размѣстването на пластове.



Дебелитѣ отвесни линии означаватъ пукнатинитѣ. Значи образувала се е една впадина, като грамаденъ улей, кждето рѣката е намѣрила най-удобенъ път. Тя е продължавала да дълбае и разширява своята долина.

Впоследствие започнало общо снѣшаване на интересувашата ни частъ отъ крайбрежието, и морето навлѣзло въ низката долина. Тя се превърнала въ тѣсенъ дълбокъ морски заливъ, който е заемалъ мѣстото на сегашнитѣ езера и даже се простиралъ още по-навънѣре. Следъ това снѣшаването на сушата е спрѣло. Че езерото е било действително частъ отъ морето се вижда между другото отъ факта, че то има еднаква дълбочина съ залива (20 м.).

Въ морето съществуватъ течения, които влачатъ пѣськъ. Тамъ кждето течението отслабва, напр. кждето срѣща нѣкой брѣгъ, особено ако това е въ заливъ, тамъ влачениятъ пѣськъ се утаява по дъното или покрай брѣга. По тази причина, въ нѣкогашния дълбокъ заливъ, приблизително въ мѣстата дѣто сега се намиратъ работилницитѣ на „Кораловагъ“, започналъ да се отлага пѣськъ. Постепенно се образувала цѣла преграда, която напълно откъснала вътрешната частъ на залива отъ морето. По този начинъ се получило езеро.

Отлагането на пѣськъ продължава и сега. Така морето е насипало плажоветѣ на Варна. Преди 40—50 години подъ гръцката махала до вънлома едва се е минавало по брѣга; сега тамъ има широкъ плажъ. Презъ 1908 г. клинцата на гр. Варна е била построена на самия брѣгъ; сега тя е отдалечена отъ морето повече отъ 10 метра. Стариятъ английски пристанъ между флотскитѣ казарми и града, презъ 1897 г. е билъ засипанъ съ пѣськъ. Къмпанията, която експлоатирала ж. п. линия Варна—Русе, се е принудила да построи новъ. Споредъ изучаванята на братъ Шкорпилъ, пристанището на древния градъ Одесосъ (сега Варна) се е намирало задъ новата гара. При клинцата на града, когато се е прокопавалъ главниятъ каналъ въ ул. „Дунавска“ до джамията „Хайрие“, се намѣрило затлаченото крайбрежие на древното пристанище. Аспаруховиятъ насипъ (по пътя за Карантината) се намира на около 600 м. отъ морето. На времето той е билъ направенъ на самия край на брѣга, за да се прѣчи на неприятеля, който напада откъмъ морето, да излѣзе на сушата. Като се има предъ видъ, че Аспарухъ е дошелъ преди 1250 години, може да се смѣтне, че брѣгътъ напредва годишно съ около половинъ метъръ. Всички тия факти ни показватъ, какво голѣмо количество пѣськъ отлага морето. Преградата между морето и езерото сега е широка 2 км. На нея се намиратъ индустриалнитѣ квартали на гр. Варна.

Следъ като се образувала пѣсьчната преграда, сладката вода, която приижда отъ Девненскитѣ

извори и Провадийската рѣка, изтласкала солената, и по този начинъ езерото станало сладководно. Както се спомена по-горе, то бѣ осолено отново, когато преди 25 години бѣ прокопанъ каналъ презъ пѣсѣнната преграда.

Всѣка рѣка, която се влива въ езерото, утаява въ него материала, който влочи. По този начинъ езерото постепенно се затлачва. Ние виждаме въ западната частъ на Гебедженското езеро, кждето се влива рѣката, много мочури, които представляватъ затлачена частъ отъ езерото. Гебедженското езеро нѣкога е било по-голъмо. Навѣрно то е достигало чакъ задъ Синдѣлъ. Синдѣлското блато, което бѣ пресушено неотдавна, навѣрно е остатъкъ

отъ нѣкогашното голѣмо езеро. Така, съ течение на времето, езерата се затрупватъ, пресъхватъ и се превръщатъ на равни полета. Такова пресъхнало езеро е Софийското поле и много други полета въ югозападна България.

Ако брѣговетъ на Варненското езеро биха се залесили, това мѣсто би станало единъ отъ най-красивитѣ мѣста въ България. По брѣговетъ биха могли да се направятъ плажове и цѣли курортни селища съ всички удобства. Тѣ биха могли да бждатъ въ постоянна връзка съ града, посредствомъ пасажерски параходчета. Разбира се, за всичко това трѣбватъ капитали, но трѣбва и инициатива.

Дечо Ст. Поповъ.

П Р И М И Р Е Н И Е.

Войната се бѣше привършила. Надъ морето прелитаха бѣли птици, които отиваха на югъ. Бѣли бѣха гребенитѣ на вълнитѣ, платната на лодкитѣ и ризитѣ на моряцитѣ — всичко като че ли бѣше облечено въ бѣлата премѣна на мира, който неочаквано и изведнѣжъ настѣпи върху цѣлата земя.

Голѣмиятъ крайморски градъ, прикрилъ своята антична хубостъ задъ живописния брѣгъ на залива, отново оживи пристанището, парковетъ и крайбрѣжитѣ алеи съ свободни и щастливи хора. Предъ него морето тихо плискаше, прибрало въ гробницата на своята дълбочина последнитѣ жертви на храбростта и подвига, а надъ него и надъ цѣлата околностъ се разтваряше синьото небе: синьо, безкрайно синѣ, като небето изписано на стара икона. На изтокъ това небе се вгъваше, допираше края на морето и се сливаше съ тишината на неговитѣ самотни води. Никой не отиваше дотамъ; нито рибаритѣ, нито лодкитѣ на влюбенитѣ, нито дори птицитѣ. Плашеше ги тишината на широкото море — могщата тишина на неговото начало и безкрай. Отъ време на време само тази далечна тишина се нарушаваше отъ дрезгавитѣ сирени на пристигацитѣ търговски кораби, и още по-нарѣдко — отъ злобещия взривъ на нѣкоя блуждающа мина, докоснала случайно стеницѣ на нѣкой корабъ или гранитната съпротива на морскитѣ скали.

— Мина!

Само това казваха моряцитѣ, като обръщаха погледитѣ си къмъ мѣстото на взрива, и въ сжщото време нѣкакъ скорошенъ споменъ ги пренасяше всрѣдъ ужаситѣ на преживѣната война.

Та какво ли не хвърлиха презъ време на войната въ миролюбивитѣ води на това море? — Желѣзо, барутъ, пироксилини!... Самата смъртъ дежносно се разхождаше по него и търсѣше безименнитѣ жертви на човѣшката и международната умраза.

Всичко ще се забрави! Времето е безкрайно, и морето — всепрощаващо. Нѣма да се забрави само името на Владимиръ Карагѣзовъ, морски офицеръ въ оставка, който наскоро по това време завърши твърде печално своята моряшка кариера.

Току що бѣше настѣпила зимата: сурова и тежка, каквато нарѣдко се случва по този край на черноморското крайбрѣжие. Презъ една бурна нощъ морето бѣше особено неспокойно. Всички кораби стояха на котва задъ пристанищната стена. Снѣгътъ продължаваше да вали. Той засипваше каменното плато на вълнолома, празнитѣ рибарски лодки, шамандуритѣ и стожеритѣ на корабитѣ, въртѣще чер-

вени крѣгове около запаленитѣ електрически глобуси на кея, и по-нататъкъ, задъ пристанищната ограда, слагаше своя бѣлъ килимъ върху широкитѣ улици на града.

Многочислениятъ пристанищенъ градъ отдѣвна бѣше заспалъ, притиснатъ отъ кошмара на далечния животъ, когато „Баликасъ“, двумачтовата гемия на морското транспортно дружество Камия, зави край фара и навлѣзе съ спуснати платна въ пристанищнитѣ води. Поблѣла отъ снѣга, който я покриваше, гемията се плзгаше като ридение — бавно и безшумно. Когато стигна до кейовата стена и се закова на опредѣленото мѣсто презъ тежката си котва и кѣрмовитѣ си вжжета отъ освѣтената ѝ каюта излѣзе нейниятъ капитанъ Владимиръ Карагѣзовъ. Той се загърна въ дългата си шуба, намѣсти надъ веждитѣ си моряшката шапка и като се обърна къмъ обслугата, която събираше платното на фока, даде съ спокоенъ гласъ последнитѣ си нареждания:

— Сутринтъ рано ще Ви заобиколя. Ще товаримъ траверси и подпорни греди. До тсгава съгнетете всички платна, съберете вжжетата и поправете откърелата дѣска на пода.

Следъ това той слѣзе по тѣсната дѣска, която обслугата прехвърли върху кея и бързо се загуби въ виедлата на нощта.

Владимиръ Карагѣзовъ бѣше високъ, снаженъ, съ прошарена коса и гъсти вежди, подъ които гледаха снѣло две голѣми очи. Нѣкакво строго, дори студено изражение бѣше изписано на неговото мургаво лице, което извигаше спомена за онѣзи самоотвержени моряци, портретитѣ на които стоятъ окачени въ каютитѣ на обучителнитѣ кораби и класнитѣ стаи на морскитѣ училища. Впрочемъ и самиятъ Карагѣзовъ бѣше нѣкога морски офицеръ. Уволнението му въ запаса го бѣше заварило въ чинъ мичманъ I-ви рангъ отъ Флота на Негово Величество Царя. Защо въ сжщность го уволниха, той не можа да разбере и досега: унижителни мирни договори, закриване на флота, съкращение на военния бюджетъ... и после изведнажъ, презъ единъ дѣждовенъ день, когато небето бѣше сиво като избѣлялата боя на корабнитѣ стожери, и морето подхвърляше нагоре плиски вода отъ падашитѣ едри капки дъждъ, повикаха го бързо въ шаба на Флота. Когато се намѣри въ кабинета на началника си, последниятъ твърде развълнуванъ отъ новината, която имаше да му съобщи, каза:

— Мичманъ Владимиръ Карагѣзовъ, поощеникъ командиръ на торпедоносецъ „Х“! Флотътъ на

Негово Величество Ви благодари за досегашната примѣрна служба. Вий бѣхте единъ отъ рѣдките офицери, които имаха само единъ дългъ—службата, и само една любовъ—морето. Но известно ви е, че нашата страна е победена, че всички постановления на договора за миръ трѣбва да се изпълнятъ, и че най-тежко отъ тѣхъ—закриването на родния флотъ...

Гука началникътъ млъкна, като че ли търсѣше подходящи думи за най-важното, което му оставаше да съобщи. Карагъзовъ го гледаше право въ очите, застаналъ неподвижно предъ него, въ изтегнатата стойка на подчиненъ офицеръ.

— Жертви трѣбва да се направятъ, скъпи жертви!... продължи пакъ началникътъ. После, като се приближи до него и сложи башински ржката си върху рамото, му каза:

— Вашето име е записано въ списъка на онѣзи морски офицери, които трѣбва да замѣнятъ униформата си съ гражданско облекло. Бждете смѣлъ както до сега, и вънъ отъ службата продължавайте да обичате морето, родните брѣгове на което пазите до сега съ толкова самопожертвувателностъ.

Той му говори още много, и дори обеща да се интересува отблизо за живота му, следъ като се раздѣлятъ, но Карагъзовъ не може да запомни всичко. Когато излѣзе навънъ, той не знаеше на къде да отиде. Животътъ му се показва изведнажъ празенъ и безсмисленъ — неговиятъ собственъ животъ, който сега приличаше на кораба, разбитъ отъ вълнитѣ и извърленъ на брѣга.

Така изминаха много дни, изпълнени съ тѣжа и копнежъ за морето. Карагъзовъ се разхождеше съ часове край морския брѣгъ, и после се връщаше въ града, безсиленъ и сломенъ. Началникътъ му бѣше споменалъ думата любовъ къмъ морето. Отначало тази дума му се струваше далечна и чужда, той дори не съзичаваше нейния смисълъ, но постепенно влечението му къмъ морето все повече се засилваше, и едва сега той започна да разбира, колко голѣма е била тази любовъ. Кжде да отиде съ нея? Кжде да я скрие? И пакъ несъзнателно той трѣгваше къмъ брѣга, привлеченъ отъ магнитната сила на блестящото море, отъ това море, съ солената вода на което бѣше кръстенъ, и въ името на което бѣ обреченъ и закълнатъ.

Но, разбира се, понѣкога въ живота на хората настѣпватъ важни събития, които въ много случаи не зависятъ отъ самитѣ тѣхъ. Така се случи и съ Карагъзовъ. Веднѣжъ, когато той се разхождеше изъ една отъ крайбрѣжните алеи на морския паркъ, срещна го единъ познатъ търговецъ, бившъ членъ отъ управителенъ съветъ на параходно дружество и сега директоръ на транспортно морско предприятие. Баликасъ, старата и най-голѣма гемия на предприятието, която редовно изнасяше дървенъ строителенъ материалъ на малоазиатското крайбрѣжие, бѣше останала безъ капитанъ. Директорътъ, на когото бѣха известни моряшките способности на Карагъзова, се твърде много зарадва на тази среща. Той го потегли настрана отъ алеята, улови го за двѣтѣ ржце, и започна убедително да му говори за нѣщо. Моментътъ бѣше твърде удобенъ да се привлече въ дружеството единъ бившъ морски офицеръ, съ доказани качества на отличенъ мореплавателъ.

Когато директорътъ свърши да говори, лицето на Карагъзовъ доби изражение на замисленостъ.

— Баликасъ... Двустожерна гемия!... Да, каза той, спомнямъ си. Срѣщамъ самъ я по море.

- Приемате ли? Нетърпеливо запита директора.
- Редовно лѣтува ли?
- По разписаніе.
- Обслугата му?
- Бивши моряци.

Карагъзовъ усети, че му става леко и приятно. Той погледна къмъ морето и му се стори, че вълнитѣ, които бѣгатъ къмъ брѣга, го поздравяватъ и му се усмихватъ.

— Съгласенъ съмъ, каза той.

И ето, една година оттогава, Карагъзовъ редовно отправяше морския транспортъ на дружеството до далечнитѣ пристанища на малоазиатския брѣгъ. И съ сѣщото безстрашие, съ което нѣкога оставаше да лети стоманеното тѣло на торпедоносца надъ разяренитѣ вълни на морето, сега разгъваше и свиваше платната на тази стара гемия, която скърцаше, трепереше и огъваше страхотно изгнилия си корпусъ върху настрѣхнатитѣ води на морето. Презъ това време той се запозна съ нови хора, сблизилъ се съ търговци, моряци и съ пристанищни работници отъ различни народности. Той обикна обществото на тѣзи хора, защото бѣха прости и добри и защото въ жититѣ имъ течеше кръвта на тѣхната обща майка — морето.

На другия день, следъ обѣдъ, започна товаренето на Баликасъ. До вечерята два вагона съ траверси бѣха смѣстени въ дълбокия му хамбаръ, а корабътъ стоеше изправенъ и гордъ, като че ли не бѣше усѣтилъ тежестта на товара си. На следващия день товариѣхъ подпорни греди, а когато хамбарътъ се напълни догоре съ тѣхъ, наредиѣхъ напръчницитѣ по периферията на кърмата и цѣлата задна част на кораба изпълниѣхъ съ букви греди и дъски.

Отъ време на време Карагъзовъ идваше на кораба и понѣкога лично направляваше работата по товаренето му. Презъ последния день, когато всичко бѣше готово за отпътуването на Баликасъ, повикаѣхъ го въ дружеството, кждето между другитѣ инструкции, които му се дадоѣхъ, получи и нареждане да увеличи екипажа на кораба съ още единъ морякъ, предъ видъ на усилената работа, която предстоеше да развие предприятието презъ настѣпващия сезонъ.

— Единъ морякъ, здравъ и работливъ! Повтори директорътъ на дружеството, изпрашайки го до вратата на кабинета си.

Когато Карагъзовъ излѣзе навънъ, за единъ моментъ той се спрѣ всрѣдъ улицата, незнаейки, на къде да отиде. Въ сѣщото време свиритѣ на арсенала, на техническитѣ работилници и на корабостроителното депо, почти едновременно съобщиха, съ пронизителния си викъ, края на работния день. Бѣше се стъмнило и току що запаленитѣ електрически ламби пилѣѣхъ жълта свѣтлина върху нечистата покривка на снѣга. Карагъзовъ се загърна добре въ шубата си, пхна ржцетѣ си дълбоко въ джобоветѣ и по навикъ забърза къмъ пристанището. По пѣтя той си спомни нареждането, което получи отъ директора, и изведнѣжъ му стана приятно при мисълта, че скоро ще може да направи щастливо семейството на нѣкой беденъ морякъ. Толкова безработни моряци има сега! При тази мисълъ той забърза още повече, пресече незабелязанъ нѣколко напръчни улици и скоро се отзова до полусъборената сграда на една моряшка крѣчма, която самотно се издигаше до самата главна врата на пристанището. Той знаеше, че въ „Фаръ“, така

се наричаше кръчмата между обикновенитѣ ѝ посетители — пристанищни служащи, скеляджии и дребни продавачи на риба, лесно ще може да намѣри и безработни моряци. Приближи се до вратата и отвори. Отвѣтре го лѣхна миризма на разлѣно вино, на евтинъ тютюнъ и солена риба. До пламналата печка нѣколко рибари сушеха влажнитѣ си дрехи, около тѣхъ се чуваше глѣчка, смѣхъ и разгорещени спорове, а въ дѣното на стаята, кждето имаше още празни маси, една физиармоника разтягаше мелодията на нѣкакъвъ моряшки романсъ.

— Капитане! Извикаха почти изведнажъ нѣколко гласа задъ него.

Карагѣзовъ се обърна, видѣ задъ себе си една позната компания отъ моряци и трѣгна къмъ тѣхъ.

— Кога пристигна? Ще се бавишъ ли много? Какъ си попадналъ тукъ?—Обсипаха го съ въпроси, на които той едва успѣваше да отговаря.

— Казватъ, че онзи день е имало силна буря. Баликасъ едвамъ се спасилъ отъ гибелъ?

— Трѣбва да е истина, добави другъ. Преди малко научихъ, че презъ сѣщия день е потънала гимията на рибарската кооперация. Екипажа ѝ го прибралъ единъ случайно минаващъ търговски корабъ.

— Вѣрно е, потвърди Карагѣзовъ, като сѣдаше. Времето бѣше наистина неблагоприятно: силно вълнение и студенъ североизточенъ вѣтръ, толкова студенъ, че водата, която обливаше кърмата, веднага замръзваше по пода. Ржцетѣ на кърмчията сѣщо замръзнаха.—Не мога, казва, господинъ капитанъ, не ги чувствавамъ. Избѣгнахме опасността, като сгънахме платната и пуснахме котва. После, когато завивахме край Зехтинъ-Бурну, на около две мили разстояние плувахме между ледени клсове.

— Опасно е въ такава моресъ старая гимна, намѣси се единъ борсовъ търговецъ на риба.

— Напротивъ, усмихнато отговори Карагѣзовъ. Азъ не се страхувамъ за Баликасъ. Сждбата на старитѣ кораби е да не погиватъ отъ корабкрушение. Тѣхниятъ край е бавната и естествена смъртъ. Но да не говоримъ за опасности, които щастливо сме разминали. Утре пакъ ще ги срещнемъ по неизвестнитѣ пѣтища на широкото море, може би по-заплашителни, непреодолими дори. Трѣбва ли да се плашимъ отъ тѣхъ? Докогато сме здрави и силни, нека да гледаме на смъртъта право въ очитѣ и да вѣрваме въ хубавитѣ дни, които сж напредъ.

— Бждешето! За бждешето! обади се нѣколко моряци и дигнаха чашитѣ си за наздравича.

— А ти Корсаръ, не тжгувашъ ли вече за морѣто? Обърна се той къмъ единъ възрастенъ морякъ, бившъ механикъ на търговски корабъ, съ когото преди години често се срещаше по черно-морскитѣ пристанища. Я гледай! И Страшимиръ е тукъ! Той искаше да се усмихне на нѣкогашния боцматъ на флота, но вмѣсто това, лицето му придоби изражение на изненада.

Страшимиръ не му отговори. Той само безучастно го погледна, съ мжтенъ и разсѣянъ погледъ.

— Защо не ми се обади? Дали не ме позна? си помисли Карагѣзовъ. Той разгледа съ съжаление измачаното му лице, видѣ дълбокитѣ бръчки по него, косинѣлитѣ му отъ студа устни, вгнати, навѣтре, като че ли прехапани отъ честитѣ преглъщания на оскърбления, и неусетно си спомни нѣкогашната тежка служба на този безстрашенъ морякъ — водолазъ. Като че ли и сега го виждаше

още, усмихнатъ презъ стѣкленото око на водолазния калпакъ, да се слуша по стѣлбата на водолазната лодка, за да изчезне следъ това въ тъмната неизвестностъ на морската глѣбина. А веднажъ едва ли не стана жертва на тази безумна смѣлостъ, съ която се отдаваше на службата си. Провѣряваха тогава състоянието на подводния кабелъ, и кой знае защо, бѣха го задържали дълго време подъ водата. Когато го изтеглиха въ лодката и съблѣкоха водолазната му риза, отъ носа и ушитѣ му течеше кръвъ.

— Страшимире! Не ме ли познавашъ?

Страшимиръ бѣше пианъ. Той избѣрса съ ржкавъ мръсното си чело, и погледна Карагѣзова като презъ мъгла.

— Господинъ Капитанъ, като Вигледамъ, спомнямъ си... Става ми мжчно...

— Работишъ ли нѣкжде? Прекъсна го Карагѣзовъ.

— Не работи! Намѣси се компанията, която слушаше съ внимание разговора.

— Не, пакъ съмъ водолазъ! Се опита да противоречи Страшимиръ, и после, съвсемъ тихо, като че ли отговаряше на себе си, добави: потъвамъ на дѣното на живота...

Физиармониката престана да свири. Цѣлата компания млъкна, и въ настѣпилата тишина се чуваше свистението на вѣтра, който блѣскаше снѣга върху прозорцитѣ и напираше да разтвори вратата.

Карагѣзовъ първи наруши мълчанието. Той сложи наставнически ржката си върху рамото на Страшмира и съ гласъ, пълненъ съ състрадание каза:

— Не ти е добре приятелю, виждамъ. Върви да спишъ сега, а утре, рано сутринтъ, се приготи за пжтъ. На Баликасъ има още едно мѣсто за морякъ като тебе.

На другия день, рано сутринтъ, Баликасъ напусна пристанището. Той плуваше бавно, затъналъ дълбоко подъ тяжестъта на голѣмия си товаръ. Времето бѣше студено и морето—тихо. Различната посока на слабия вѣтръ унищожаваше силата си върху рязгнатитѣ платна, и отдалече се струваше, че корабътъ стои неподвижно върху спокойното море.

Разсѣваше се вече, а вѣтрътъ още не бѣ поделъ платната. Нѣкжде на северо-изтокъ, по посока на Кримъ, изплувалото слънце запалваше огънь на края на морето. Карагѣзовъ, застаналъ неподвижно на моста, наблюдаваше спокойно широкия хоризонтъ на откритото море. Около него тичаше пъргавата обслуга, катерѣше се по стожеритѣ, разтѣгаше платната, привързваше ги и възбудено говорѣше на моряшкия си езикъ. Най-ревностенъ бѣше Страшимиръ. Той гледаше капитана си право въ очитѣ, готовъ да изпълни веднага и най-незначителната му заповѣдъ.

— Вѣтры! Вѣтры! Извика изведнѣжъ той, отъ върха на мачтата, на която се бѣ покатерилъ, за да развие последното платно. Въ сѣщото време Баликасъ, като се наведе на едната и после на другата си страна, стремително полетѣ напредъ. Вѣтрътъ надуваше сега съ всички сила платната, опънатитѣ вжжета свирѣха, и гърдитѣ на кораба, окъпани въ пѣна, затѣваха дълбоко въ бѣлия синуръ на издѣлбаната вода.

Първиятъ и най-важенъ етапъ отъ пжтуването на Баликасъ се завърши благополучно, и обслугата, доволна отъ успѣха си, се прѣсна по мѣстата си. Страшимиръ влѣзе въ общата каюта. Тамъ нѣмаше още никой. Извади отъ шапката си парче мръсна

картия, сложи я на една дъска и залочна да пише:
„Мили родители, пакъ постъпихъ на служба. Радвайте се заедно съ менъ, защото азъ съмъ много щастливъ. Когато получите това писмо, ще бъда много далече отъ Васъ. тамъ, въ топлия югъ, където и други пътъ съмъ ходилъ“...

Той не можа да напише повече. При него влезе механикътъ и мусъобци, че капитанътъ го вика. Страхимиръ скочи, но едва направилъ нѣколко крачки, адски трѣсъкъ разтърси бездната на водата и въ сщщото време нѣкаква могща сила подигна грамадното тѣло на Баликасъ.

— Възвръщай!...

Страшенъ мигъ на безумие и смъртенъ ужасъ, като червената свѣтлина премина презъ настръханото съзнание на моряците. Наоколо потъмнѣ отъ гигантския фонтанъ на кипяща вода; морето и небето изчезаха—слѣха се въ стихията на нѣкакъвъ първиченъ хаосъ.

Една блуждающа мина, откъснала се кой знае кога отъ веригата си, бѣше разкъсала смъртоносно долната частъ на носа. Всичко по-нататъкъ се свърши за нѣколко минути само. Баликасъ потъваше отъбсно, съ носа си надолу. Само задната му частъ указваше за иззестно време съпротива на теглящата я надолу сила, но скоро и тя закри лицето си подъ утихналата повърхностъ на водата.

Мѣстото, където изчезна Баликасъ, се покри съ тразерси. Хиляди тразерси, които плуваха като пироги надъ тъмнитѣ води на морето.

Силата на експлозията бѣше внушителна. Ехото се разнесе далече надъ просторното море и заглъхна бавно, като подземно бучение.

Крайбрѣжнитѣ жители чуха страшния грѣмъ и по навикъ погледнаха къмъ морето.

— Мина!

Само това казаха, и пакъ продължиха дневната си работа.

А въ това време коридоритѣ на Морското училище се раздвижиха отъ моряци. Докато дежурниятъ офицеръ получаваше по телефона сведения отъ портовото управление за отпътувалитѣ и пристигащи кораби въ тоя часъ, торпедоносца „Х“ събра тревожно екипажа си, откъсна се отъ пристанищната стена, и като направи бързи зигзаги между корабитѣ, които среща на пътя си, съ свѣтквични бързина се понесе напредъ, въ открито море. Следъ двадесетъ минути плаване, пом. командирътъ забеляза нѣкакво тъмно петно върху повърхността на водата и следъ още нѣколко минути, торпедоносца внимателно спрѣ. Въ стениитѣ му се

удряха плаващи дъски, греди и трупи отъ дървета.

— Дай ходъ въ лѣво!

— Стой!

— Още малко!

— Стой!

Между две греди нѣкакво тѣло на удавникъ, а можеби на още живъ човѣкъ. Никакъвъ вѣкъ за помощъ, никакъвъ признакъ на животъ, който се е борилъ отчаяно съ смъртта.

Трима моряци се хвърлиха въ водата. Три чифта здрави ръце уловиха омаломощеното тѣло и го понесоха надъ вълнитѣ. Когато изкачиха спасения на палубата, последниятъ като че ли искаше да се освободи отъ помощта на моряцитѣ, които още го подкрепяха, и направи видими усилия да се задържи самъ на краката си. Едва тогава командирътъ и нѣколко по стари моряци познаха въ неговото окървавено лице, посинѣло отъ студъ и изкривено отъ ужаса на приближаващата се смъртъ, бившия командиръ на тѣхния торпедоносецъ. Настъпи тревога на палубата. Една група моряци, която се намираше близо до него, му отдаде честъ. Каракъзовъ ги забелѣза. Той събра всичкитѣ си сили, за да отговори на поздрава, но успѣ само да сгъне лакътъ на дѣсната си ръка. Болезнена гримаса сви веждитѣ му. Надъ една отъ тѣхъ зѣеше широка рана. Кръвта отъ нея се разливаше отъ водата на мокритѣ му коси и се утичаше по лицето му на блѣдочервени струи. Устнитѣ му треперѣха. Може би искаха да кажатъ нѣщо, а може би отъ страдания и отъ болка, Никой не можа да разбере това. Той се помъжи да направи стъпка напредъ, но въ сщщото време силитѣ му го напуснаха изведнѣжъ. Той залитна на страна и безпомощно се струполо на земята.

На палубата лежеше безжизнено тѣло.

— Сваля знамето на половина, се чу команда.

— Екипажътъ се строи около мъртвото тѣло на Каракъзовъ.

— Шапки долу!

Предъ строя излѣзе младъ и красивъ мичманъ — приемникътъ на Каракъзовъ. Лицето му бѣше загрижено и погледътъ му тѣженъ. Той спрѣ предъ изтиващото тѣло, коленичи надъ него и го покри съ трикольора на торпедоносца. Въ сщщото време машинитѣ престанаха да работятъ, и въ тишината която настъпи, се чуха бавнитѣ удари на служебната камбана.

— Огромно и кърваво, слънцето бѣше изплувало надъ морето. Една широка пътека отъ разтопеното злато блещѣше на тихата му повърхностъ.

Андре Лихтенбергъ.

ДУШАТА НА КОРАБИТЪ.

(Преводъ отъ френски)

Азъ съмъ буржуа и се гордѣя, че съмъ такъвъ: хората се дѣлятъ на класи и азъ държа за своята, ала обичамъ понѣкога да излизамъ изъ нея. Въ салонъ умирамъ отъ скука, а въ нѣкоя пиринейска кръчма или ализирски вертепъ осъдвамъ въ приказки съ контрабандисти и съ веселящи се бѣгълци. Но любими събесѣдници ми сж моряцитѣ.

Въ тѣхния простъ картиненъ говоръ азъ откривамъ мелодията на вълнитѣ, цвѣтиститѣ незнайни земи и вкуса на екзотичнитѣ плодове.

На океанска „Габонъ“, който ни пренасяше отъ Юго-западна Африка за Бордо, не вѣрвамъ да

ви очуди, че предъ дузината раздразнени офицери, малокръвни чиновници и алкохолични колонисти, които раздѣляха съ мене нѣколкото резервирани за случайни пътници кабинни, азъ предпочетохъ да бесѣдвамъ съ дѣдо Лео Кевекъ.

Чудакъ човѣчецъ, той бѣше отъ други години (впрочемъ, той и своитѣ не знаеше). Халки по ушитѣ, зелени като морска трѣва очи, груби набръчкани ръце съ дебелите като щипци на ракъ грѣсти, подвижни като на фея. Представяте си го нали? Билъ юнга на вѣтроходъ за далечно плаване, два пѣти преминалъ носъ Хорнъ, скиталъ по Индийскитѣ

острови, пленяванъ два пѣти отъ пирати, ялъ месо отъ китъ, търпѣлъ три пѣти корабокрушение въ Китайско море, при Мадагаскаръ и предъ Биарицъ презъ една нощъ на равенденствие.

— Азъ, господине, тѣзи кораби, каквито ги правятъ сега, не ми говорете за тѣхъ. Позлатени, лакирани, съ бани, тениси, басейни за риба, съ една дума, цѣли казина! Това не сж кораби! Потя се отъ срамъ, като се сетя за тѣхъ. Всичкиятъ този блѣсъкъ, да ви кажа ли, това е гавра съ Бога, предизвикателство къмъ морето, което и то най-сетне има право да бжде зачитано.

„Корабитѣ, господине, трѣбва човѣкъ да е най-голямъ дръвникъ, за да мисли, че тѣ сж само дърво и желѣзария, нѣщо като постройка, която се хвърля въ морето, вмѣсто да украси нѣкоя булевардъ. Струва ми се, поне тѣй ми изглежда, че вие вече сте плавали. Не е нужно да е човѣкъ дълго на корабъ за да почувствува, че корабътъ е живо нѣщо. Нали, старий приятелю?“

И съ грамаднитѣ боси прѣсти на краката си, съ изкривени нокти, той дружелюбно погали пода и продължи:

— Както нѣма два човѣка да сж еднакви, господине, тѣй нѣма и два кораба. Обуща, автомобили, кѣщи, съгласенъ съмъ, можете да ги фабрикувате на серии. Защо? Защото сж нѣща, които нѣматъ душа. Колкото за кораба, внимавайте, и то добре внимавайте, и вие ще видите, че тука работата е друга. Затова, че строите въ нѣкоя корабостроителница корабъ по плана на другъ, вие си въобразявате, че ще получите два еднакви кораба, еднакви като дветѣ Ви рѣже? Да имате да вземете. Не ще да сте проплавали още и два пѣти съ тѣхъ, и вие бихте взели единия съ затворени очи, а другиятъ изпиза такъвъ проклетникъ, че не бихте му повѣрили и тѣща си дори.

Единиятъ, господине, отъ момента, когато излѣзе отъ пристанището, знае се, че приятелътъ ще вързи право, нѣма да кръшка, ще прави честь на арматѣра си, на капитана си и на страната си, нѣма да има истории, ще среща все хубаво време и благоприятни вѣтрове, ще се подава на маневра, скромно ще гълта вжглища, съ една дума, златенъ... А другиятъ, господине, наопаки. Още при строежа му на брѣга, трима работници се убиватъ. При спускането му на вода — злополука, непригоденъ още да плъва — пожаръ. Измѣства се товарътъ му въ първото плаване, а въ второто — вжглецари се сбиватъ, убийство става, после самоубийство, и хайде... Компанията се вижда принудена да ликвидира съ кораба, който лошо свършва. Купува го нѣкой, за да върши контрабанда. Американскитѣ митничари го потапятъ като пиратъ. Хубавъ край!

Вижте, господине, ако ме бѣха слушали никога не биха взели у насъ нѣмски кораби. Зная, зная, обезщетението. Добре, но трѣбваше да ги накаратъ да ни даватъ пари, вжглища, градове, топове, нѣмско кисѣло зеле, даже жени ако щете (познавахъ въ Хамбургъ има 40 години, една дебела блондинка, добре сложена и въоръжена), но не и кораби, защото корабитѣ, нали господине, макаръ и нѣмски, си иматъ своята честъ. Тѣ не приематъ, съ тѣхъ да се търгува. Тѣ нѣматъ съвестъ нито на банкертъ, нито на депутатъ... А щомъ е тѣй, тѣ не желаятъ да измѣнятъ... И станатъ ли пленници, тѣ си отмъщаватъ.

На, вие го познавате, „Адмиралъ Дюкенъ“, единъ хубавъ пѣтнически параходъ, около 10,000

тона, съ 17 мили ходъ. Душа капитанъ, добъръ екипажъ. Преди да постѣпя на него, въ надвечериято на трѣгването (не знаехъ, че билъ нѣмски) счупахъ си крака. Малко ли роптахъ, рѣмжахъ и плувахъ! Знаете ли, господине, че нѣма наследство, отъ което бихъ видѣлъ по-вече добрина отколко отъ счупения ми кракъ. При първото си плаване „Адмиралъ Дюкенъ“ изчезна между Мадагаскаръ и островъ Съединение при Маслено море. Не го видѣха никога вече. Не мога да Ви кажа, какъ точно ще да е станало, но съмъ увѣренъ, че той нарочно го е направилъ и не му се сърдя...

Има кораби мързеливи, шмекери, накуцватъ, оплакватъ се, подсмърчатъ. А други пъкъ сж храбри, издигатъ се на вълна, привързватъ се къмъ хората. Има и „куцузи“; на такива не стѣпвайте. Известно е, че ще имъ се случатъ всички аварии, всички закачки, и ако на борда се отървете отъ беда, при слизание отъ кораба ще ви се стовари нещастие на главата.

Ето на, имахъ единъ другаръ, Марсиледъ. Луда глава, на всичко се смѣеше. Трѣгна на плаване съ единъ такъвъ нещастникъ. Казалъ му бѣхъ: „Не отивай!“ Изсмѣ ми се. Следъ шестъ месеца той се завърна отъ плаване, което било цѣла коприна; но когато пристана на кея, какво научава? Че жена му, Зулузчанка, избѣгала съ единъ мароканецъ...

А „Христофоръ Колумбъ“ пъкъ! Говорете ми за тоя юначага. Той знаеше, какъ да преминава невредимъ презъ тайфуни, циклони и карантини, умѣеше да се справя въ мъгла, печелѣше при всѣки преходъ по разписанието, економисваше въ разхода на вжглищата. Съ една дума, той бѣ най-шикаренъ типъ! Стига да искаше, можеше да върви безъ никого; честна дума ви давамъ! Една нощъ кормчията получилъ ударъ и изтървалъ кормилото. Какво мислите? Моятъ „Христофоръ Колумбъ“ си продължилъ пѣтя, безъ никой да му помогне.

Нали знаете, когато нѣкой корабъ е слудничавъ или просто безъ късметъ, това е за винаги. Можете да му смѣнявате капитана, екипажа, вѣтроходното въоръжение, цвѣта, можете да го вадите на сухъ докъ и пр., той си е като нѣкоя пристанищна... на която можете да смъкнете парцалитѣ, да й изтъркате муцунката, да мѣтнете на гърба калугерска роба, това не промѣня нищо, отдолу тя си остава все сжщата... Чудно, че ученитѣ хора не разбиратъ тѣзи прости работи.

Да ги съжелявашъ ли или да се ядосвашъ? Ето, напиримѣръ, какви ли не истории правятъ конниците съ своитѣ кранти; но единъ корабъ, господине, вие му повѣрявате живота си, този на жена си и на най-ценното, което притежавате, не е ли почтено?... Това е другаръ, братъ, той се сраства съ васъ. Ето защо, не трѣбва да Ви очудва, когато по нѣкога ме виждате малко соннатъ. Нима не знаехте? Този синковецъ, нашиятъ „Габонъ“, сегашното му плаване му е последно. Редъ му е. Подводната му частъ е полу-изгнила, обсипана е съ миди, разкапва се. Нѣма хирургъ, който да може да го закърпи. Бедниятъ старикъ. Изслужилъ си времето. И той го знае. Нощемъ, когато спите, не го ли чувате, какъ пѣшка. Не се бойте, той е добъръ, вѣренъ, ще издържи до край. Съ нѣкой другъ бихъ ви казалъ: да се пазимъ. Но този, той само въ пристанището ще пукне. Можеме да бждемъ спокойни, нали старикъ?

Какво ще правятъ съ него? Ами че това, което се прави съ всички, които сж служили. Единъ

старъ конь не го ли води селянинътъ при кожата, за да вземе още нѣколко гологана? Ще го разбиятъ на парчета, за да извлѣкатъ отъ него жѣлзария. Грозно, но това си е въ реда на нѣщата. Но нѣма да присѣжствувамъ. И после, това не е ли пакъ по-добре отколкото разни други мръсотии?

Какво искамъ да кажа ли? На, ето. Ще ви разкажа за катонерката „Бъбрица“, тъй я наричаха. Двадесетъ и петъ или тридесетъ години, може би, тя се бѣ влачила изъ китайскитѣ морета, по рѣки, изпълнявала полицейска служба въ тѣзи мръсни жѣлти страни. Не си бѣше скъпила труда. Не биха ли могли да я оставятъ да свърши тамъ живота си на спокойствие, въ нѣкое кѣтче, сръдъ оризищата? Когато ни я докараха въ дрипи, на парчета, хлъцаща, какво усилие е трѣбвало да направи, за да не повлече по пѣтя на дѣното всичкитѣ си пѣтници? Тя навѣрно е чувствувала, че се връща въ Франция, това ѝ е действувало като камшикъ. Тя успѣла да се изтръгне невредима отъ опаската на единъ тайфунъ, цѣло чудо, увѣрявамъ ви... Да бѣше човѣкъ, сигурно щѣше да получи кръста на Почетния легионъ или другъ такъвъ орденъ... безъ да говоримъ за пенсията. А защо я докараха обратно? За да служи като целъ, господине, при учебни артилерийски сребби. Кажете, не намирате ли това отвратително? Да ѝ бѣха поне обяснили... Тя би разбрала, може би. Какви не ги е виждала въ живота си. Но не, господине, чисто и просто, една нощъ, като куче, което водятъ да го удавятъ, замъкнали я вързана съ единъ конецъ въ едно заливче по крайбрѣжието. Завързали я като престѣпникъ о позорния стълбъ. И при изгрѣвъ слънце, започватъ хладнокрѣвно да я разстрелватъ. Турнете се на нейно мѣсто чудно ли, е, че стана това.

— Какво стана...

— Вѣрно, вие не знаете. Защото това бѣ отдавна. Вие сте били сополанче тогава. А освенъ това, предпочете се да потушатъ историята, която не бѣше за мирисане. На времето червенитѣ вестници писаха по нея. Когато започнали да стрелятъ, всичката кръвъ, която ѝ била останала, кипва и съ оставенитѣ на нея две пукала тя хвърля прощаленъ залпъ по палачитѣ си. Естествено, разправиха, че било имало недоглеждане, че ужъ били забравили да изпразнятъ дветѣ пукала. Казвамъ ви, че канонерката се разбунтувала и поискала поне веднѣжъ да изплюе по тѣзи безчувственици това, което имала на стомаха си. Къмъ старитѣ служаци, виждате ли, трѣбва да бждатъ внимателни. И за това, колкото и да потушаваха историята, тя вдигна шумъ не само въ Тулонъ, но и тамъ въ китайскитѣ морета. Затова, когато дойде редътъ на „Любопитната“, нѣщо като сестра на „Бъбрицата“, за да свършатъ съ нея, решиха, че не си струвало да пилѣятъ вгледъ за връщането ѝ въ Франция, а да ѝ свършатъ тамъ работата безшумно.

Отвеждатъ я на влѣкало въ едно заливче недалечъ отъ насъ Сентъ-Жакъ. Закотвятъ я на два кабела отъ брѣга. Сбогомъ, старо, Добре, но забравили били кутийката съ динамита за хвъргането ѝ въ въздуха. Отлагатъ да свършатъ съ нея на другия денъ. Направили си смѣтката безъ нея, господине. Азъ я познавамъ, тя бѣше хитра... Какво мислите? Когато на другия денъ дошли, пфтъ! нѣмало никого: тя презъ нощта чисто и просто си плюла на краката...

Разправяха за нѣкакъвъ вѣтеръ презъ нощта.

Льготини... Безъ да каже никому, тя, хитрушката, скъсала вързалото си. Знаете ли, че нея никога никой не можеше да я хване на тѣсно. Какво е станала ли? Ако ви питатъ, кажете, че не знаете... Вѣрно, че каквато бѣше стара, пропускаща вода, безъ управление, би трѣбвало да потъне. Но досега не се е намѣрило отъ нея нито отломъкъ, ни дѣсчица дори. Ето защо, менъ ми е ясно, много ясно, и откато знамъ тази история, никога не минавамъ по тия мѣста, безъ да ме ползятъ трѣпки по гърба. Безъ да бжде зла, тя бѣше своеволна, упорита. А вие знаете колониалната истина, че съ слудничавитѣ, не се знае, какво може да стане...

Ето, шестъ месеца по-късно, „Ернестъ Дюпонъ“, красивъ товаренъ отъ Хавръ, съ голѣма мѣка се добра до Сайгонъ; влезе въ пристанището, но съ лѣвия бордъ пробитъ, цѣлъ локомотивъ да мине. Разправиха, че билъ закачилъ подводна скала; нека вѣрва, който иска; за мене много е ясно, като че имамъ прѣстъ въ историята: чисто и просто „Любопитната“ се е разбѣснала.

Може пъкъ да е нѣкой другъ корабъ, защото старитѣ кораби сѣ много по всичкитѣ морета и отъ всички страни, които въ тъмни нощи тежко, и тежко се люлѣятъ по вълнитѣ. Отвратени отъ хората, служили си съ тѣхъ и захвърлили ги после, тѣ скитатъ като бѣсни кучета и когато имъ се завие свѣтъ, хвърлятъ се да хапятъ. Колкото и да е тежко, но когато се срещатъ такива, не трѣбва да се пропускатъ, а да се потапятъ. Не е красиво, но е честно и по-благоразумно. Все пакъ не трѣбва да мислите, че е възможно да се унищожатъ всички.

Кажете, господине, вие, който сте ученъ и имате образование, вие вѣрвате въ Бога, Св. Богородица, безсмъртието на душата? Нали? Азъ пъкъ, не знамъ, понѣкога, когато съмъ пиянъ... Други пѣтъ... най-сетне, не сезнае. Но за корабитѣ, господине, нѣма съмнение. О да, тѣ иматъ душа.

Този старикъ, който ни носи (морякътъ удря съ босия си кракъ пода, който стене) увѣрявамъ ви, знае че е отслужилъ времето си и че се връща, за да умре... Той скърби, но се примирява, защото е единъ старъ отъ старитѣ, който никога отъ нищо не се е страхувалъ и защото знае, че и да го разкъсатъ на парчета, той нѣма да изчезне цѣлъ; че ще остане душата му, която ще се присѣдини къмъ другитѣ.

Кжде? Въ морето, господине; защото въ морето презъ тихитѣ звездни нощи, както и презъ бурнитѣ нощи, безъ спиръ скитатъ душицѣ на умрѣлитѣ кораби. Тѣ вѣчно въздишатъ, шпънатъ, разказватъ своята история, мърморятъ, оплакватъ се. Понѣкога, тѣ приятелски разговарятъ съ този, който плава. Другъ пѣтъ, раздразнени, тѣ го хулятъ и заплашватъ. Ако позволите да Ви дамъ единъ съветъ, господине, когато минавате, никога не пропускайте да ги поздравите...

Човѣкътъ млъкна. Шумъ неопредѣленъ бучи въ далечината. Намигва съ око и казва:

— Чувате ли ги?

И кръстейки се, той бавно се отдалечи съ люлеящата си походка.

Превелъ отъ френски Н. Мишевъ.





АКУЛИ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

Едни отъ най-голѣмитѣ, най-хишнитѣ, най-страшнитѣ морски риби — това сѣ акулитѣ. Тѣ сѣ единственитѣ измежду рибитѣ, имащи сила и смѣлость, които имѣ позволяватъ да нападатъ и изядатъ хора. Достигащи 6—7 м. дължина и нѣколко стотинъ кгр. тежестъ, съ уста въоръжена съ нѣколко реда остри зѣби, достатъчно широка и мощна да поглъне цѣлъ човѣкъ — тѣ сѣ право сѣ всѣли ужасъ между моряцитѣ и обитателитѣ на брѣговетѣ. Но не само моряци и крайбрѣжни жители, а и всички ония, които сѣ чели или слушали за хищническитѣ подвизи на акули, — при всѣко споменаване на тѣхното име — потръпватъ.. защото въ въображението имѣ изпъкватъ страшни гледки: пишши на кѣпящи се, смъртно уплашени хора, — черниятъ грѣбъ на грамадна, бързо плуваща акула, — безследно изчезване на нѣкого..

Сжщата уплаха при споменаване името „акула“ съмъ ималъ случая да наблюдавамъ не единъ пѣтъ на варненския плажъ. Мнозина, дошли да се порадватъ на необятната морска ширъ, да се окѣпятъ въ морското слънце и вълни при приятното излежаване на топлия пѣськъ, любопитствуващъ и питатъ, разпитватъ за живота въ Черно море. И, когато доде редъ да се каже, кои сѣ най-голѣмитѣ черноморски риби и се спомене името „акули“ — наблюдаваме: леко пребледняване, опулени очи, изпотено лице и потокъ отъ бързи въпроси — „Какво, какво? Акули? Има ли въ Черно море акули? Колко сѣ голѣми? Идватъ ли до брѣга? Често ли нападатъ хора?... И сѣ затаенъ дѣхъ се чака отговоръ.

Да, драги читателю! Вѣрно е — въ Черно море има и то не лѣжливи, а истински акули. Само че — не голѣмитѣ, така опасни за човѣка и характерни за топлиитѣ морета акули *Carcharias glaucus*, а едни безопасни, хрисими тѣхни сродници.

Черноморската акула, споредъ едни отъ учениитѣ, занимавали се съ изследване фауната на Черно море, принадлежи къмъ космополитния видъ *Acanthias vulgaris* или *Squalus a cantias*, споредъ други — представлява една черноморска вариация отъ този видъ, а споредъ трети (проф. Морозъ и Ал. Нечаевъ) — тя представлява новъ видъ, характеренъ само за водитѣ на Черно море. Последнитѣ автори наричатъ черноморската акула *Acanthias euxinus* и намиратъ, че тя се отличава отъ вида *Acanthias vulgaris*, както по голѣмитѣ размѣри на възрастнитѣ, така и по еднаквата величина на малкитѣ, които се намиратъ въ утробата на майката.

Акулитѣ населяващи Черно море, иматъ плоска глава и вретеновидно тѣло, обагнено: отгоре — тъмносиво до черно, а отдолу — бѣло. Тѣ сѣ хрущѣлни риби — скелетътъ имѣ е съставенъ само отъ хрущѣлъ. Устата се намира не на самия преденъ край на тѣлото, а малко по-назадъ и лежи изцѣло на коремната страна. Тѣлото имѣ, както при всички акули, е покрито не съ люспи, а съ особени дребни, финни рогови зѣби, които навли-

затъ и въ устата, кждето ставатъ голѣми и остри; тѣ позволяватъ на акулитѣ да отсичатъ ухапаното животно като съ трионъ. Мжжкитѣ екземпляри достигатъ дължина до 120 см., а женскитѣ до 150 см. Възрастнитѣ живѣятъ на дълбочини по-голѣми отъ 20 м. (между 20 и 70 м.) а младитѣ, голѣми до 70-80 см. често, особено пролѣтъ и есень приближаватъ крайбрѣжнитѣ плитковини. Както младитѣ, така и възрастнитѣ се движатъ на стада. Тѣ се хранятъ съ дребни риби, които улавятъ съ голѣмата си уста или пѣкъ намиратъ умрѣли по дѣното; не отминаватъ обаче и труповетѣ на голѣми животни (въ стомаха на възрастни акули се намиратъ често голѣми парчета — кжсове отъ тѣло на делфинъ.)

Акулитѣ сѣ единственитѣ черноморски риби, които раждатъ малкитѣ си живи. Женскитѣ не хвърлятъ яйцата си въ водата, както това правятъ всички други риби, а ги задържатъ въ тѣлото си — въ една специално разширена частъ отъ яйцепроводнитѣ канали. Мжжкитѣ индивиди иматъ особени органи, чрезъ които — следъ истински копулационенъ актъ, вкарватъ сперматозоидитѣ въ тѣлото на женскитѣ. Както оплождането, така и развитието на оплоденитѣ яйца става въ майчиното тѣло. Едва следъ като малкитѣ използватъ напълно храната на яйцето и нарастатъ достатъчно за да могатъ да водятъ самостоятеленъ животъ — майката ги ражда. Всѣка черноморска възрастна акула ражда ежегодно 20 до 25 малки, дълги около 30 см.

Животътъ въ аквариума акулитѣ не могатъ да издържатъ. Чада на свободнитѣ и дълбоки, води, затворени въ ограничени басени тѣ — подобно на славей въ кафезъ — почватъ да линѣятъ. Тѣ не приематъ храна, удрятъ се отъ стениитѣ, жчатъ се да излѣзатъ отъ повърхността и така, тѣгувайки за морскитѣ простори, изтощаватъ се и умиратъ обикновено отъ гладъ.

Край варненскитѣ брѣгове, въ плитковинитѣ се ловятъ случайно на вждици, съ грибъ или въ талаянъ млади, достигащи 70—80 см. екземпляри. Само изрѣдко въ нѣкой отъ по-дълбоко поставенитѣ талаяни влизатъ и по-едри, възрастни индивиди. Специално на ловъ за акули излизатъ малцина риболовци; може би, защото този ловъ е свързанъ съ отиването въ открито море, а нашитѣ рибари сѣ свиквали на крайбрѣженъ риболовъ. Отъ варненскитѣ риболовци познавамъ само единъ руснакъ, който отива да лови акули въ открито море, Хваща ги съ примамки, закачени на голѣми вждици и пуснати, завързани за здрави вжжя, на дѣното. При единъ такъвъ ловъ, на който присъствахъ презъ м. юлий 1932 год., въ открито море — на около 10 клм. предъ устието на р. Камчия и на една дълбочина 25—30 метра бѣха уловени за една нощъ около 50 все възрастни екземпляри.

Поради това, че акулитѣ се движатъ въ при-дѣннитѣ води и на дълбочини по-голѣми отъ

15—20 м., кждето нашитѣ рибари не риболовствуватъ, ние доскоро нѣмахме представа, въ какви количества се срѣщатъ тѣ предъ нашитѣ брѣгове. Едва презъ 1927 год. при опитнитѣ дѣнни ловитби на холандския рибарски параходъ „Кникеръ“ можа да се установи, че акулитѣ въ нашитѣ крайбрѣжни води се срѣщатъ доста често. Много пѣти мрежата, влачена отъ парахода по дѣното, е изваждала по 10—15 броя наведнѣжъ. Но ние и сега не знаемъ, дали констатираното при тия пробни ловитби положение е постоянно за всичкитѣ сезони или е такова само за есеннитѣ месеци (октомврий—декемврий), когато е работилъ Кникеръ. За да се уясни положението, има нужда отъ още много пробни трални ловитби, правени презъ различни сезони и нѣколко години наредъ.

Населението отъ крайбрѣжнитѣ ни градове не цени акулата като риба за храна, поради което не я и търси. Но нѣкои отъ рибаритѣ използватъ дребнитѣ улавяни въ крайбрѣжнитѣ води екзем-

пляри, като следъ одиране на кожата посоляватъ месото, държатъ го известно време въ саламура отъ оцетъ и солъ и после сушатъ. Тия рибари твърдятъ, че по този начинъ приготвено акуловото месо ставало „много вкусна пастърма“. — А отъ месото на възрастнитѣ акули известни варненски риботърговци приготвятъ, чрезъ изкусно осоляване и опушване, разкошни рибни филета, които се продаватъ подъ особено име (не разбира се като месо на акула,) като деликатесъ по 180—200 лв. килограма.

Другаде акулитѣ отъ сѣщия родъ се търсятъ, ловятъ и използватъ много по-рационално. Отъ черния имъ дробъ се вадятъ масла, отъ хрущялитѣ клей, месото се използва за храна, а отъ кожата, благодарение на рогаветѣ ѝ жби приготвятъ материалъ за полиране на металически предмети.

Варна, аквариума, 1933 г.

Д-ръ Г. В. Паспалевъ.

ВОДЕНЪ СПОРТЪ

На 1. октомврий м. г. въ езерото при Симеоновата градина въ Пловдивъ бѣха произведени състезанията по воденъ спортъ на Пловдивския ни клонъ. Участвуваха сж легионеритѣ отъ Б.Н.М.С., юнаци, скаути, сп. дружества „Ботевъ“ и „Левски“.

Състезанията се откриха съ речъ отъ председателя на клонъ г. К. Петровъ.

Резултатитѣ сж следнитѣ:

Плуване на 50 м. св. ст.

- I Ал. Трайковъ.
- II Кирчевъ.
- III Пазовъ.

Плуване на 100 м. св. ст.

- I и II „Левски“.
- III „Трак. Юнакъ“.

Плуване на 200 м. жабно.

- I П. Ацевъ сп. кл. „Ботевъ“.
- II Ст. Петровъ Б.Н.М.С.
- III М. Топаловъ скаутъ.

Плуване на 400 м. св. ст.

- I подпр. Ацевъ сп. кл. „Ботевъ“.
- II Петровъ д-во „Юнакъ“.
- III П. Сяровъ сп. кл. „Ботевъ“.

Гребане съ русалки на 2 обиколки:

- I Б. Н. М. С.

II Юнакъ.

III Скаути.

Гребане прави съ русалки:

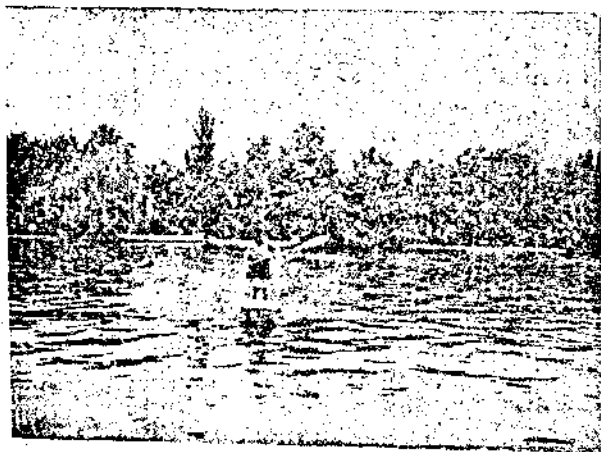
I Семизовъ Б.Н.М.С.

II М. Балтовъ скаутъ.

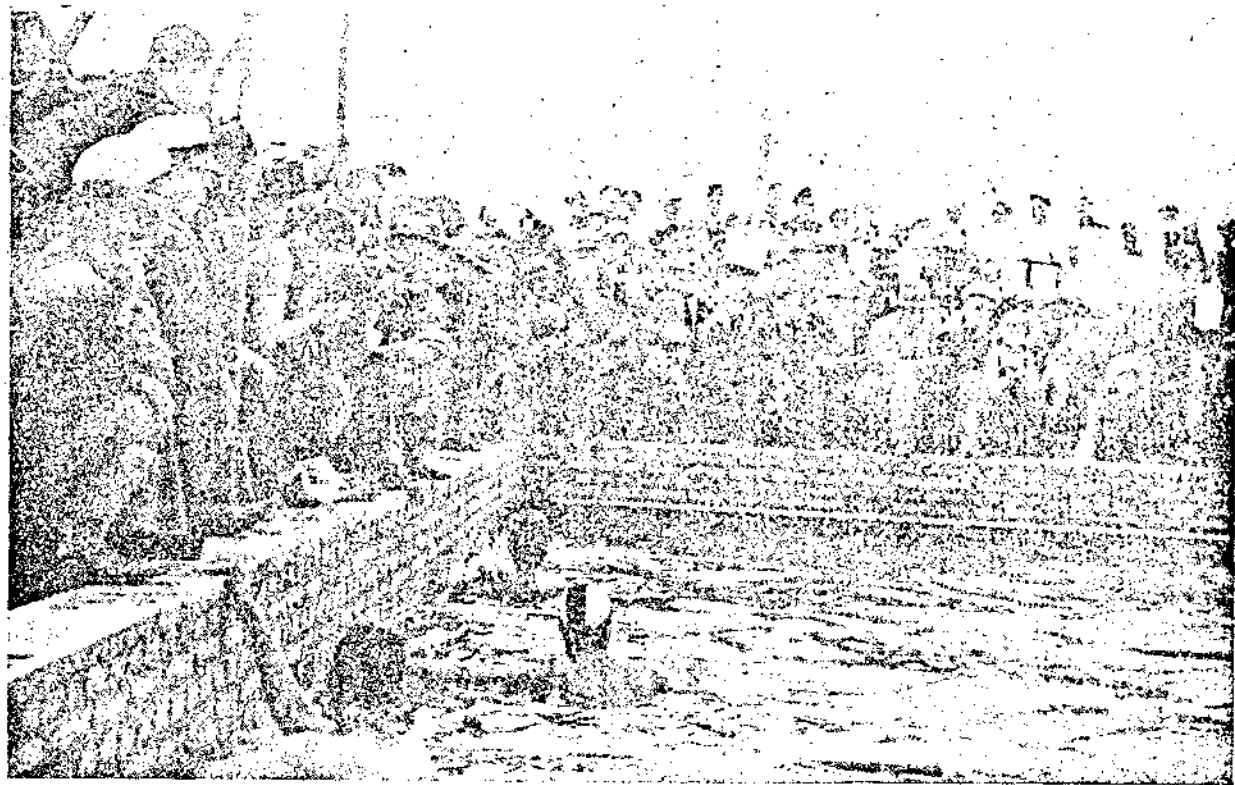
III К. Поповъ Б.Н.М.С.

Съ това състезание се закри плувниятъ сезонъ въ Пловдивъ. То е една рѣдка манифестация на спортна солидарностъ и единодушие по воденъ спортъ. Ние отбелязваме това съ удоволствие, защото следъ общо-българскитѣ състезания въ Варна на 27. и 28. августъ м. г. голѣмитѣ водни състезания въ Пловдивъ чертаятъ бждещитѣ насоки на водния спортъ и несъмнения интересъ на гражданството къмъ този спортъ.

Макаръ че не сж отбелязани времената на плувцитѣ, този първи опитъ да се организиратъ плувнитѣ състезания съгласно програмата на Б.Н.М.С. не може да не ни радва. Желателно е, обаче, своевременно да се съобщава въ Главното Управително Тѣло на Б.Н.М.С. за такива прояви, като се изпращатъ и протоколитѣ за състезанията, за да могатъ да бждатъ регистрирани и да служатъ за сравняване на постиженията В. И.



Моменти отъ състезанията въ езерото на градината „Царъ Симеонъ“ въ Пловдивъ.



Плавателния басейнъ на фабр. „Мебель“ Стара Загора.



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЪТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

На 24. т. м. е починалъ въ София професорътъ по физическа география при държавния ни университетъ Жеко Радевъ. Той бѣ единъ отъ първитѣ членове на Българския Народенъ Морски Сговоръ и вдъхновителъ на началнитѣ стѣпки на новооснованата организация. Съ своето участие въ учредителния конгресъ на организацията като делегатъ на Софийския ни клонъ той остави незаличими спомени за вѣрата въ успѣха на наченатото дѣло, така добре изразена чрезъ обширната му ерудиция по националнитѣ въпроси изобщо и частно по тѣзи, свързани съ стремежитѣ ни къмъ изходъ на свободно море. Памятни ще останатъ лекциитѣ, четени отъ него на учителскитѣ конференции, устройвани отъ организацията, съ целъ да се опознаятъ учителитѣ съ нашитѣ крайбрежия и съ идеологията на Б.Н.М.С. Съ личния си примѣръ, чакъ трѣбва да се служи на голѣмитѣ национални въпроси, и съ своята скромность предъ съзнанието за изпълненъ дългъ той оставя следъ себе си цѣла школа отъ нови сили, които ще продължатъ дѣлото въ служба на родината.

Въ неговото лице организацията губи единъ отъ голѣмитѣ си идейни сподвижници и крепители.
Миръ на праха му!

— На 19. декемврий м. г. — Никулденъ — ученическиятъ легионъ при Търновския ни клонъ е устроилъ празненство съ елха за беднитѣ деца

отъ детската забавачница. Присѣствували сж поканенитѣ официални лица и гражданството. Следъ раздаване на подарѣцитѣ ученичката Добрина Ст. Дачева е произнесла речъ за целитѣ и задачитѣ на организацията.

На малкитѣ питомци е билъ даденъ обѣдъ. На обѣда сж обслужвали легионерки и легионери.

— На 31. декемврий м. г. по инициативата на Габровския ни клонъ е устроено въ Тръвна събрание, на което сж говорили г. г. В. Р. Минковъ и Хр. Цончевъ на тема: „Цели и задачи на Българския Народенъ Морски Сговоръ“. Следъ изслушване на речитѣ е съставенъ клонъ отъ организацията въ Тръвна, като се е пристѣпило къмъ записване на членове и е избрано първото управително тѣло. Новиятъ клонъ има всички условия, да се развива и крепне, като засили още повече връзкитѣ между Балкана и морето.

— На 3. януарий е било устроено публично събрание отъ сжшитѣ господа отъ Габровския клонъ и въ гр. Дръново. Образованъ е новъ клонъ и се е пристѣпило къмъ записване на членове. Идеята за създаване на плаваленъ басейнъ и за детскитѣ морски лѣтовища е намѣрила живи удобрения и се е пристѣпило къмъ тѣхната подготовка. Габровскиятъ ни клонъ постепенно засилва своето влияние въ своя районъ и развива голѣма дейность за създаване на нови клонове. В. И.



КРИЗАТА ВЪ ТЪРГОВСКИЯ ФЛОТЪ И МЕЖДУ МОРЯЦИТЪ.

Международното бюро на труда, секция за общи сведения, която следи всички прояви от социален характер, не е пропуснала да забележи, че „Морски Сговоръ“ следи всички съобщения, които бюрото прави из областта на социалния живот на моряците и дава по-интересният от тях за нашите четци в колонията „Морски социални новини“. Чрез официалния орган на Международното бюро на труда „Informations Sociales“ ние имаме възможност да следим чуждото социално законодателство и да черпим сведения за живота на моряците във всички страни, а заедно с това и поуки за нашата дейтелност.

Изказвайки благодарността си във едно писмо до „Морски Сговоръ“, бюрото ни изпраща под горното заглавие едно съобщение, което ние предаваме изцяло, тъй като представлява ясна картина за състоянието на световното търговско корабоплаване, а е от интерес за нашите читатели.

Едновременно с това считаме се задължени да изкажем благодарността си на Международното бюро на труда за вниманието му към нашия орган и съдействието, което ни е указвало винаги, когато сме се отнасяли до него, за да можем и ние според възможността си да служим на общата кауза за издигане на трудящите се на море.

„Морски Сговоръ.“

Докладът, който Международното бюро на труда направи пред морската комисия, свикана във Париж от същото бюро, съдържа поразителни данни за кризата въ търговския флот и междуморските лица. Тази криза води произхода си от бързото развитие на световния търговски флот.

През 1929 г. се считаше, че търговският флот е сътри четвърти по-голям от този преди войната. Намалението на търговията, настъпило от тогаз, съ 26—27% за три години, увеличи още по-вече съотношението между предлагания тонаж и стоките за пренасяне. Предлаганите цени през 1932 год. представляват общо 87% от срѣдните цени за времето 1898—1913 г.

Пренасянето на пътници претърпя едновременно удар от неблагоприятните икономически условия и от строгите ограничения на емиграцията. Така например, общото движение на пътници от всички класи между Европа и Съединените Щати е спаднало въ кръгли цифри от 550,000 през 1929 г. на 269,000 през 1932 год. От срѣдата на 1929 г. до срѣдата на 1931 г. нето тонажът на корабите, минали през Суецкия канал, е спаднал съ 25%, а теглото на пренесените стоки съ 40%. Въ Панамския канал намалението е още по-забележително. Движението на корабите там е спаднало от 30 милиона тона през 1929 г. на 21 милиона през 1932 г.

Масовото спадане едновременно на обикна и на морския транспорт е компрометирало съществуването на много арматорски предприятия. Поради тези мъжнотии възприети сж разни мѣрки от индустрията за морския транспорт: намаление на експлоатационните разходи, рационализация или сливане на предприятията, разоржение, разрушаване на част от търговския флот и пр. Що се отнася до разоржаванията на корабите, тѣ сж стигнали въ разни времена 9, 12 и даже до 15 милиона тона. Цифрите на плаващия тонаж на 30. юний 1933 г. показват, че общото количество на световния флот се е върнало на положението

от 1929 г. *) Само знамената на Русия, Финландия и Панама показват увеличение, което се дължи на странични обстоятелства. Поради липса на съгласувана обща международна акция, тези мѣрки не дадоха резултата, който се очакваше от тях.

Всичко това предизвика голѣма безработица между морските лица. Ето нѣколко примѣра. Въ Германия през 1932 г. една трета от търговския флот бѣше разорженъ и числото на заетите през цяла година моряци бѣше само 38,000, което е 65%. Въ Англия на 1. октомврий 1933 г. разоржените кораби представляваха 1,772,000 нето тона и се изчисляваха 30,000 безработни между осигурените морски лица. Въ Съединените Щати използването на превозните срѣдства по воденъ път е намалѣло през 1929 и 1930 г. съ 12%. Подъ влияние на икономическата депресия този процентъ се е увеличилъ на 17 през 1931 г. и на 26 през юний 1932 г. Малките морски държави като Норвегия, Дания, Холандия, Белгия и пр. сжко сж силно засегнати от кризата. Докладът на Директора на Международното бюро на труда подчертава преди всичко, че разоржаването на корабите вследствие на икономическата криза не е единствената причина за безработицата въ търг. флотъ. Непостоянниятъ характеръ на труда на море и техническите преобразования, осъществени през последните години, допринасятъ въ голѣма степенъ за това.

Морската комисия, съставена от представители на международните организации на арматорите и моряците, има тежката задача да намери начини за съгласувана международна дейност, необходима за бъдещата работа на световния търговски флотъ.

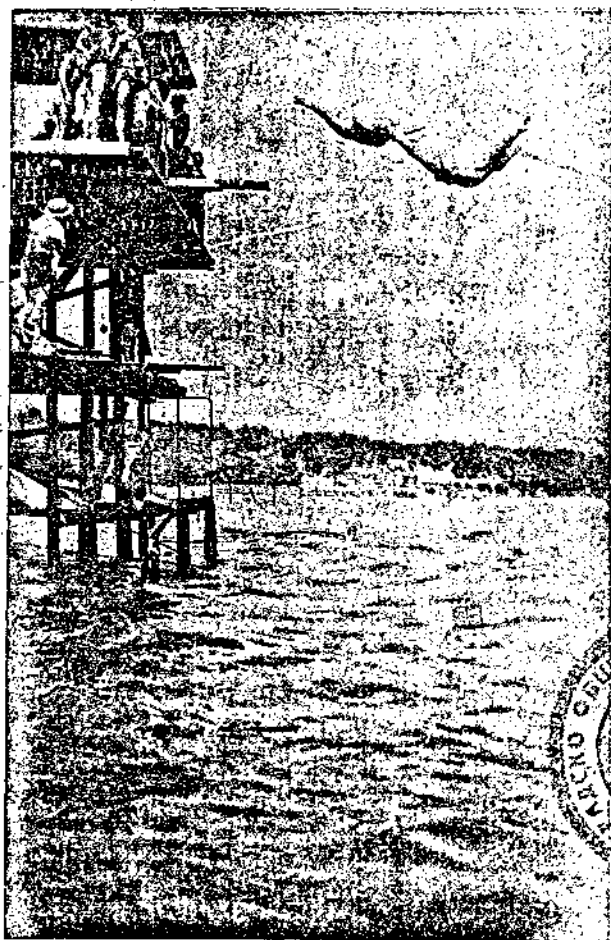
*) Въ Италия сж разрушени на три пѣти по 200,000 тона, въ Германия — 400,000 тона, въ Япония 400,000, съ задължение да се замѣнятъ съ нови кораби, по-големи от 4,000 тона на общо 200,000 тона. Shipping Board въ Съедин. Щати продаде за разрушаване 125 кораба на общъ тонажъ надъ 700,000 тона.

ВАРНА

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

ВАРНА

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



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

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

Големи музикални тържества въ началото на м. августъ съ участие на най-видните 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.

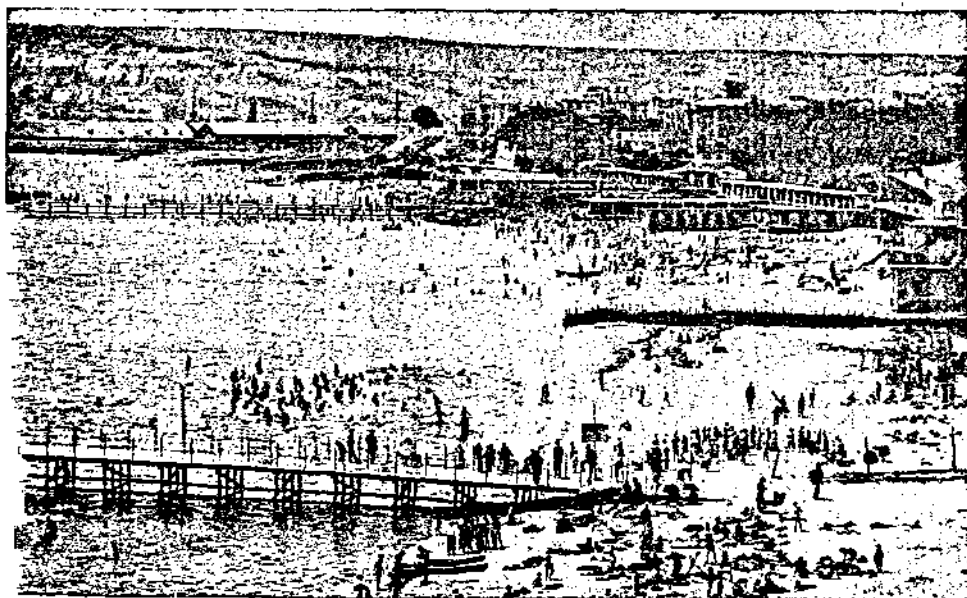
Въ второстепенни ресторанти се получава здрава и изобилна храна на по-ниска цена.

Табѣлъ д'отъ отъ 100—120.

Пътовна такса и карта за целия сезонъ 20 лв.

Такса за банитѣ:

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



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

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

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

БЪЛГАРИ, ПЪТУВАЙТЕ ПО МОРЕ!

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.

Използвайте дружествените параходи, за да получите възможността да се полюбувате на морето!

Съ параходите на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пътувания, които да Ви оставят мили неизличими спомени. Вие ще опознаете крайбрежието и ще вкусите от прелестите на близкия изток, чароветъ на когото привличат хиляди и хиляди туристи от всички краища на света.



Дружеството поддържа три редовни линии:

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

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

Особенъ интересъ представлява пътуването до Александрия, което се извършва съ луксозните и бързоходни параходи „Бургасъ“ и „Царъ Фердинандъ“.

ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейсъ:

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

За Пирейския рейсъ:

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

За крайбрежния рейсъ:

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

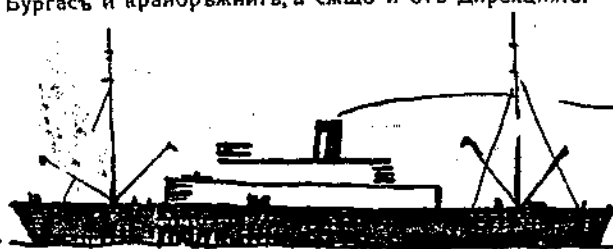
Варна—Бургасъ и обратно	I класа . .	лв. 400
	II класа . .	лв. 300
	III класа . .	лв. 200

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

Забележка: Свърхъ горните такси за пътнишките билети се събиратъ допълнително кей-во прево въ Варна и Бургасъ по 15 лв., а въ малките крайбрежни пристанища по 5 лв. на лице.

Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пътуващите, се получаватъ отъ агентите въ Варна и Бургасъ и крайбрежните, а също и отъ Дирекцията.

10-9



СЪДЪРЖАНИЕ: 1. Единадесетата година; 2. Отъ брѣга на морето (стихове) отъ Ас-

ковъ; 4. Търговията ни съ Испания и ролята на Б. Т. П. Д-во отъ Ст. Чолаковъ; 5. Парахода „Княгиня Мария-Луиза“ отъ Н. Найденовъ; 6. Исторически бележки за черноморската област на Балканския полуостровъ отъ Карлъ Шкорпилъ; 7. Варненските езера отъ Д-ръ П. Гочевъ; 8. Примирение (разказъ) отъ Дечо Поповъ; 9. Душата на корабите, разказъ отъ Андре Лихтенбергъ (преводъ); 10. Акули въ Черно море отъ Д-ръ Г. Паспалевъ; 11. Воденъ спортъ; 12. Официаленъ отдѣлъ; 13. Морски новини.

ВАРНЕНСКА ГРАДСКА БИБЛИОТЕКА