



МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА XI
КНИЖКА 9
В А Р Н А
НОЕМВРИЙ 1934 г.

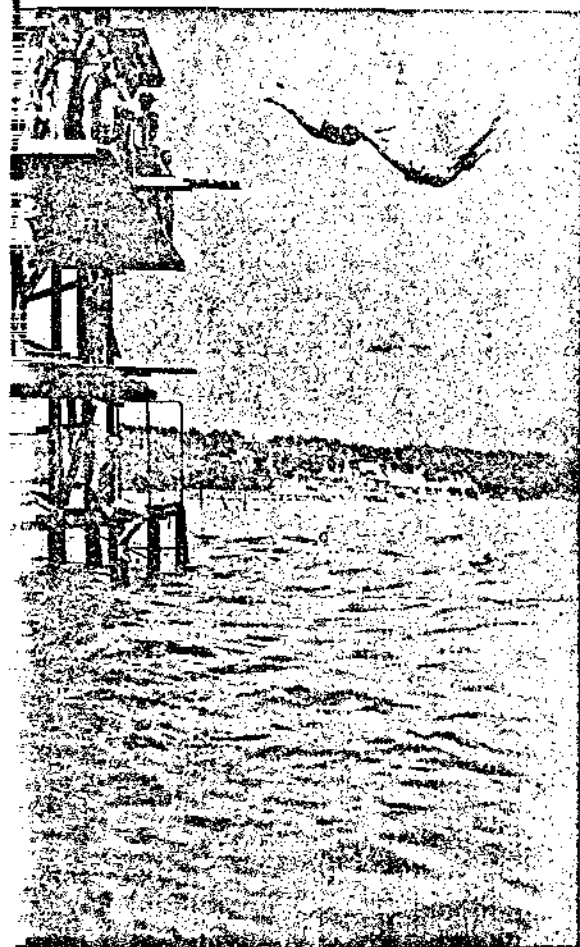
УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ
Редактори: Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ И Д-РЪ Г. ПАСПАЛЕВЪ

ВАРНА

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

ВАРНА

— модерни бански съоръжения за студени и топли морски бани. Модерно казино морската градина, срещу банитъ, съ първокласенъ ресторантъ и дансингъ на открито.



Красиви околности. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близкитъ околности, както и до Цариградъ.

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

Голямъ музикални тържества въ началото на м. августъ съ участие на най-виднитъ български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматически театръ 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.

Табѣль д'отъ отъ 100—120, лв.

Лѣтовна такса и карта за цѣлия сезонъ 20 лв

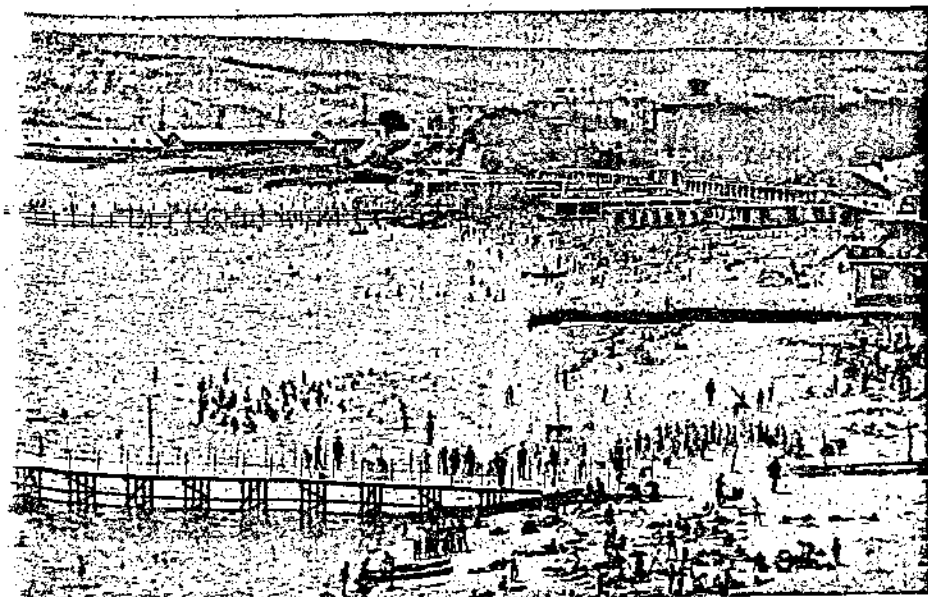
Такса за банитъ:

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 лѣтовницитъ се ползватъ съ 25% намаление по българскитъ държавни железници.

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

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



КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !

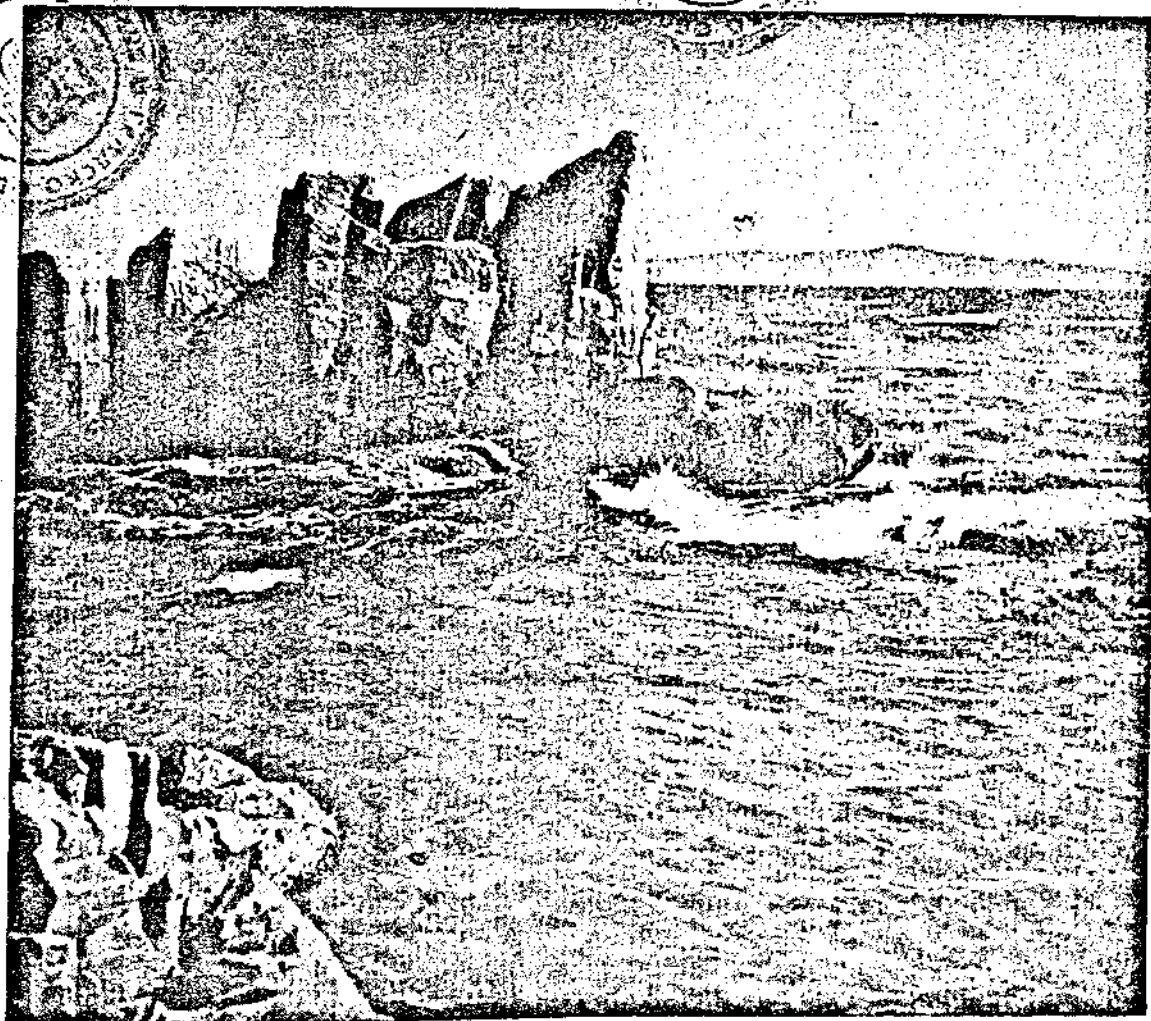


ГОДИНА XI.

ВАРНА, ноември 1934 год.

БРОЙ 9.

Гл. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ



КРАЙБРЕЖНИ СКАЛИ ОКОЛО НОСЪ ХРИСТОСЪ.

Снимка отъ Бончо Карастояновъ

Г. Куповъ

НУЖЕНЪ ЛИ Е ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ НА БЪЛГАРИЯ

Колкото и да е странно, но фактъ е, че следъ половинъ вѣковно самостоятелно съществуване и при изживѣния опитъ на дветъ последни войни, у насъ става нужда да се поставя подобенъ въпросъ и да се търсятъ доводи и доказателства, за да се отговори утвърдително.

За да избѣгнемъ двусмислеността и да отстранимъ всѣкакво отклонение на въпроса отъ принципиалната точка, ще подчертаемъ, че не се касае за това, дали имаме право по мирнитъ договори да поддържаме флотъ или не, а въпросътъ е: усвоенъ ли е възгледътъ въ ръководната държавна мисълъ, че за едно правилно развитие на държавната отбрана, се налага поддържането на морски военни сили наравно съ сухопътнитъ и въздушни такива, като съотношението между тѣхъ се опредѣли съобразно стратегическата обстановка.

Поставяме така въпроса, защото и днесъ между нашитъ мѣродавни кръгове не е рѣдко да се чуе мнението, че при сегашнитъ финансови затруднения е луксъ да се мисли за флотъ; флотъ може да се създава при излишъкъ на сръдства. Вижда се, че на флота се гледа, като на едно странно, до нейде полезно, но въ всѣки случай не до тамъ необходимо бойно сръдство. Това е единъ погрѣшенъ възгледъ, който отъ вѣкове е заседналъ въ съзнанието на българина и до днесъ не е изгубилъ своето пагубно влияние.

Въ нашето историческо минало идеята за създаване на морски сили е възникнала у българскитъ царе само следъ личния горчивъ опитъ, че липсата на тоя родъ оръжия е спъвало правилното развитие на голѣмитъ национални стремежи. Ще напомнимъ случаитъ на Крума и Симеона. И двамата царе при аналогични обстоятелства се убеждаватъ, че безъ флотъ е немислимо да се разреши спорътъ имъ съ Византия и почватъ съ рѣдка настойчивостъ и енергия строежа на кораби. Смъртта и на двамата попрѣчва да се завърши наченатото дѣло, а недалновидността на тѣхнитъ наследници го унищожава. Ние мислимъ, че това не е било безъ влиянието на твърде заинтересуваната Византия.

Тѣй или иначе, но предрасждѣцитъ и недомислието на българскитъ държавници още отъ миналото сж осуетявали правилното поставяне на въпроса за съществуването на български флотъ.

Интересно е, че следъ 1000 години въ живота на българитъ се повтарятъ сжщитъ случаи. Въ 1912 г. победоноснитъ български войски спрѣха предъ вратитъ на Цариградъ и дочакватъ мъчителния край на войната, който ни лиши отъ плодоветъ на голѣмитъ ни победи.

Можемъ да намѣримъ хиляди оправдания и причини, за да снемемъ отговорноститъ отъ нашитъ политици и военни за подготовката на балканската война, но историята въ бъдеще ще отсѣди безпристрастно и неумолимо ще повтори заключението си отъ миналото: благодарение на липсата на флотъ, българитъ и следъ хиляда години по сжщия начинъ, както при Крума и Симеона, си счупиха главитъ предъ вратитъ на Цариградъ.

За тоя, който не обхваща събитията на близкото минало въ цѣлата имъ пълнота, ще се види пресилено такова заключение, обаче фактитъ сж неуспорими.

При почване на балканската война нашиятъ малкъ флотъ бѣше въ пълно пренебрежение отъ високитъ мѣста. Търпянтъ отъ българското военно командване, като капризъ на царъ Фердинандъ, на него се гледаше като на луксъ, безъ да му се дава каквото и да било значение за предстоящата война.

Но събитията още отъ началото на войната показаха, колко погрѣшно е било подобно гледище. Това го почувствуваха всички отговорни фактори веднага съ почване на войната 5. октомврий, когато турскиятъ флотъ се яви предъ Варна.

Неочакваниятъ и непредвиденъ ходъ на турцитъ внесе голѣмо смущение въ ръководството на войната и може би, за пръвъ пътъ въ българския генераленъ щабъ се почувствува пробѣла въ организацията на нашата отбрана. Последващитъ разпореждания ясно показаха, че флотътъ става факторъ и за него почнаха да мислятъ въ главната квартира. Трѣбва да благодаримъ, обаче, на обстоятелството, че турцитъ се оказаха твърде пасивни на морето, за да не обърнатъ въ катастрофа още въ самото начало българскитъ победи. Липсата на всѣкаква инициатива отъ турска страна отстрани опасността да се отвори новъ фронтъ. Но нервността на главното ни командване за открития флангъ отъ къмъ морето се чувствуваше презъ цѣлата война, като се даваха настойчиви искания да се умѣлоуми турския флотъ, като се напрегнатъ жалкитъ сили на нашитъ 6 торпедоносци. Въпрѣки това, че турцитъ не предприеха нищо сериозно срещу брѣговетъ ни, влиянието на тѣхния флотъ се оказа твърде чувствително, когато се установи редовната морска връзка презъ Кюстенджа за снабдяване съ муниции и продоволствие армията и Цариградъ.

Ентусиазмътъ и родолюбieto на българскитъ моряци направиха невъзможното отъ гледна точка на военно-морската наука, че съ 6, отречени като действително бойно сръдство за водене на война, торпедоносци сломиха турската военна мощъ съ изнасянето на една блѣскава победа на море. Тѣмъ по своитъ значителни резултати за хода на войната, 21. ноемврий изпъкна като дата на една голѣма морска победа. Следъ това турцитъ действително се почувствуваха застрашени въ най-сериозната си комуникация. На времето си това събитие бѣше твърде добре преценено, както у насъ, тѣй и въ странство. Но активността на нашия флотъ не можеше да отиде по-далечъ благодарение на своята слаба и ограничена материална частъ. До колко сж били нищожни материалнитъ сръдства на нашия флотъ личи отъ това, че въ справочнитъ морски книжки той се отбелязваше като кораби безъ бойно значение, но съ учебни задачи.

Липсата на действителенъ боенъ флотъ се почувствува твърде осезателно презъ сжщата зловещна война, когато България се оказа въ споръ съ своитъ съюзници сѣрби и гърци. Слаба защита откъмъ морето, никаква откъмъ Дунава, пра-

вѣше тѣла ни съвършенно откритъ. Тѣкмо това обстоятелство подхрани агресивнитѣ намѣрения на ромжнитѣ къмъ югъ. Убедени сме, че съществуването на боенъ флотъ на Дунава би задържалъ апетититѣ за лека плячка на Ромжния и миротворческата ѝ роля надали би излѣзла отъ рамките на една дипломатическа намѣса. Една по-сериозна морска сила би попрѣчила и на тѣлпитѣ на Енверъ да се върнатъ къмъ Одринъ.

При тия условия и да бѣше несполучливъ изходътъ за насъ на съюзнишката война, ликвидацията ѝ щѣше да се извърши между воюващитѣ бивши съюзници безъ активната намѣса на Румжния и битата вече Турция.

Правилното преценяване на събитията отъ 1912 и 1913 година трѣбваше да внесе корекция въ схващанията за организацията на нашата отбрана, като въпросътъ за Черноморския и Дунавски флотъ се поставѣше на дневенъ редъ. Изглежда, обаче, че криво сж били схванати поуки или пъкъ се забравиха, щомъ опасноститѣ минаха.

Народниятъ инстинктъ като че ли по-правилно схвана причинитѣ на нашето нещастие и между другото веднага следъ войнитѣ се породило спонтанно движение въ полза на създаване на воененъ флотъ. Създадоха се по инициативата на Горно-Орѣховскитѣ желѣзничари и Софийскитѣ общински чиновници два комитета за образуване на фондове чрезъ събиране на доброволни вноски за купуване на военни кораби. Въ кратко време бѣха събрани стотици хиляди лева, но държавата въ лицето на своитѣ фактори остана безучастна къмъ това дѣло и то потъна въ кипежа на новитѣ грижи за бъдещето ни предъ събитията на голѣмата европейска война.

Войната въ 1915 година ни завари въ сжщото положение по отношение на отбраната на Черноморския и Дунавски брѣгъ, както бѣхме и преди 1912 г.

Руската бомбандировка на Варна на 14. октомврий 1915 г. наново изтъкна нашата пълна беззащитностъ откъмъ морето и Дунава. Тоя недостатъкъ се попълни съ присѣтствието на германскитѣ подводници въ Варна и австрийския дунавски флотъ на Дунава. Ето единъ фактъ, който съ очевидностъ изтъква нуждата отъ собственъ флотъ, ако бжде правилно разбранъ.

На Дунава имаме случай да почувствуваме нуждата отъ флотъ при Раховския румжнски десантъ и да видимъ значението му съ идването на австрийскитѣ монитори при отбиването му.

Но нищо не бѣше тъй убедително, че флотътъ е необходимостъ, както обстоятелството, че ние се оказаме безпомощни даже съ съюзницитѣ си, когато се почувствува недостатъкъ въ продоволствието на страната. На Дунава ние не можехме да вземемъ едно твърдо становище още отъ самото начало на разпредѣление на плененитѣ ромжнски плавателни сждове, поради липса на военни кораби, които да ни обезпечатъ владението на това що пленихме отъ ромжнитѣ или пъкъ да можемъ да вземемъ, що ни бѣше нужно. Безкрайнитѣ пазарлъци между насъ отъ една страна и австрийци и нѣмци отъ друга за използване на плавателни сждове всѣкога свършваха съ неправилното разпредѣление на изземенитѣ отъ Ромжния храни.

На Черно море картината бѣше сжщо така плачевна, когато се яви нужда да се уредятъ що

годе сносни връзки съ завзетитѣ руски пристанища презъ най-критичния периодъ на войната — края на 1917 г. и началото на 1918 г.

Едва сега съзнанието за голѣмото значение на флота за една страна като България като че ли проникна по върховетѣ на мѣродавнитѣ кръгове. Нуждата да имаме флотъ, се почувствува отъ всички и се почна едно надпреварване да се купятъ кораби. Отъ всички страни се даваше подкрепа и съдействие на Управлението на флотата за постигане на резултати. Министерскиятъ съветъ разреши кредити. Военното Министерство, Главната квартира, Дирекцията на С. Г. О. П. даваха пълното си съгласие безъ всѣкакво двоумение да се направи всичко възможно, за да можемъ си набави необходимото поне. Полуразрушениятъ учебенъ корабъ „Надежда“ се изпрати на ремонтъ. Но бѣше вече твърде късно. Събитията бѣха изпреварили зародилото се съзнание у насъ за пропуснатитѣ моменти.

Презъ тоя периодъ на съществуването на България може да се отбележи за пръвъ пѣтъ, че идеята за значението на морето и флота става близка и разбрана отъ върховетѣ и отъ низинитѣ. Но за съжаление, ще повторимъ, че това съзнание дойде твърде късно.

Въ всѣки случай не остана безъ следа този подемъ и резултатитѣ му се почувствуваха при подписване на Ньойския договоръ. Макаръ, че постановленията по мирния договоръ въ много отношения бѣха жестоки, по въпроса за военния ни флотъ бѣха направени отстъпки, като ни се даде право да запазимъ едно морско ядро и право за подържане на флотъ, ако и подъ прикрита форма. Това се дължи на добрата защита, която делегатитѣ ни въ тоя случай проявиха при пълно съзнание, че запазватъ за страната ни едно ценно благо.

16 години се изминаха отъ Ньойи, но идеята за флотъ намѣсто да крепне и се развива, като че ли изгуби всѣкаква псчва. Преживѣнитѣ поуки се забравиха и наново възкрѣсва пагубното недоумислие, че флотъ е луксъ за България. Като че ли още единъ пѣтъ ще повторимъ своята история съ всички подробности отъ годинитѣ преди десетъ вѣка. Като че ли не стигаме толкова лекомислие къмъ единъ отъ жизненитѣ въпроси за съществуването ни като народъ и държава.

Преживѣната отъ свѣга война внесе много поправки и нови работи въ организацията на отбраната, които загрижаватъ нашата обществена и военна мисль. Очертаха се нови срѣдства за водене на войната, вмѣкнаха се нови елементи, не мислими до днесъ, но въпрѣки всичко това значението на морскитѣ военни сили не е изчезнало. И мислейки за въздушната и газова война и новитѣ възможности на най-усвършенствуванитѣ технически орждия за страшната човѣшка борба, не трѣбва да изпущаме изъ предъ видъ, че съществуващата арена на морето не е изгубила своето значение. Нито аеропланътъ, нито моторизираната артилерия ще замѣнятъ кораба, тамъ където е приложимо неговото действие.

Изглежда, обаче, че не така се мисли отъ всички, защото и днесъ, както и въ миналото, когато става дума за военния флотъ, се повтарятъ старитѣ възражения: че за тоя скѣпъ родъ орждия у насъ нѣма срѣдства. България е твърде бедна за да може да кжса отъ своитѣ оскѣдни

срѣдства, за да подържа единъ боенъ флотъ. Мисли се, че срѣдствата, които биха се отдѣлили за флота, по-цѣлесъобразно ще бждатъ използвани, ако се употребятъ за сухоходнитъ и въздушни нужди на нашата отбрана. Колкото и да е несъстоятеленъ този мотивъ, той е добилъ една обаятелна убедителност и се изтъква при всѣки случай, когато трѣбва да се оправдае късогледството и неразбирането на голѣмото значение на военноморскитъ сили за отбраната.

Опровержението на това криво схващане лежи въ основата на принципитъ на воденето на една война при диференциране на срѣдствата, съ които разполага военната наука. Използуване на дадено срѣдство се обуславя отъ мѣстото и условията. Да се мисли, че морската граница може да бжде запазена по-добре съ сухопътни части и при това по-икономично — е едно недоразумение, ако не пълно непознаване естеството на морската война.

Трѣбва добре да се разбере, че не брѣгътъ пази морето, а морето пази брѣга, и ако искаме да бждемъ последователни въ рационализиране на оскѣднитъ си финансови срѣдства, въпроситъ за флота не трѣбва да бждатъ предрешавани съ предразсѣдци.

Погрѣшно е да се мисли, че само финансови съображения могатъ да послужатъ като оправдание за да се пренебрегне правилното разрешение на въпроса за срѣдствата на отбраната. Ако ние имаме пари да купимъ пушки, трѣбва да намѣримъ такива и за кораби.

Оскѣднитъ срѣдства на страната трѣбва да бждатъ рационално използвани — затова не ще и дума. Но да бждемъ рационални, това не значи да сме едностранчиви. Не бива нашата история да бжде тъмна само съ повторения на едни и същи грѣшки и късни и ненавременни съжаления за изпуснати моменти.

Г. К.

ВЪ ПАМЕТЪ НА КРАЛЪ АЛЕКСАНДЪРЪ

Още не бѣше заглъхнало ехото отъ възторга за кралското посещение въ София, чрезъ което се манифестира тържеството на новата ера на южно-славянската солидарност, когато свѣтътъ бѣше потресенъ отъ грозната вестъ за убийството на кралъ Александъръ и французкия министъръ Луи Барту въ Марсилия.

Безъ да влизаме въ преценка на мотивитъ, които сж се явили, като подбудители на извършенния атентатъ, не можемъ да не го смѣтаме, като покушение на славянската солидарност и да трѣпнемъ отъ възможнитъ последици.

Вземайки искрено участие въ дълбоката скръбъ на югославянския народъ, ние съ него заедно оплакваме преждевременната загуба на бележития югославецъ, който така щастливо тури началото на българо-югославянското споразумение.

Издигналъ се надъ шовинизма отъ бивши сръбски принцъ до висотата на истински югославски кралъ, олицетворяващъ величието на нова Югославия, той съ рѣдка политическа предвидливостъ потърси приятелството на България, което безрезервно му бѣ дадено, както отъ народа, така и отъ неговия царъ.

Реализирането на всѣка велика идея иска жертви. Трагичната кончина на кралъ Александъръ

е, може би, първата скѣпа жертва, която славянството дава за своята солидарност и сближение.

Кръвта на мъченика кралъ Александъръ ще запечата така спонтанно и непринудено проявление стремежъ за побратимяване на двата съседни братски народа и ще засили още повече установенитъ връзки.

Ние не се съмняваме, че враговетъ на българо-югославянското сближение ще употребятъ всички усилия да помрачатъ свѣтлото начало чрезъ интриги и злокачествени мѣлви. Старитъ приноси ще бждатъ пуснати въ ходъ и въ прѣсната рана на югославянитъ сърдца ще се пусне разяждащата отрова на политическото озлобение.

Отъ насъ, южнитъ славяни, въ настоящитъ достигнали до опасно напрежение времена, се иска разсѣдливостъ и спокойствие, за да продължимъ дълото на сближение, съ което ще освѣтимъ паметта на голѣмия ратникъ на това сближение.

Югославия и България сж оплота за спокойствието на Балканитъ. Само тѣхното единение е гаранция за мира и бждното имъ преуспѣване, като народи. Нека не гонимъ илюзорнитъ надежди за величие, което ще се гради върху нещастieto на братския народъ. Горчиви сж опититъ отъ миналото и тѣ никога не трѣбва да бждатъ забравяни. Има



Н. В. Кралъ Александъръ I.

по-прави и по-силни нужди за нашето общо благополучие, отколкото териториалните спорове, които сж ни дѣлили до сега. Предъ насъ е широката перспектива за стремежа ни къмъ морето, отъ истинскиятъ блага на което и двата братски народа сж отстранени. Миролюбивото ни проникване къмъ свободниятъ излази на това море ще обезпечи бъдещето ни, като по тоя начинъ ще се премах-

натъ и всички поводи на неприязнелство и недоразумения между всички балканци.

Но преди това, необходимо е пълно разбирателство съ Югославия, съ което ще разсѣемъ недвѣрието на свѣта къмъ миролюбивитъ си намѣрения и ще закрепимъ вѣрата, че ставаме елементъ на миръ и напредѣкъ.

Нека се надѣваме и вѣрваме.

Инженеръ М. Остревъ

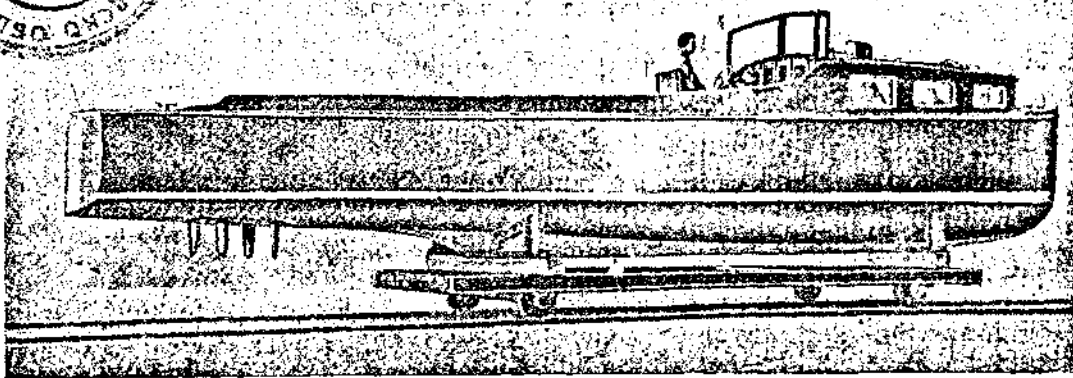
VOITH-SCHNEIDER-ОВИЯТЪ МЕХАНИЗЪМЪ ЗА ДВИЖЕНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА КОРАБА

Корабниятъ винтъ и кормилото досега се считаха като последно и окончателно разрешение на проблема за движението и управляването на кораба. Морякътъ и корабостроителътъ дотолкова сж свикнали на тѣхнитъ основни недостатѣци, че тѣ не имъ правятъ вече впечатление.

Въ последнитъ години, обаче, се правятъ много опити, съпроводени съ голѣми разходи, за намиране на други, по-съвършени механизми, които да замѣстятъ винта и кормилото и чрезъ които

ни лодки на фирмата, на пробния влѣкачъ „Шу“ отъ Баварския Лойдъ и на по-късно построенитъ кораби „Кемптенъ“, „Аугсбургъ“, „Равенсбургъ“ и „Баденъ“.

Ще се опитае да изложимъ накратко принципа на действието на новия механизъмъ на инж. Шнайдеръ, доколкото може да се разбере отъ външно наблюдение, отъ снимки и резултати отъ пробитъ на моторната лодка „Torqueo I“ на Voith-Werke, въ Темплинското езеро при Потсдамъ (Германия)



Фиг. 1. Моторната лодка Torqueo I съ Voith-Schneider-овъ механизъмъ, чийто дискъ съ перки ясно личи подъ кърмовата частъ на лодката.

да се предадатъ по-добри качества на кораба. Цѣлта е да се увеличатъ скоростта и коефициента на използването на двигателя, както и по-пълното и сигурно владение на кораба въ различни води, опростяването на корабнитъ механизми и т. н.

Голѣмъ успѣхъ въ това отношение е зарегистриралъ инженеръ Шнайдеръ при машиннитъ заводи Voith-Werke въ гр. Pöhlten — Австрия. Нему се удало да обедини службата на корабния винтъ и кормилото въ едно и да ги замѣсти съ единъ единственъ механизъмъ — „Voith-Schneider Propeller“, който служи едновременно за движение и за управление на кораба. Този механизъмъ фирмата е патентирала последнитъ години въ почти всички държави. Той има вече доста завършенъ видъ и е приложенъ съ голѣмъ успѣхъ на пробнитъ мотор-

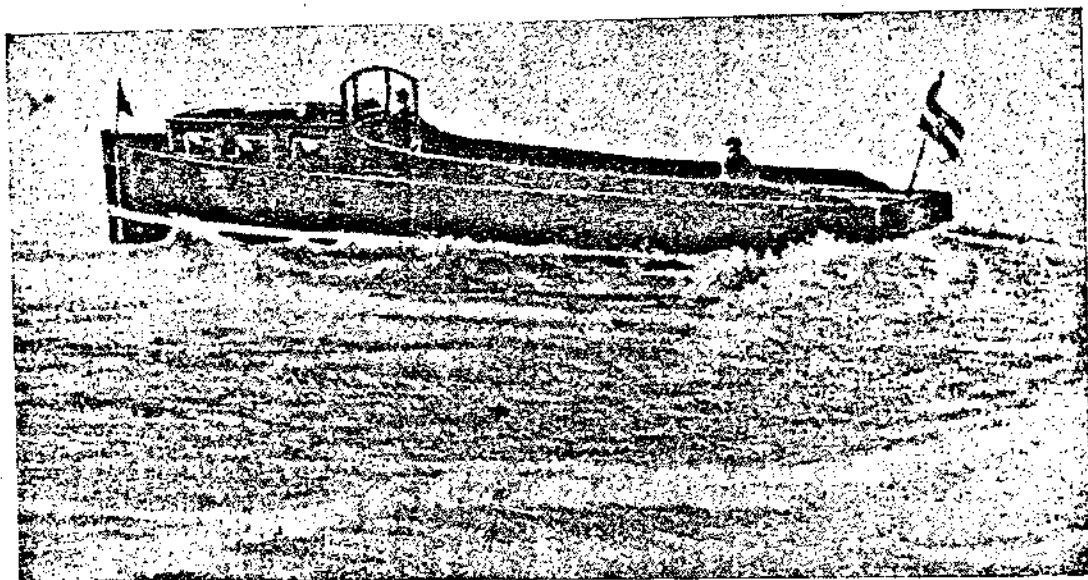
при водно-спортната изложба презъ май 1929 год (фиг. 1 и 2).

На единъ дискъ (фиг. 3) съ около 40 см. диаметъръ сж поставени вертикално надолу симетрично разположени четири загребни перки (лопатки), (2). Дискътъ се привежда въ движение около главната си вертикална ось О—О отъ корабния двигателъ чрезъ продължението на колѣновия валъ и нажбени колела, и прави 250—400 обръщения въ минута. Независимо отъ кръговото движение, което загребнитъ перки извършватъ заедно съ диска, тѣ могатъ да се въртятъ още и всѣка около своята вертикална ось а—а по особенъ законъ въ зависимостъ отъ положението на единъ вжзелъ S, съ който е свързана всѣка лопатка. Тоя вжзелъ S може пъкъ да се движи, по желанието на управляващия кораба, по диаметралната линия А—В, съ което се

измѣня скоростта на кораба и по джгата MSN, съ което пъкъ се измѣня неговиятъ курсъ.

При постоянно число на обръщения на диска, следователно и на корабния двигателъ: колкото вжзелтъ S се намира по-близо до центъра O, толкова по малка е скоростта на кораба; когато S съвпадне съ центъра на диска, корабътъ не се движи — неговата скоростъ е равна на нула; когато вжзелтъ S бжде поставенъ въ другата страна на

ната килова линия — измѣнението на курса. Когато R е перпендикулярна на киловата линия, (а това става, когато S бива завъртенъ на 90° около центъра O на механизма въ лѣво или въ дѣсно), тогава корабътъ започва съответно да се върти на мѣсто — прави оборотъ на мѣсто. Тази маневра бѣше досега възможна и то трудно, само за корабъ съ два и повече винта; а качеството на кораба да прави оборотъ на мѣсто е отъ голѣмо значение



Фиг. 2. То-queo I въ ходъ при обръщане

дисковия центъръ — между O и B, то корабътъ се движи съ заденъ ходъ, съ толкова по-голѣма скоростъ, колкото S се намира по-далечъ отъ O.

Съ завъртането на S по джгата MSN въ лѣво или дѣсно, корабътъ съответно измѣня курса си и за да се задвижи пакъ въ правъ курсъ, трѣбва S да се докара на линията AB.

Да видимъ какъ действа механизмътъ:

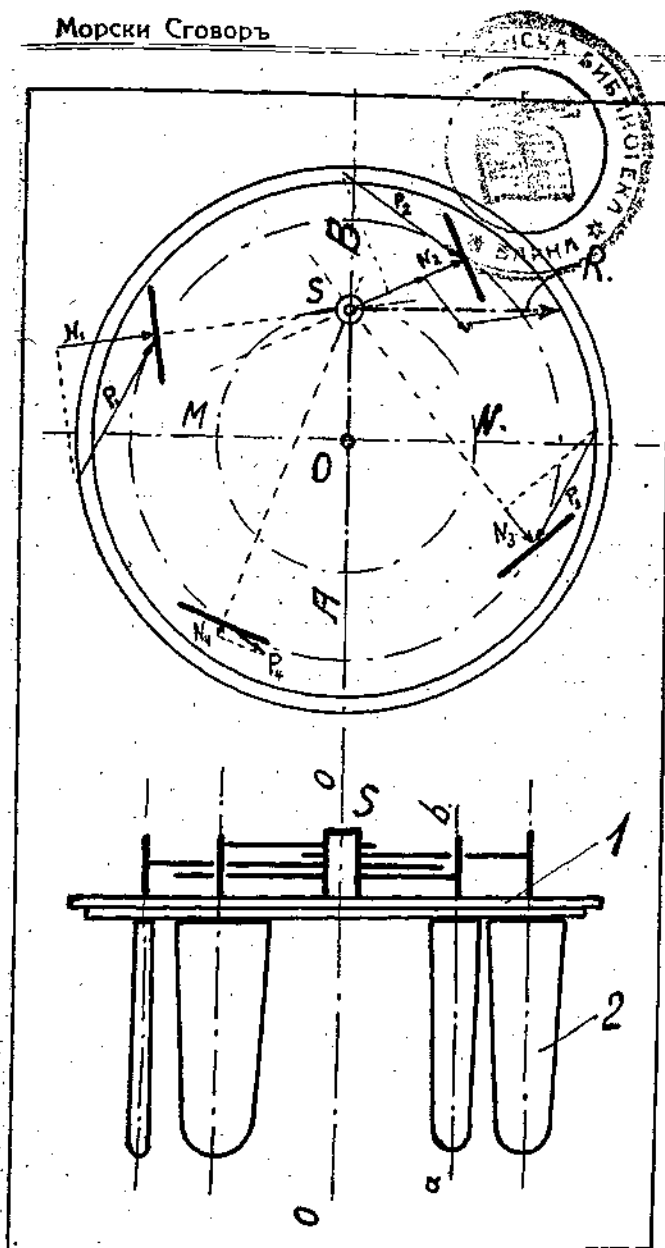
Дискътъ се върти съ една постоянна скоростъ, въ означената съ стрелка посока — фиг. 3. Съпротивлението R, което срѣщатъ лопатките въ водата, е движещата сила на кораба. То действа тангенциално на кръга, въ който сж разположени лопатките. Това съпротивление можемъ да разложимъ на една тангенциална на плоскостта на лопатките, съставна сила, която не може да се използва и на една перпендикулярна на сжитѣ — N, използваната за движението на кораба сила — фиг. 3. Общата резултантна R, която се получава отъ събирането на силитѣ N, представлява общата сила, която движи кораба. Когато S се намира въ центъра на механизма, R е равна на нула — корабътъ не се движи; колкото S е отдалеченъ отъ центъра O, но въ кръга на лопатките, толкова R е по-голѣма, толкова по-бързо се движи корабътъ, назадъ или напредъ. Когато пъкъ S бжде измѣстена по джгата MSN, то съ това се измѣня и посоката на резултантната R, — тя действа вече не по посока на корабната килова линия, а подъ известенъ ъгълъ на последната, следователно измѣства кърмата на кораба въ лѣво или въ дѣсно и така измѣня и курса на кораба. Отъ голѣмината на R зависи скоростта на кораба, а отъ ъгъла между R и кораб-

за плаването въ тѣснини — рѣки или канали.

Придвижването на вжзела S се извършва отъ управляющия кораба (кърмчията) и става по следния начинъ: По диаметралата AB придвижването става посредствомъ предавателна система лостове съ помощта на единъ малкъ лостъ отъ командния мостикъ, като за целта е нужно свършено малко усилие. По джгата MSN придвижването става посредствомъ маслосдвигателъ, свързанъ съ друга предавателна система лостове и съ помощта на нормално колело, по подобие на автомобилнитѣ такива. Съпоставянето на различнитѣ положения на S по диаметралата AB и по съответнитѣ джги MSN дава възможностъ на много комбинации, а чрезъ това и на всички нужни маневри, които кърмчията постига самъ съ много малко усилие, безъ участието на други лица отъ екипажа, безъ да се измѣня числото на обръщенията и посоката на въртението на корабния двигателъ, безъ да си служи съ машиненъ телеграфъ или други сигнали.

Механизмътъ е построенъ въ една метална кутия, отъ долната страна на която е дискътъ съ лопатките, а отъ страни приспособленията му за свързване съ корабния двигателъ и другитѣ преводни системи за маневриране. Така е конструиранъ, че може при повреда въ време на плаване да се извади, поправи и пакъ постави на мѣсто, или да се замѣни съ новъ, безъ да има нужда корабътъ да се повдига или изважда на сухо; нито пъкъ отъ слизване на водолъзъ.

При не особено сложна и скъпа конструкция и при достатъчна издържливостъ на продължителна работа, ясно е, че и въвеждането на този новъ



Фиг. 3

механизъмъ въ корабостроеніето ще бждатъ постигнати голѣми преимущества въ управленіето и маневренитѣ качества на кораба, като:

1. Опростяване на механизмитѣ — кърмилото и винтътъ се замѣстватъ съ единъ единственъ ме-

ханизмъ; опростяването на корабния двигателъ — ставатъ излишни механизмитѣ за измѣнение на числото на обръщенията, както и на посоката на въртението на двигателя.

2. Избѣгватъ се всички вредни сътресения на кораба, предизвиквани досега отъ маневрирането съ двигателятѣ.

3. Намаление на екипажа, главно техническия.

4. Бързо и сигурно маневриране при всѣки случай, а чрезъ това и по-пълно владение на кораба.

5. Новиятъ механизъмъ позволява оборотъ при най-малкъ радиусъ, даже намѣсто.

6. Конструкторътъ на механизма твърди още, че съ въвеждането му се достига едно използване до 80% отъ мощността на двигателя, а чрезъ това голѣма економия на гориво и при сравнително по-малки кораби чувствително по-голѣма скоростъ, което остава бъдещето приложение да потвърди.

Освенъ на разнитѣ модели въ фабриката, новиятъ механизъмъ е приложенъ на пробнитѣ моторни лодки на „Voith-Werke“, една отъ които е и м. л. „Torqueo I“ съ дължина 13 метра, водоизмѣщение 6—7 тона, дървенъ, луксозно и солидно изработенъ корпусъ, съ 60 P.S. бензиновъ моторъ система „Maibach“, развива максимална скоростъ 24 клм., нормална 20 клм. въ часъ. При 10 часово непрекъснато плаване на „Torqueo I“ съ нормална скоростъ, новиятъ механизъмъ е работилъ много добре и не е показвалъ никакви дефекти.

Произведенитѣ въ последно време опити и изследвания съ монтиране на влѣкача „Uhu“ Voith-Schneider-овъ механизъмъ сж дали много добри резултати. Това е поощрило построяването на германскитѣ пѣтнишки кораби за Баденското езеро „Кемптенъ“, „Аугсбургъ“, „Равенсбургъ“ и „Баденъ“ — всички съ Voith-Schneider-ови механизми и дизелмотори за главни машини. Поставениятъ преди две години въ служба корабъ „Кемптенъ“ е дълъгъ 47 метра, широкъ 9 м., гази 1,60 м. и има 230 тона водоизмѣщение; машини — два 8-цилиндрови дизелмотори по 200 к. с., скоростъ 24—25 клм. въ часъ. Построенъ е за пренасяне на около 400 пѣтнищи въ две класи.

Опитътъ и резултатитѣ съ горнитѣ кораби ще решатъ по-нататѣшния развой на това нововъведение и преврата, който то има да направи въ модерното корабостроение.

Ем. Мутафовъ

МОРЕТО ВЪ БЪЛГАРСКИТѢ НАРОДНИ ПѢСНИ

Безспорно, не безъ своя култура българитѣ сж дошли да живѣятъ на Балканския полуостровъ и попаднали подъ влиянието на цвѣтущата тогава грѣко-римска култура, кръстосана съ християнската. Това се вижда въ възприемането на християнството отъ българоезичнитѣ славяни, преди още то да стане официална религия. Отъ тогава е почнало християнството да слага своя отпечатѣкъ на миросгледъ, на космогоничнитѣ понятия на народа и внесло нови нравствени и художествени идеи въ фолклора на българитѣ. Оттогава върху митичното схващане на морето се наслоило християнството съ своитѣ разбирания, и християнскитѣ св. Никола станалъ покровителъ на моряцитѣ и

владѣтель на морето, какъвто е билъ въ старогръцката митология Посейдонъ съ жена си Амфитрида и цѣлия сборъ нимфи, nereиди, океаниди, дриади, тритони и сирени, или каквито сж били неяснитѣ митични образи на българскитѣ морски самовили. Пѣе се въ народната пѣсень

„Дѣлъ се падна на свети Никола,
падна му се по море да ходи...
да си ходи, гемии да крепи...“

(Б. Ангеловъ: „Б. нар. поезия“, стр. 137 „Дѣлба на небето“). (Варианти: Бр. Миладинови: „Бълг. нар. поезия“ № 53 „Четири ангели“, стр. 61, пакъ тамъ № 30 на стр. 25 и др.).

Както преди народътъ почиталъ езическия богъ на морето, така сега почналъ да почита скромния и благочестивъ архиепископъ на гр. Мира въ Мала-Азия, провинция Ликия, св. Никола.

Около неговото име се циклизирани много предания и пѣсни. Мжчно може днесъ да се отдели въ тѣхъ действителното отъ измисленото, лично неговото отъ различнитѣ комбинации, които творцитѣ на устната словесностъ сж създали въ течение на 17 вѣка. Обаче ясно е, че въ устното предание св. Никола е останалъ повелителъ на морето и покровителъ на моряцитѣ. Тѣ разнесли неговата слава по цѣлъ свѣтъ. И както моретата сж международни, както моряцитѣ посещаватъ много страни, така и св. Никола е станалъ най-славниятъ съ чудесата си на изтокъ, дори и между нехристиянски народи, а споредъ нѣкои народни пѣсни и най-главниятъ светецъ:

„Да камо ми главенъ светецъ,
главенъ светецъ светъ Никола?...”

(Проф. М. Арнаудовъ: „Бълг. нар. поезия“, стр. 29, № 13. Бр. Миладинови: „Бълг. нар. пѣсни“ № 33 и др.)

Споредъ житията, св. Никола тръгналъ за Йерусалимъ съ платноходка.

На пътъ той предвидилъ страшна буря, но не обезсърчилъ моряцитѣ. Когато се развилнѣли вѣтровете, и морето се развълнувало така, че заплашвало да потопи кораба, всички моряци и пътници се изплашили, а св. Никола съ искренитѣ си молитви укротилъ морето. Всички му благодарили.

Нему се отдава и възкресяването на единъ морякъ, който билъ падналъ отъ мачтата и умрѣлъ.

На връщане за Ликийската митрополия се качилъ на корабъ. Но като му взели превозната такса, моряцитѣ отправили платноходката на друга страна. Св. Никола забелязалъ това и се молилъ да го заведатъ въ Ликия, но моряцитѣ не искали да го чуятъ. Тогава задухалъ вѣгъръ, който подгонилъ кораба къмъ Ликия.

Св. Никола не билъ злопамятенъ, както е представенъ въ преданията и народнитѣ пѣсни. Добъръ и благъ, състрадателенъ и милостивъ, той знаелъ, че моряцитѣ, когато сж въ опасностъ се нуждаятъ отъ бърза помощъ; затова щомъ се обръщали къмъ него, за да ги спаси, той се озовавалъ при тѣхъ. Така наприимѣръ, веднѣжъ буря унищожила платната на единъ корабъ и почнала да раз-

бива и него. Тогазъ моряцитѣ, нехайни до този моментъ къмъ светията-покровителъ, когото никога не били виждали, си спомнили, че св. Никола е бързъ помощникъ, обрънали се съ молба за спасение къмъ него. Той въ сжщия моментъ се озовалъ при тѣхъ и имъ казалъ: „Ето ме, азъ ви дойдохъ на помощъ!“ Поелъ управлението на кораба, заповѣдалъ на вѣтроветѣ да утихнатъ, укротилъ вълнитѣ. Като извелъ кораба на пристанището Мира, той изчезналъ. Щомъ спрѣли на брѣга, моряцитѣ отишли въ съборната черква на града, за да благодарятъ на великия си покровителъ. Какво е било тѣхното очудване, когато видѣли сжщия св. Никола, който билъ при тѣхъ на кораба и ги спасилъ отъ корабкрушение, въ черквата, заобиколенъ отъ своитѣ помощници—духовни лица.

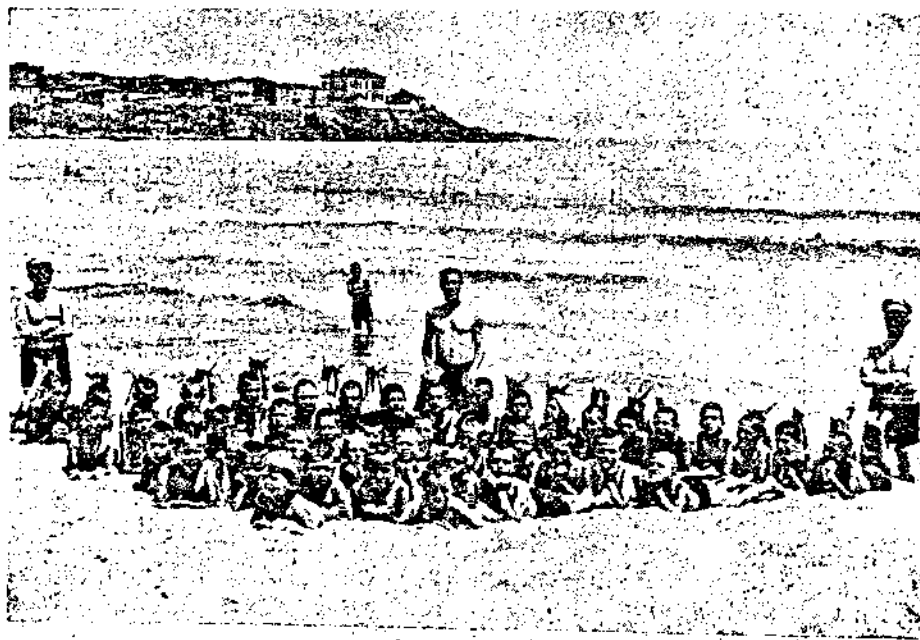
Тоя мотивъ е загатнатъ и въ народната пѣсенъ, печатана въ „Периодическо списание“ XI—XII (1876 г.), записана отъ проф. М. Дриновъ въ Панагюрище. Съдържанието ѝ е следното:

Събиратъ се светии да кръстятъ Исуса Христа, нареченъ въ пѣсенъта Млада Бога, а въ нѣкои варианти бѣла Бога, бѣла роса (атрибути на слънцето, види се остатъкъ отъ предихристиянско време).

Св. Никола не е между светцитѣ. По решение на всички, св. Архангелъ се качва на Мариинъ престолъ и за свирва съ обкованъ рогъ за да призове св. Никола Чува и дохожда той. Сѣда на трапезата, даватъ му чаша вино. Задрѣмва и изпуска чашата, но тя не се счупва, нито виното се разлива. Питатъ го, какво е това отъ него.

Той обяснява, че щомъ седналъ на трапезата, чулъ, че Черно море се разиграло, ще потопи геминѣ, и мореплавателитѣ го викали да смири морето. Явно е, че неговиятъ духъ отлетѣлъ къмъ тѣхъ, за да имъ помогне.

Въ устното предание мотивътъ се е твърде много измѣнилъ и национализиралъ. Въ нѣкои варианти на сжщата пѣсенъ образътъ на св. Никола е по-реаленъ. Той отсъствувалъ отъ сбора на светцитѣ, защото е билъ на морето, където спасявалъ гемии. Когато се озовалъ и седналъ на трапезата билъ уморенъ, та задрѣмалъ. (Безсоновъ: „Калѣки“, VI, № 544; проф. М. Арнаудовъ: „Бълг. нар. поезия“ № 13, стр. 29—32, записана въ Софийско). Единъ такъвъ вариантъ разглежда и г. Н. Т. Балабановъ въ статията си „Св. Никола укротителъ на морето и спасителъ на моряцитѣ“ (сп. „Морски сговоръ“, г. VIII, кн. 10).



Пловдивското лѣтовище въ Созополъ презъ миналото лѣто. Момчетата на плажа.

Национализацията на мотива и художественитѣ достоинства на тѣзи пѣсни свидетелствуватъ, че народниятъ пѣвецъ не е билъ чуждъ на преживяванитѣ ужаси отъ моряци, а въ следващата по-долу пѣсенъ е представено дори манипулирането съ платната на платноходка, когато морякътъ трѣбва да слѣзе отъ кораба на суша:

„Светъ Никола срѣдъ морето,
де преправя три гемии,
гемиджийи отговаря:

— Я хвърлете елкенитѣ¹⁾

та запрете гемииѣтъ,

че ще ида Млада Бога.

Млада Бога на кръщене,

Божя майка на слугата...

(Сборника на А. Т. Илиевъ).

Само при познаване на платноходството е могло да се създаде тази пластична картина, пред-

ставяваща аспирация на платноходка съ прибиране на вѣтрилнитѣ платна; а стара истина е, че нищо чуждо на народната душа не живѣе въ устното предание.

Споредъ житията на св. Никола, богобоязливъ човѣци отъ устието на р. Танаисъ (р. Донъ) като чули за целителнитѣ и мироточиви мощи на св. Никола въ гр.

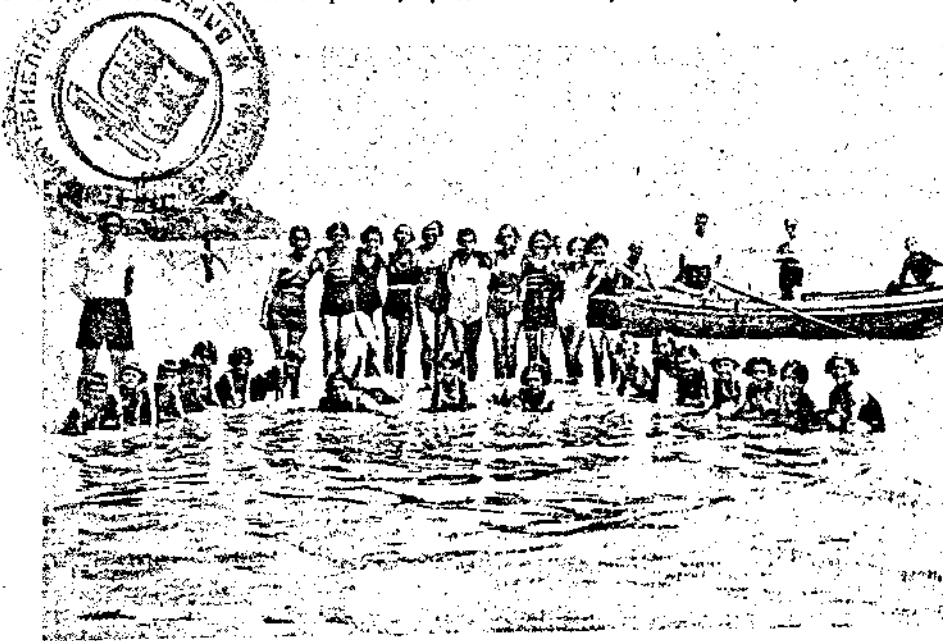
Мира, напълнили корабъ съ пшеница и тръгнали на поклонение. На втория день сутринята завѣлялъ силенъ вѣтръ и плаването почнало да става все по-лошо. Най-после намислили да се върнатъ обратно, но се явилъ св. Никола съ малка ладия, укротилъ морето, избавилъ плаващитѣ отъ опасностъ и имъ създавъ удобно плаване.

Богобоязливитѣ човѣци, за които се говори въ това предание, навѣрно, сж руси християни. Малката лодка на светията, навѣрно е отъ онѣзи еднодрѣвки (моноксили) или шейки, както сж наречени въ народнитѣ пѣсни, съ които българоезичнитѣ славяни си служили при нападенията на островитѣ въ Егейско море и Малоазиятския брѣгъ, при осадитѣ на Солунъ, вмѣквали се въ Дарданелитѣ, нападали нѣкои митнишки пунктове, достигали до о-въ Кипъръ и отивали до Италия. Съ такива шейки славянитѣ (българоезичнитѣ) отъ крайбрѣжието се вмѣкнали въ Босфора още презъ 626 година и не сж преставали да безпокоятъ

брѣговетѣ му. Съ такива лодки — шейки запорожскитѣ казаки сж нападали брѣговетѣ по черноморското крайбрѣжие, напр. гр. Варна нѣколко пѣти презъ XVII вѣкъ, както пише турскиятъ лѣтописецъ Евлеби Челеби. Навѣрно, руси християни на пѣтъ за Ликия сж били нападнати или подпомогнати въ плуването си отъ смѣли моряци съ шейки (малки лодки, еднодрѣвки). Историческата случка се измѣнила въ устното предание на християни и други почитатели на светията, докато най-после, станала неузнаваема по мѣстопроизходъ и време.

Много спасявания на моряци и пътници по море се отдаватъ на св. Никола. Въ едно житие се казва, че ако биха се описали всичкитѣ чудеса на светията, би се написала история на морското дѣло въ нѣколко тома. Всичко това сочи единъ морячески култъ, който издигналъ Мирликийския архиепископъ до висотата на божество, повеляващо на вѣтроветѣ и морето. Голѣмата признател-

ностъ на ония, които бидейки всрѣдъ морето, се виждали между небе и морски дълбини при буря и мъгли и сж можели съ вѣра да се уповаватъ на св. Никола, е възбудило творческия духъ за легенди и пѣсни, въ които днесъ намираме доста анахронизми. Така или иначе, този християнск и светия е ста-



Пловдивското лѣтовище въ Созополъ. — Момичетата се играятъ.

налъ синтезъ на всички благополучия и щастливо избѣгване отъ грозителитѣ на бури, мъгли и вълни всрѣдъ морето. Колкото по-глубокитѣ сж били срѣдвата за мореплаване, толкова по-голъмо е било упованието и вѣрата въ светията — покровителъ, който съ нѣкое чудо можелъ да измѣни естествения редъ на нѣщата тъй, както се желае, особено по брѣговетѣ на моретата, що миятъ Балканския полуостровъ. Тѣ сж били често опасни съ своитѣ пирати.

Естествено е, че когато се случвалъ нѣкой по-предприемчивъ, по-опитенъ и смѣлъ морякъ на корабъ, който преброждалъ морето дене и ноще презъ четиритѣ годишни времена, ставало е чудо, т. е. спасявалъ се корабътъ въ буря, и фантазията на наивния народъ е отдавала това на св. Никола, комуто спасенитѣ изказвали своята признателностъ съ пожертвувания, дори изграждане църква. Напримѣръ, въ една народна пѣсенъ, записана въ Болградъ презъ 1862 г. и печатана въ сп. „Об. трудъ“ 1868 г. кн. III (Вариантъ въ „Бълг. ез.“ II, 1872 г. отъ Манчевъ), се разказва следното:

¹⁾ Елкени, турска дума, значи платно на корабъ, на платноходка, вѣтрила отъ уел-вѣтръ.

Стоянь съ деветъ кораба пренася бѣла пшеница. Задухватъ силни вѣтрове, и корабитѣ спиратъ. Помолва се Стоянь Богу да прекара пшеницата, която ще продаде и ще направи църква отъ сребро и злато. Богъ удовлетворява молбата му, и той изпълня обещанието си.

Тази пѣсенъ е отражение на търговията по море съ българска пшеница, а както самата пѣсенъ свидетелствува, ще да е имало българи гемиджии. Броятъ на корабитѣ — деветъ, показва времето когато мореплаването и търговията по море сж били доста оживѣни.

За търговията по море въ народнитѣ пѣсни се споменаватъ и други произведения, напр. вино (както българската пшеница, известна подъ име загария, така и българското вино е било прочуто по време на търговията, която генуезци и венецианци сж извършвали по нашитѣ брѣгове). Изнасяли сж още кожи, восъкъ и др., а сж внасяли обработени вещи, като златни и сребърни украшения и сѣдини, особено черковни и др. и др. Отражения на това намираме въ сборника на Б. Ангеловъ: „Бълг. нар. поезия“, стр. 138, дето е печатана една нар. пѣсенъ, въ която се разказва следното:

„Светъ Никола вино пие,
накрай море на чардаци;
всрѣдъ море се корабъ дави
съ триста момци все юнаци...“

Тѣ сж златари, орачи и лозари. Молятъ се на св. Никола да ги „изкара накрай море на бѣлъ пѣсъкъ“, ще го дарятъ триста оки злато, сребро, триста кила пшеница загария и триста мѣри благо вино.

Св. Никола имъ помага, извежда ги на брѣгъ, но не иска толкова много. Стига му само една пара, единъ колакъ, една мѣра вино, но да бждатъ дадени на деня му, на Никулденъ. Явенъ е тука народниятъ моралъ, че таченето на светцитѣ трѣбва да бжде не само при нужда, а да се пази като нравственъ законъ.

Въ друга една народна пѣсенъ се вижда самоувѣреностъта на смѣлия морякъ, който срѣдъ морето съ своята платноходка се чувствува като богъ. По морския ширъ, кждето само вода и небе се види, той, морякътъ, кръстосва съ своята платноходка. Вѣрва въ силитѣ си и на кораба си се упо-

вава: „Мойта гемийка, казва, е демиръ капийка!“ Такава мнителна надменностъ, която не зачита Бога, ни властния надъ морето св. Никола, споредъ народа (народния пѣвецъ) бива наказана. (Това се вижда и въ други пѣсни, напр. въ юнашката пѣсенъ „Крали Марко си изгубва силата“):

„Подухнали сж два бѣли вѣтра,
та се разигра Бѣлото море,
Бѣлото море съ гимиитъ.
Вси гемиджии Бога молѣха...“

Само гемеджи Антонъ не се моли. Гордъ, съ вѣра въ собственитѣ сили, уповаващъ се на гемията си, той е твърдъ и упоритъ всрѣдъ стихии.

„На срѣдъ морето противно стои,
противно стои на вѣтроветѣ...“

— Я се не боя отъ бѣли вѣтри,
отъ бѣли вѣтри, отъ дели порѣзъ!) —
мойта гемийка — демиръ капийка!..“

Разсърдва се вѣтрътъ порязъ и му разрошва гемията, оставя го срѣдъ морето на една дъска. Тогава се моли Богу и на св. Никола, обещава прескжпи дарове, а именно: деветъ дюкяна съ бѣлъ восъкъ, измирски тамянь и бѣлъ маргаритъ.

Скромниятъ и винаги готовъ да се притече на помощъ за спасение светия го извеж-

да край море. Морякътъ Антонъ, признателенъ и благодаренъ, построява манастиръ:

„Та изградили голѣмъ манастиръ
свети Никола...“

(Б. Ангеловъ: „Бълг. нар. поезия“ стр. 139)

Деветъ дюкяни съ бѣлъ восъкъ, измирски тамянь и бѣлъ маргаритъ съставятъ богатство, каквото може да има въ мечтитѣ само на търговци, за които морето е съобщителенъ и превозенъ пжтъ, дава голѣми изгоди за търговия и доставя голѣми печалби.

Св. Никола се явява и защитникъ на религията. Той самъ гради църква, но не му достигатъ срѣдства. За целта отива край хубавото Бѣло море, надѣвайки се тамъ да намѣри нуждитѣ срѣдства. То е богато съ такива. И действително, вижда въ морето риба съ сребърни и златни перки и съ безценъ камъкъ на главата си. Надали може да

!) Порѣзъ, порязъ отъ грѣцки boreas — силенъ северенъ вѣтеръ.



Морското лѣтовище на пловдивския клонъ въ Созополъ презъ лѣтото на тая година. Обща снимка на лѣтовницитѣ отъ I смѣна съ гл. ръководителъ г. Кирилъ Петровъ, председателъ на клона.

има по-художественъ синтезъ на риболовнитѣ блага отъ този, отъ тази златна рибка.

Ударя съ патерицата си морето, то се раздвоява и св. Никола улавя въ дъното на морето рибата. Съ ценноститѣ му довършва църквата, а рибата прави курбанъ, за да се принася курбанъ до вѣка на Никулденъ рибка. (Б. Ангеловъ: „Бълг. нар. поезия“, стр. 139).

За курбанъ рибка на Никулденъ се пѣе и въ народната пѣсень „Господъ и светцитѣ на гости“ (коледна), стр. 14—15 въ сѣщия сборникъ.

Пластично е предадено въ следната пѣсень плуванетоъ къмъ св. Гора, за да бѣде изграденъ манастиръ:

„Света се гора наднела,
нади море се наднела,
гора по море гледаше:
По море върви бѣлъ каикъ...“

Въ лодката сж св. Богородица съ Исуса Христа на ржце, св. Иванъ, св. Илия, а св. Никола е лодкарьтъ:

„А каикчия що бѣше,
самъ бѣше свети Никола;
и по каико вървѣха,
вървѣха до три гемии
пълни съ жълти жълтици...“

(Записана въ Софийско — „Христоматия“ отъ Ив. Церовъ, стр. 35).

Всѣко посѣгателство на религията срѣща противодѣйствието на св. Никола. При едно такова посѣгателство той замразява морето, за да попрѣчи на царь Мурадъ да посегне на Света гора:

Царь Мурадъ трѣгва по море да завладѣе Св. Гора. Насрѣдъ Черно море гемиятъ (платноход-китѣ) биватъ сковани отъ ледове. Чуди се царь Мурадъ, какво да прави. Най-после разбира, че това е отъ св. Никола. Тогава се помолва нему да размрази морето, че нищо лошо нѣма да стори на Св. Гора, а на стария игуменъ подарѣкъ ще занесе:

„Царь ми пойде стреле Църно море.
Ми замръзна она Църно морѣ.
Се зачуди царотъ що да чинитъ,
тога велитъ цара Муратъ бега:
— Леле Боже, леле мили Боже!
Поможи ми царь свети Никола!
Я су чуло ти ми го по'елвишъ,
го по'елвишъ ова Църно море.“

Ти се молямъ сега да ми дойдишъ,
да ми дойдишъ, море да отмръзнишъ;
да си пойдатъ я во света гора,
нищо завалъ тамо да не сторамъ,
на игуменъ пешешъ¹ ке му даамъ.“

Тогава св. Никола кръстосва съ сребърната си патерица морето, и то се размръзва. Царь Мурадъ отива съ платноходкитѣ си до св. Гора и дарява три товара пари на манастира за св. Никола (Бр. Миладинови: „Бълг. нар. пѣсни“. № 48, стр. 53—56, записана въ Прилепъ).

Така, свети Никола билъ почитанъ и отъ турци, които се видѣли принудени нему да се молятъ, за да се спасятъ отъ буритѣ всрѣдъ морето.

Най-после народниятъ пѣвецъ е схващалъ, че морето е източникъ на необходима влага за плодородието. Ето защо пѣе, че св. Илия заключилъ въ Черно море облацитѣ и мъглитѣ, за да накаже хората отъ елинската земя и отъ павликянската (споредъ други пѣсни „влашката земя“, „Легинъ градъ“, „Паливанска“, „Палестинска“), заради тѣхния нравственъ упадѣкъ:

...„Та отиде въ Елинска земя,
и отиде въ земя Павликянска,
та си събра мъгли и облаци,
заклучи ги у Черното море...“

Три години дѣждъ не завалява, дорѣ се народътъ управя. (Б. Ангеловъ: „Бълг. нар. п.“ стр. 137—138. Бр. Миладинови: „Бълг. нар. пѣсни“ № 30 и № 53, стр. 61—62).

Разгледанитѣ пѣсни съ вариантитѣ надминаватъ числото 20. Тѣ съставятъ единъ значителенъ цикълъ отъ пѣсни за моряци и за тѣхния покровителъ, самъ представянъ като морякъ. Тѣ заедно съ обичайния курбанъ рибка на празника Никулденъ, свидетелствуватъ за единъ моряшки култъ, който у насъ не е можалъ да се развие съ нуждата опредѣленостъ, яснота и съ такава дълбочина, че да проникне въ обичаитѣ, както това се забелязва у грѣцкото население въ крайморскитѣ селища. Това е по простата причина, че върху българитѣ сж упражнили силно асимилаторско влияние, погръчвали сж ги, а държавата имъ упорито е бивала отблъсквана отъ брѣговетѣ на морето. Това отблъскване на България отъ брѣговетѣ на Бѣлото море, кждето родопци и др. слизатъ на работа, е очевиденъ въ най-новата ни история.

¹) Пешешъ — пешкешъ, отъ персийски пши-кешъ. значи подарѣкъ.

Крумъ Кънчевъ

ВЪ БУРНО МОРЕ

Първа нощъ на обратния пътъ. Какъ е изминала? — Незнамъ Виждамъ: необикновено вълнение — море осемъ бала, вѣтъръ — сжщо. Бурно море.

Да се храня? — Една супа — нищо друго. Въ какотъ — компанията — двама, трима. Останалитѣ — „гепала ги Тунджата“ — както се изразяватъ морячитѣ.

Като на подбивъ се носи силниятъ звѣнъ на кухненската камбана — никой не идва.

Нисшата обслуга бѣга отъ носовата палуба, за да се храни подъ капитанския мостикъ — „на сухо и на заветъ“.

— Каквото глътна, ще го изхвърля. Но ще си сипя и втора паница. Нали трѣбва да се работи? — казва единъ отъ вжглищаритѣ.

Вълнитѣ достигатъ до петъ метра — хълмове, планини. Вѣтърътъ — свирѣ, бучи, рѣмжи — невидимъ, безпощаденъ, кръвожаденъ звѣръ. Корабътъ — скърца, трака, прѣщи. Хората — мълчатъ, говорятъ полушеговито и повече мислятъ. Животнитѣ — и тѣ чувствуватъ: телето, дветѣ котки, хамелеона, маймунката Джекъ. Особено изразителенъ е погледътъ на Джекъ: трагедия и упрѣкъ изразява той.

— Защо ме откъснахте отъ земята на моитѣ дѣди — да страдамъ и да умра съ васъ ли?..



КРАЙБРЪЖИЯТА ПРИ О. КАЛОКИТАСЪ | КРАЙ СОЗОПОЛЪ

Снимка отъ Бончо Карастояновъ

Командантътъ и шеф-механикътъ сж на скамейката подъ капитанския мостикъ. Видимо, за да се съвещаватъ. Тѣ говорятъ за всичко, но не и за ужаса, който притиска желѣзното тѣло на кораба, но не и за лошата участъ, която всѣкиминутно може да ни навести. Разбиратъ се съ погледъ. Азъ съмъ при тѣхъ. Суровото лице на команданта се разведрява. Заговорва ми оживено. Предава съдържанието на нѣкакъвъ романъ, въ който се говорило за една въображаема действителностъ, чиито херои били великани. Казва ми въ себе си: биха ли устояли тия хора съ необикновения рѣстъ на подобно вълнение — съ спокойствие на неуязвими отъ стихии избраници?..

Той продължава пакъ на литературна тема.

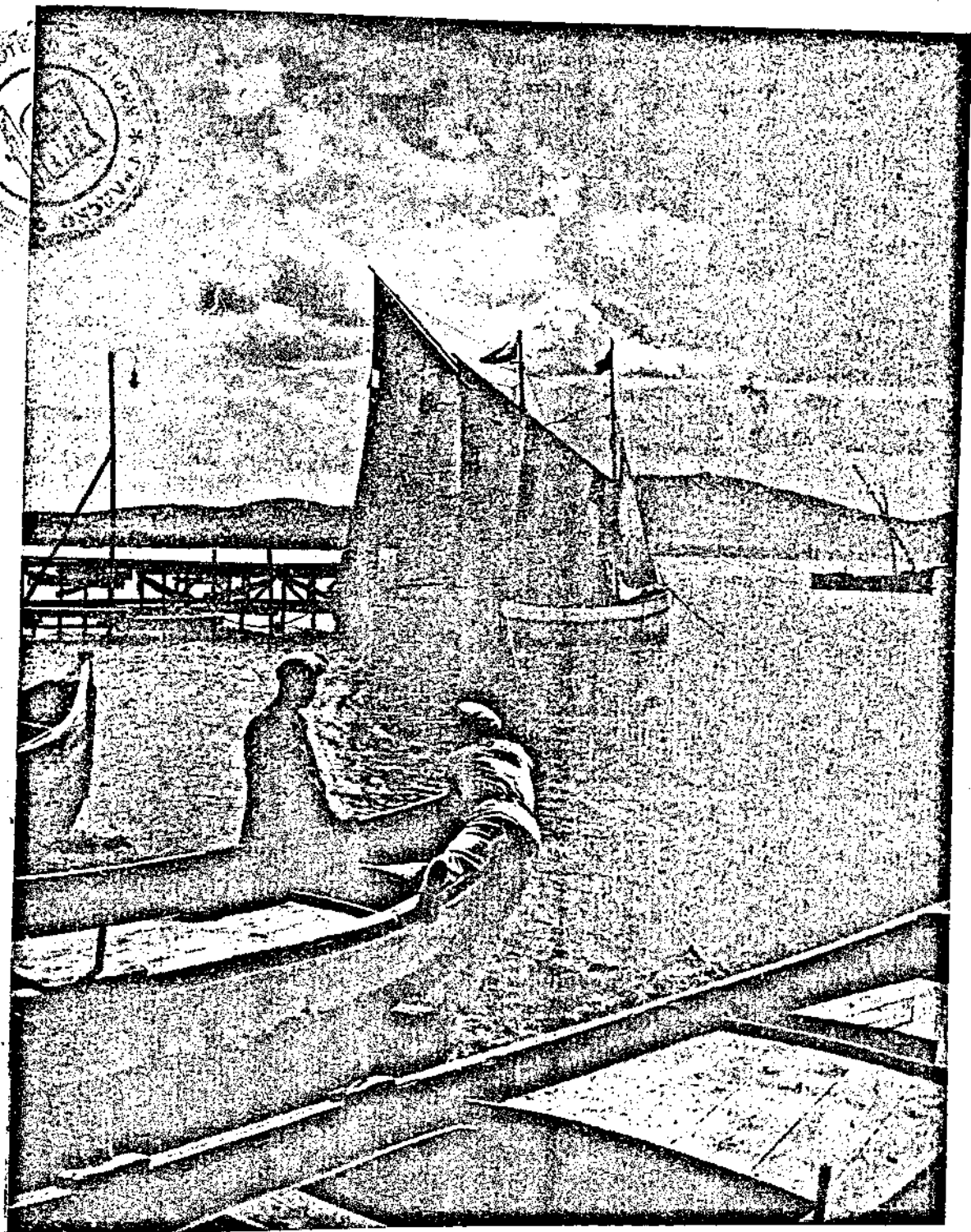
Говори за нѣмския преводъ на Каравеловата „Хубава си, моя горо!“

— Ехъ, и на нѣмски езикъ звучи добре тази пѣсень — нали е за гората?

— Какъ мислите, господинъ команданте? — за гората, за планината, за полето — за земята изобщо щомъ е въпросъ — тамъ сме силни — а морето?

Командантътъ отклонява моя намекъ. Исква да сподѣли впечатленията си отъ една книга върху науката и религията. После изказва възхищението си отъ дѣлото на единъ нашъ ученъ. И неусѣтно минава къмъ Джекъ Лондонъ.

— Морякъ трѣбва да е билъ той. Така добре познава живота на моряците! —



СЛЕДЪ БУРЯ

Снимка отъ Бончо Карастояновъ

Командантътъ напипа моята Ахилесова пета:
напили човѣкътъ и поетътъ Джекъ Лондонъ е жи-
вената ми цель? — И азъ, полуживиятъ болникъ,
якашъ изпадналъ въ странния унесъ на замаянъ
тъ дервишки танцъ — мълчаливъ, цѣло бездуш-
но зваяние — постепенно се съзвизмамъ и събуждамъ.
като въ полусънъ, участвувамъ въ беседата.

Командантътъ пѣе. Придружава го шефъ-ме-
ханикътъ. Командантътъ използва мелодията, и
мѣква израза: „ Не-о-ти-ва-ме-къмъ-до-бре-е-е!“ и
осле, безъ да иска, продължава да говори:

— Това е, може би, най лошиятъ ми воаяжъ,

откакъ съмъ на море. Повече отъ двадесетъ и петъ
вола хвърлихме въ морето — и това вълнение, и
тази буря!

Шефъ-механикътъ, съ кржглото мургаво лице,
съ живитѣ очи изподъ очилата, този охраненъ, на-
двиль на масрафа си* морски вълкъ и господаръ
на машинитѣ — нарушилъ е своя „кефъ“. Той се
безпокои като по рѣдко изключение.

— Брей, страхувамъ се за машината! Нама-
лихъ хода. Слушатъ се силни трѣсъци.

— Нѣма нищо, нѣма нищо — успокоява го
корабоначалникътъ, загледанъ намръщенъ къмъ

морето, което не прилича вече на онова море, известно на всички, които сж правили кжсо пжтуване или пъкъ сж го гледали отъ брѣга.

Покрай насъ минава единъ рулевоу.

— Какъ се движимъ?

— Отъ два до четири часа — съ петъ и половина мили, а следъ това, — съ три и половина, господинъ командантъ!

Командантътъ и шефъ-механикътъ се хранятъ съ обилна храна — съ усилия ли, безъ апетитъ ли? — Тѣ сж на поста си. Има случаи, когато и приемане на храната представя изпълнение на служебенъ дългъ. Може би се лъжа!

*

— Пишете, пишете — ми казва единъ вжглищаръ. Нека знаятъ хората отъ сушата, какъвъ е животътъ ни: кучешки, мръсенъ. Една тежка псувня, придружена съ още по-тежка въздишка, се изтръгва отъ уморената му гръдъ. И той отминава.

Кучешки, но великъ, граничащъ съ святостъта на подвигъ и заслужаващъ не да бжде описанъ, а да бжде възпѣтъ, както се възпѣватъ всички победи. А корабоплаването не е ли победа надъ най-страшната, най-могъщата стихия, следъ величествена борба — борба между живота и смъртъта? —

Става дума: дали на нашия зовъ S. O. S. ще обърне нѣкой корабъ внимание, и какво би сто-

рилъ той? — Да ни се притече на помощъ? — Кога и какъ — въпрѣки най-доброто желание?

Сушата е далечъ съ стотици мили. Гледамъ къмъ морето: при вида на тия бездни, които се открояватъ всрѣдъ гребенитѣ на гиганскитѣ вълни при вида на неумолимитѣ зинали пропасти — подобно ненаситни гробници — питамъ се: при едно корабокрушение какво ще направятъ спасителнитѣ

лодки, спасителнитѣ пояси, всичкитѣ сръдства, съ които разполагатъ корабътъ, какво би помогнало умѣнieto на най-изкуснитѣ плувци и добритѣ сръдца на моряцитѣ? — Нищо!.. И все пакъ намиратъ се смѣли моряци, намиратъ се безименни скромни херои, които повѣрватъ живота си на едно хилядатонно корито, което сега като нищожна черупка е играчка и служи за присмѣхъ: всѣки мигъ храна, плячка и жертва на този многоликъ духъ — морето...

Хора на сушата! Въ миговѣтъ на вашитѣ ра-

достии, въ миговѣтъ на най-големата скръбъ, въ миговѣтъ на молитвения шепотъ — въ най-труднитѣ часове на вашия животъ — спомнете си за братята човѣци, чийто жизненъ жребий е увѣнчалъ юнашкитѣ имъ чела съ най-красивото и най-скръбно име: морякъ!..

Срѣдиземно море, августъ 1934.



Художникътъ Мутафовъ на работа

Снимка отъ Бончо Карастояновъ

П. А. Шишковъ

СПОМЕНИТЪ НА СТАРИЯ АДМИРАЛЪ

1. Моряшка психика

Случаятъ ги срещна двамата на една масичка въ едно софийско кафене: единиятъ — Трофимъ Давидовъ — старъ седемдесетъ и петъ годишенъ, руски емигрантъ, бившъ морякъ, контръ-адмиралъ отъ Балтийския флотъ, а сега — готовъ и на най-унизителната, черна работа, за да изкара парче хлѣбъ; другиятъ — Цвѣтко Тошковъ — сжщо бившъ морякъ, шурманъ на далечно плаване, двойно по-младъ отъ адмирала. И двамата сждбата ги бѣ откъснала отъ морето и бѣ ги запратила тукъ, навжтре въ континента, гдето случайно единъ срещу другъ пиеха кафето си... Заприказваха... Щомъ Давидовъ разбра, че събеседникътъ му е морякъ, а сврѣхъ това и шурманъ, очитѣ му свѣтнаха, загорѣха и, съ прямотата на

славянската душа, той дружески тупна Тошкова по рамото:

— Значи — ний сме били съотечественици? Тошковъ вдигна въпросителенъ погледъ.

— Ний, моряцитѣ, имаме общо отечество — морето! — заключи бившиятъ контръ-адмиралъ. — Та помислете: закърмени отъ една и сжща стихия, израсли всрѣдъ нейнитѣ незгоди, познаващи една и сжща терминология, служащи си съ единъ и сжщи типични изрази, вѣчно въ люлката на нашата обща майка -- морето, ний придобиваме качества, различни отъ онѣзи, които иматъ брѣговитѣ хора, и оттамъ — ний сме...

— Съотечественици! Съвършено вѣрно! — утвърдително Тошковъ мръдна глава.

И Давидовъ заговори по-нататъкъ съ свѣтълъ погледъ...

Пренесоха се двамата изъ рейсовѣтъ, моретата, океанитѣ, въ буритѣ имъ, въ безвѣтрията имъ, въ красотитѣ имъ, въ безчисленнитѣ си плавания... задушевноста залѣха отъ двамата. Оживѣни отъ юрския полѣхъ върху имъ, морето дойде на единъ осегъ до очитѣ имъ. А Давидовъ бѣ неизчерпаемъ въ възхищениата си къмъ „отечеството“, отъ което ѣха откъснати. Той просто пѣеше химнъ на юрето: вѣтрове, вълни, свѣтящи гребени, лазурно небе, бездѣнно море, отражения горе и долу, полярни морета, тропически изпарения, черни и жълти хора, разни страни и чудноватости...

— Ехъ, брате, красивъ е нашиятъ, моряшкиятъ животъ! Нѣма по-красивъ, по-импулсиращъ, по-разнообразенъ по-жизнерадостенъ и по-леко течащъ животъ отъ нашия! Нѣма — на макаръ, и въпрѣки всичкитѣ неслоди, които познаваме въ него!.. Градове, брѣгове, държави, морета, планини подъ синевина бѣгатъ предъ очитѣ ни, като въ кинематографъ, въ който ний сме вѣчнитѣ посетители и зрители. Днесъ — тука новостъ, утре — тамъ — новостъ! И не усѣташъ какъ лети времето... А какъ ще го усѣтишъ, когато всичко около тебе е красота и жива динамика, когато всичко, което те заобикаля е вече твое, родно, мило, познато? Вѣтъръ ли завѣе — той е твой постояненъ и желанъ познайникъ. Вълна ли те удари и залѣе — ти ѣ се усмихвашъ. Грѣйне ли слънце, укроти ли се морето — ти се обѣгашъ, като котакъ, въ шезлонга... Стигнешъ ли въ пристанище — всичкитѣ му удовольствия сж твои. Подарѣци ли купувашъ, писма ли пишешъ, музеи ли, театри ли посещавашъ — всичкото отъ край до край е развлѣчение... Паритѣ хвърчатъ изъ ржцетѣ ти, но хлѣбъ ти е гарантиранъ въ кораба, и, преди да се изчерпи интересътъ къмъ брѣговитѣ прелести, командирътъ дава нареждането си на старшия-офицеръ за следното пристанище. Къмъ друга новостъ е обрнато вече вниманието и въображението... Дигашъ котвата, излизашъ въ открито море, застопорвашъ машината и, подъ всичкитѣ разгнати платна, попжтенъ бризъ те гони по бѣло-кждривитѣ гърди на Атлантика... пакъ вѣтъръ, слънце, вълни или мъгла, като твои познайници, се редуватъ и те милватъ ту съ камшикъ по лицето, ту съ хадиѣна ржавица, ту съ душъ презъ главата, ту съ инжекция чакъ до коститѣ... И следъ недѣля или две — Лисабонъ — красотата на Атлантика — се рисува предъ кораба... А ти си младъ мичманъ. Младъ мичманъ, съ най-широко въображение, въ което се редятъ чуждоземни графини, принцеси... Испански кули!.. Идва пилотътъ въ кораба, отвежда го въ басейна и хвърля дветѣ ви котви. По обѣдъ тѣлпа отъ най-разнообразни търговци и продавачки, съ свонитѣ най-разнообразни стоки и дрепули, обръщатъ кораба на цѣлъ панаиръ... Запознанства, покупки и осведомления за онова, което прие брѣга... Свободната стража се готви да повиди ушата... Утре е редътъ на другата стража... Две недѣли престояване и каютъ — кампанията, както бектъ, горятъ вече отъ желание да знаятъ кое е бжде следното пристанище... Всички гадаятъ, ащото тукъ ще се получи съобщението отъ адмиралтейството... Едни, чинто желание е да плуватъ на изтокъ, се хващатъ на бастъ, че — непременно — ще минатъ презъ Гибралтара; други, коѣто сж се влюбили въ дългитѣ плавания — дър-

жатъ, че — непременно — ще продължатъ на югъ по Атлантика... Наближава деньтъ на отплаването, съобщението е пристигнало отъ адмиралтейството, старшиятъ-офицеръ знае съдържанието му и съ усмивка влиза въ каютъ-компанията. Старшиятъ-офицеръ отваря устата си:

— Рио-де-Жанейро е следното пристанище! Шампанско, малага, марсала пукатъ изподъ ржцетѣ на младитѣ мичмани, пратени за пръвъ пжтъ въ околосвѣтско плаване... Околосвѣтско плаване! Това въ моето време бѣ достояние на малцина. А това тѣ продължиха до три, до четири даже и до петъ години: най-разнообразенъ, денонощенъ кинематографъ цѣли петъ години... И не усѣтихъ, когато протече времето ми отъ гардемаринъ до контра-адмиралъ. Не усѣтихъ, ей Богу! Леко, като на празникъ, всичко протече!.. Живѣешъ по моряшки, ядешъ и пиешъ по моряшки, мислишъ и се изразявашъ по моряшки, съ моряшки понятия и, вѣченъ кавалеръ на моряшката дума и моряшкото другарство — ти заживѣвашъ въ новъ свѣтъ, отдѣленъ отъ онзи на брѣга... А брѣгътъ, животътъ на брѣга остава като нѣщо далечно: нѣщо като допълнение къмъ морето, отгдето трѣбва да се взема само стока, вжглища, храна и писма и гдето трѣбва да има за насъ барове и мѣста за развлѣчение, гдето да можемъ да имаме едно разнообразие следъ дългитѣ ни бурни преходи по морето... Моряшка психика!.. Психика различна отъ онази на брѣговиятъ човѣкъ; психика, която си има свои понятия за свонитѣ изрази и прояви... И оттамъ еднакви възгледи, вкусове, говоръ и характеръ, които ни отдѣлятъ въ особенъ родъ хора, въ отдѣленъ свѣтъ, съ свое отечество — морето. Отецеството, което може да се похвали, че не е имало нито единъ ренегатъ...

— Съвършено вѣрно! Който веднѣжъ е залюбилъ морето — той никога не може да го разлюби! — отсѣче Тошковъ.

— Ще ми позволите ли да ви издекламирамъ шедьовръ на истинско моряшко писмо, което нѣкога бѣхъ получилъ въ Хонгъ-Конгъ отъ единъ мой задушевенъ другаръ, съ когото се раздѣлихме, като гардемарини, и после не се срещнахме лице съ лице никога?

— А вий ще ми позволите ли да пийнемъ още по едно кафенце? — и Тошковъ транна на масата, дигайки двата си прѣста къмъ кафедржията: — Две кафетал!

— Този мой другаръ се ожени и излѣзе въ оставка. И, следъ като му се народиха роякъ деца, той пакъ не може да се отрве отъ моряшката психика. Не може: защото закърмениятъ съ морето може да забрави солената вода, само когато склопи очи... Днесъ морето ни срѣща и задържа на тази масичка. И предричамъ: дълго време морето ще ни събира насъ двамата. Ще ни събира защото знаемъ неговата сила. Сила, точно, като онази на отечеството! И оттамъ — ние сме съотечественици на общото ни отечество — морето, независимо отъ това дали си плавалъ въ Северно Ледовито море или пъкъ въ тропическото Червено-море... Но слушай писмото на единъ нашъ съотечественикъ, у когото морскиятъ отпечатъкъ и носталгията къмъ морето се четатъ въ всѣка дума:

„Училищни ми другарю,

Съ встѣпването ми въ офицерски чинъ подъ всичкитѣ разперени вѣтрила, службата ми трѣгна, благоприятствувана отъ всичкитѣ попжтни вѣтрове...

Безупречно плавахъ въ живота въ изпълнение дълга и на моряшкото достоинство. Така карахъ съ пъленъ ходъ съ по четиринадесетъ възли ходъ до шабъ-офицерския чинъ... Но тукъ изведнъжъ службата ми падна нѣкакъ-си въ безвѣтрне и започнахъ да лжката изъ близкитѣ пристанища, гдето за мое щастие или нещастие, срещнахъ въ единъ семеенъ кръгъ една прелестна яхтичка отъ бѣло-розова плътъ, съ стройна фигура и съ чудно красивъ носъ. Безкрайно ми се понрави тази жива яхтичка и заискахъ да застана къмъ нея, за да я отвлѣка къмъ моя меридианъ. Сърдцето ми заби „тревога“ и не разбрахъ, где изчезна моята моряшки куражъ? Дали той не се скри въ трюмътъ или пъкъ потъна въ морето?.. Тръгнахъ подъ остъръ вѣгъръ, легнахъ на обратенъ курсъ и отправихъ къмъ яхтичката залпъ отъ предложения на моитѣ — ржка и сърдце... Да!... И можешъ ли да си представишъ моята радостъ? Яхтичката повдигна сигнала на съгласието...

Достигналъ своето благополучие, което дава сушата, азъ се разоржихъ отъ флотския си мундиръ, решихъ да намѣря заливъ и... хвърлихъ дветѣ си котви съ всичката имъ верига въ Петербургъ, задъ Василевския островъ...

Отдавна, отдавна не съмъ седѣлъ на моста, но още не съмъ го забравилъ и нито мисля да го забравя.

Отъ спокойния животъ на сушата моята корпусъ почна все повече и повече да увеличава обема си, а така сжщо и моята яхтичка се обърна вече на цѣлъ адмиралски фрегатъ съ много живи лодки около себе си...

Лѣтно време ний двамата лжкатушехме изъ лоното на природата, безъ да смѣемъ да изгубимъ морето отъ хоризонта си. И, лавирайки край морето, теглимъ на влѣкалото нашигъ: десѣторка, шесторка и двойка, всѣка съ по отдѣлна сирена: най-малката съ най-писклива сирена...

Съ удоволствие си спомнямъ за миналото — гмурване въ живота и безъ страхъ гледамъ бждещето, което нѣкой денъ ще заиска да ме отправятъкъ земната водолиния. Тамъ — задъ ватеръ-линията — на вѣчно зимуване!

Твой Скворцевъ*.

Настана дълга пауза... Контръ-адмиралъ гледаше съ сияещо лице, а следъ това тихъ запита Тошкова:

— Разбрахте ли?

— И запетайкигъ даже разбрахъ!

— А, както виждате, азъ помня наустъ това писмо точно, както казахте — съ запетайкигъ — защото за менъ то представлява доказателство, че оня, който малко-много се е сродилъ съ морето, за винаги остава неговъ робъ... неговъ синъ... неговъ гражданинъ... неговъ поданикъ... какъ искате — така го назовете!

Тошковъ тракна върху масичката, плати кафе тата и отсѣче:

— Да братко, сждбата ни е осждила да бждемъ сега сираци на морето! Дано пакъ то да и приюти нѣкакъ-си въ пригрьдките си!

Станаха на крака и двамата.

— Ехъ, братко, — откъсна се тжжна нотка изъ гърдите на контръ-адмирала. — Какъ желяе старческото ми сърдце пакъ да литне на море! Пакъ бихъ приелъ младенчески си видъ върху моста. Пакъ... щомъ почна да откривамъ фаръ следъ фаръ по носа на кораба си и отхвърлямъ мили следъ мили задъ кърмата си...

Тръгнаха къмъ вратата. Излѣзоха на улицата. — Довечера где бихъ ви намѣрилъ пакъ? — запита Тошковъ.

— Пакъ тука! Точно въ седемъ!

Двамата силно стиснаха дѣсниците си и отишаха въ противоположни посоки.

А. Петровъ

ЗНАЧЕНИЕТО НА СКАГЕРАКСКИЯ БОЙ

(По случай осемнадесетгодишнината му)

На 31 май т. г. се навършиха осемнадесетъ години отъ най-голѣмия морски бой до сега. По тоя случай въ нѣмския печатъ се изнасятъ много статии, въ които отъ всички страни се разглеждатъ послѣдствията и значението на тоя паметенъ день. Счита се, че на тоя день Германия потвърди правото си да бжде зачитана като равноправна съ всички държави на море.

Преди това Англия столѣтия наредъ, благодарение на изгодното си положение спрѣмо континента, мжчеше се да подчини на своето влияние обхващащия цѣлъ свѣтъ солень океанъ. Горда съ военноморската си история, тя внушаваше на всѣки англичанинъ, че оня, който се осмѣли да оспорва първенството ѝ на море, ще стори грѣхъ спрѣмо Божията повеля! Английската политика не допускаше засилването нито на една континентална държава.

Англия съ задоволство посрещна разривътъ между Русия и Германия. При случая Фашода, тя накара Франция най-остро да почувствува нейната мощъ и така я тласна къмъ съюзъ съ Русия: тоя съюзъ се сключи, за да се запази свѣта отъ тѣй

сздадената опасност. Но докато Лордъ Салисбъри казваше: „Германия и Англия при една война или трѣбва да сж заедно или да загинатъ“, скоро, особено следъ като Италия се уплаши отъ английската мощъ въ Срѣдиземно море и се отказа отъ тройния съюзъ, Англия съвсемъ измѣни отношението си къмъ Германия. Причината? — Бисмаркъ съзрѣ на времето: „За да привлѣчемъ Англия, казваше той, едно е срѣдството, което, за жалостъ, не можемъ да употребимъ — да сложимъ преграда на нѣмската индустрия“. Постановленията на Версайския договоръ доказватъ сжщото — Англия воюва, за да смаже германския творчески духъ, германската индустрия.

Въ войната, покрай безбройните руски маси и голѣмата французка ненавистъ, противъ Германия бѣше и непобедимиятъ английски флотъ.

И Скагеракъ дойде. Тоя день всички се научиха за унищожителното действие на нѣмските орджия, за устойчивостта на нѣмските кораби и за дееспособността на тѣхните услуги; всичко това, ако бѣше добре използвано, би имало най-голѣми послѣдствия за по-нататѣшното развитие на

ойната по море. Нападението върху нѣмскитѣ южни кръстосвачи бѣ извършено при едно неблагоприятно тактическо положение за тѣхъ отъ най-силния между силнитѣ флоти, какъвто до това време нѣбѣ виждалъ. Никакво размисляне или чабяване отъ страна на нѣмцитѣ, никакво отклонение отъ заповѣдания курсъ, ако и очевидно да юди къмъ сигурно унищожение! Скоро адмирал-ейскиятъ корабъ „Люцовъ“ е тѣй силно обсипанъ въ валеши като градъ английски снаряди, че става ужда да бѣде смѣненъ съ другъ! Тогава отвед-ажъ английскиятъ огънь отслабва — при нападението отъ нѣмскитѣ торпедоносци противникътъ се оттегля. Морето е свободно — британскиятъ великъ флотъ очисти бойното поле и Шееръ има доста време да преустрои флота си презъ нощта, а на другия день пакъ да срещне британеца. Но ласъма се, а морето е чисто — нито единъ британецъ не желае да поднови сражението; германскиятъ флотъ бѣше два пѣти по-малкъ отъ английския и причини на последния тежки загуби.

Нѣкои германци мислятъ, че тая битка би трѣбвало да стане година и половина по-рано, когато британскиятъ флотъ бѣ много по-слабо превъзхождащъ, понеже бѣха изпратени кораби противъ германската ескадра кръстосвачи, други бѣха изпратени да охраняватъ транспорти и за осигуряване на далечни английски станции. По сѣщото време нѣмскитѣ подводници гонѣха английския флотъ отъ пристанище на пристанище и го принудиха срѣдъ зимнитѣ бури да търси спасение въ отворено море — тамъ дето се съединяватъ Атлантическия океанъ и Северно море. Пакъ тогава при Ирландия се удари на германски минни заграждения и потъна единъ отъ най-добритѣ английски линейни кораби. Тогава именно една победа като тая при Скагеракъ, може би, щѣше да реши изхода на войната.

Но германцитѣ се укоряватъ и за друга не-тактичностъ. — Всички, освенъ германския канцлеръ и кръга около него, очакваха, че отъ страна на Германия ще почне безогледна война противъ търговията на Англия — съ подводници, мини, въздушни сили, помощни кръстосвачи и съ отлично запазенитѣ голѣми кораби, като по такъвъ начинъ се вземе инициативата въ германски ръце. Но това

не стана. Не се мина много следъ това епохално събитие — Скагеракъ, и неприятелътъ и останалиятъ свѣтъ минаха на дневенъ редъ! Поуката за всички е, че войната на море не е само една значителна прибавка къмъ тая на сушата, но че тя може да бѣде отъ решително значение за общия изходъ на войната и затова трѣбва да бѣде наравно ценена.

Но боятъ при Скагеракъ може да служи за поука и на нашия народъ, какъ въ най-тежко положение, при смазващо превъзходство на противника, може да се устои чрезъ енергични действия, чрезъ основна предварителна подготовка и чрезъ беззаветно пожертвуване за поставената задача. И при най-трезво предварително обсъждане, никой не можеше да предвиди победа за германцитѣ. Все пакъ Шееръ победи!

За Англия последиствията бѣха много голѣми. До тогава Британската империя бѣше здраво стегната въ всичкитѣ си части, благодарение на засѣнчащото могѣщество на нейния флотъ. Спойката биде засилена чрезъ саможертвата на мило и драго за отечеството — метрополия презъ войната. Но днесъ империята се държи още, само благодарение на личността на краля, на еднакия езикъ и на икономическитѣ отношения, които, поради кризата, сж вече малко надеждни срѣдства за връзка.

Основната причина за това състояние на Английската империя се счита поражението при Скагеракъ, кждето бѣ разрушена вѣрата въ непобедимостта на английския флотъ. И по тоя начинъ биде разклатена основата на английската империя. Англия трѣбва пакъ отново да създава своята мощъ, но тя има да се справя съ трудни задачи и съ голѣми съперници. Все пакъ, следъ като срази най-силния народъ въ срѣдна Европа, Англия биде накарана да се откаже отъ надменното си държане къмъ континенталнитѣ държави. При това положение, германцитѣ мислятъ, че тя пакъ ще поиска тѣхното съдействие, което преди 1914 г. би предотвратило голѣмата катастрофа, защото никой не би посмѣлъ да се бори съ съюзенитѣ тия две държави. — „Германия и Англия еднакво принадлежатъ на Европа — ето разрешението на всички европейски въпроси“, заключава вицеадмиралъ о. з. Фонъ Трота.

ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Разтурването на македонската революционна организация, възстановяването на дипломатическитѣ ни връзки съ Съветска Русия, посещението на Кралъ Александъръ въ България, импозантната среща, която му направи българскиятъ народъ, ясно подчертаха новата насока на нашата политика. Особено нейното значение се усили, когато стана очевидно, че това не е дѣло само на управлението, а е продиктувано и отъ настроението на народа. Фактитѣ бѣха отъ такова значение, че тѣ не можеха да не останатъ незабелязани отъ европейскитѣ мѣродавни фактори, които кжде съ удоволствие, кжде съ прикрито неудоволствие и изненада го опредѣляха като единъ важенъ етапъ за развитието на европейската политика. Безусловно това се отбеляза като успѣхъ на Франция. Отъ края на войната до сега това е най-крупното събитие въ нашия политически животъ, което избистри наше-

то твърде забъркано положение, безъ приятели и безъ упора.

За насъ се държеше смѣтка до-толкова, доколкото можемъ да бждемъ добри платци или размѣнна монета въ международнитѣ отношения.

Следъ станалитѣ събития нашиятъ пѣтъ се разчистваше, за да улеснимъ влизането си въ реда на пълноправнитѣ народи. Не безинтересно е да се отбележи, че ние намираме пѣтя на нашата политическа ориентировка въ лагера на бившитѣ си противници, които сж били най-ръзки и прямолинейни въ отношенията си къмъ насъ въ миналото. Единъ исторически опитъ, който трѣбва да запомнимъ. Разбирателството ни съ Югославия е основата на всѣкаква външна политика. Отамъ ще се продиктуватъ понататъшнитѣ ни възможности за мирно разбирателство и съ другитѣ ни съседи.

Интересно е да се отбележи, какви настроения дава тая насока на нашата политика. Твърде характерно е изявлението на генералъ Пангалосъ, че сръбско-българското сближение е обезпокоително за Гърция. Разбира се, тия опасения остават за смѣтка на г-нъ Пангалосъ, но не може да се пренебрегватъ даже такива случайни и единични настроения, защото ние добре знаемъ съ какво око гледатъ гърцитѣ на насъ. Пангалосъ е, може би, по-откровенъ отъ своитѣ събратя. Въ Ромжния общественото мнение е твърде резервирано и освенъ обикновенитѣ изрази на стереотипното подчертаване за значението на балканския миръ, нищо друго не се говори. Въ всѣки случай не се вижда никаква сърдечност и не може да се отбележи никакъв ентузиазъмъ. Турцитѣ сж също така въздържани и по всичко изглежда, че не сж въ никакъв възторгъ. На нашето благоразумие предстои тежъкъ трудъ да разсѣе това недовѣрие и тайно недоброжелателство на нашитѣ съседи. Можаме да смѣтаме, че първитѣ трудни крачки сж направени, а времето щѣше да изиграе своето дѣло и ерата на мирното разбиращество на Балканитѣ ще настѣпи.

Обаче едно ново събитие, колкото трагично

по своето съдържание, толкова и богато съ последици, дойде да внесе смутъ въ положението. Това е злодейското убийство на кралъ Александъръ. Надали въ България единъ подобенъ атентатъ е произвеждалъ такова тягостно и неизразимо грозно впечатление. Ние сме покъртени много по-вече, отколкото бихме могли да изразимъ това. Нѣма българинъ, който въ първиятъ моментъ на известието за убийството на кралъ Александъръ да не е почувствувалъ единъ ударъ на злокобната ржка, която косвено е насочена срещу българо-югославското сближение.

Личността на убиеца не може да ни ангажира въ нищо, защото той е отреченъ отъ нашата общественост. Българскитѣ власти търсятъ убиеца като обвиненъ, подлежащъ на ударитѣ на законитѣ противъ държавната сигурност. Обаче имаме страхъ отъ политическата интрига, която ще експлоатира произхода на убиеца, за да охлади щастливо започнатото сближение съ Югославия. Налага се спокойствие и хладнокрѣвие за да се посрещне и отблъсне, така отъ невидѣлица дошлия ударъ. Ще трѣбва още единъ пътъ на опитъ да се убедимъ, че доброто не идва леко.

Г. К.

Ал. Маноловъ — Кап. II р. о. з.

ИНЖЕНЕРЪ ИВАНЪ РОДЕВЪ

Отиватъ си единъ по единъ като есенни листа първитѣ пионери на нашето морско дѣло, които съ въодушевление и младенчески устремъ зидаха тухла по тухла сградата на българското морячество и неговата обществена рожаба „Морски сговоръ“.

На 6. октомврий 1934 г., на 59 годишна възраст — отиде си безъ време инж. корабостроителъ Иванъ Родевъ. Дете на енергичното Габрово, получилъ закалка въ вироветѣ на Янтра, излъзълъ лжчъ отъ свѣтильника на първия български просвѣтенъ пламъкъ „Априловската гимназия“, търсещъ поприще още далеко неустановено за неговата епоха, съ всички рискове на бъдещето си, той учи морска техника въ Триестъ, и като степендиантъ свършва училището за инженери-корабостроители въ Парижъ.

Трудолюбивъ, владѣещъ добре английски, френски и италиански езици. Родевъ работѣше скромно въ полето на българското корабостроение и съ своитѣ предвиждания и умѣли поправки той даваше здравъ материалъ на младитѣ моряци и неведнажъ, може би е билъ невидима причина да се издържатъ неизгодитѣ и неочакваноститѣ на водната стихия, а особено презъ военнитѣ години. Може

би, много майки и деца дължатъ на него здравето и благополучието на своитѣ бащи.

Родевъ служи десетъ години на военния ни

флотъ и десетъ години въ Варненското пристанище на търговското ни мореплаване, а следъ това излъзе на свободното поприще, където работѣше по своята специалност и представляваше известната френска организация за класиране на кораби д-во „Веритасъ“.

Още при първитѣ не-решителни стѣпки на БНМС, инж. Родевъ се нареди въ малката тогава редица на идейни дейци и презъ всичкото време маршируваше въ кракъ съ всички ни, за да посочи пътя на бъдещето на отечеството, да насочи младежката къмъ воднитѣ ни граници, що щедро миятъ България и нещѣдро сж се използвали отъ племето ни и да бие тревоженъ барабанъ, че безъ Дунавъ и море нѣма свободно и независимо отечество.

Членъ на Упр. тѣло на Варненския клонъ на Морския Сговоръ, той бѣ винаги на поста си и съветитѣ му бѣха винаги полезни.

Раздѣляйки се съ него, ние приятелитѣ му го изпратихме съ натъжена душа, а на семейството му пожелаваме твърда воля и Божия помощъ, за да преодолѣе житейския си пътъ. Богъ да го прости!



Инженеръ Иванъ Родевъ

ОФИЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ

КОНКУРСИ ЗА ИСТОРИЧЕСКИ ОЧЕРКИ ОТНОСНО УЧАСТИЕТО НА БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТЪ ВЪ ВОЙНИТЕ

БНМС обявява два конкурса:

1. За очеркъ (студия), въ научна форма, изъ военната история на нашия флотъ, т. е. раз- работка на откъсъ (епизодъ), отдѣлно действие, характеренъ моментъ и т. н. изъ участието на Българския флотъ въ войните презъ 1895, 1912—13 и 1915—18 години (която и да било отъ тяхъ).

2. Също за очеркъ изъ същата областъ, но въ повестувателна форма.

Условията на конкурсътъ сж следниътъ:

а) Работитъ (и за двата конкурса) трѣбва да се представятъ най-късно до 15 априлъ 1935 год. въ единъ запечатанъ пликъ заедно съ запечатанъ пликъ — вътре съ името на автора, а отвънъ — съ избрано мото, поставено върху самата работа. Вторитъ пликъ се отварятъ отъ ценителитъ (жури) следъ установяване на резултата отъ конкурса.

б) Размѣрътъ на работитъ: за първия конкурсъ — 4 до 8 страници отъ формата на сп. „Морски Сговоръ“, а за втория — до 3 страници същия форматъ, и въ двата случая — независимо отъ приложенитъ чертежи, скици, снимки и пр. Тъ трѣбва да сж написани чисто на пишеща машина, на едната страница на листа и презъ редъ, а чертежитъ и скицитъ — съ тушъ на инженерна хартия.

в) Ще се взематъ предъ видъ отъ ценителната комисия само работи, които не сж били публикувани преди това въ наши или чужди списания или вестници.

г) Ще се даде по една премия: за научния очеркъ 3,000 лв., а за повестувателния — 1,500 лева.

Премиранитъ работи ще бждатъ отпечатани въ списание „Морски Сговоръ“ и оставатъ собственостъ на организацията.

Непремиранитъ отъ ценителитъ, но одобрени отъ редакционния комитетъ на списание „Морски Сговоръ“ работи ще бждатъ помѣстени въ същото списание и хонорувани по общия редъ.

Ценителната комисия (жури) ще се състои: за първия конкурсъ отъ по единъ представителъ на Военно-историческата комисия при Щаба на армията, флота и университета (историко-филологическия факултетъ) и двама представители на БНМС, единиятъ отъ които ще бжде председателъ на комисията; а за втория — по единъ представителъ на: Флота, Историческото дружество въ София и Писателския съюзъ и двама представители на БНМС, единиятъ отъ които — председателъ.

Презъ изтеклия сезонъ Г. У. Т. устрои шестъ екскурзии до Цариградъ и обратно все съ пар. „Царъ Фердинандъ“:

Екскурзиитъ бѣха П. А. както

19

2

11 августъ—13 участници, 18 августъ—17 участници, 25 августъ—16 участници.

— Отпуснатото отъ Варн. градска община мѣсто за дѣтски лѣтовища се ограда и се пристъпи къмъ изравняването му и подготвянето му за залесяване.

За нуждитъ на детскитъ лѣтовища Варн. гр. община разреши отдѣленъ плажъ за децата-колониисти на Б. Н. М. С. Тоза плажъ също се ограда. Изразходвахъ се за ограждане на дветѣ мѣста 15,135 лева.

За нуждитъ на детскитъ лѣтовища бѣха бавени 20 легла, разпределени между клонове Ломъ 5 легла и В. Търново 15 легла.

ГУТ даромъ не даде никому легла, тъй като не разполагаше съ свободни суми отъ фонда „Лѣтни морски колонии“.

— Презъ изтеклия лѣтенъ сезонъ откриха лѣтовища следниътъ клонове:

Варн. сборно лѣтовище	1	смѣна въ Варна	24	деца
Габровски	1	"	80	"
Ломски	1	"	35	"
Русенски	1	"	80	"
Шуменски	1	"	35	"
Търновски	1	"	35	"
Плѣвенски	1	с. Галата	Вар. 50	"
Пловдивски	2	Созополъ	по 40	"
Ямболски	1	"	38	"
Сливенски	1	Ахтополъ	29	"

Къмъ края на м. августъ всички лѣтовища на БНМС се захриха съ отлични резултати за лѣтеницитъ.

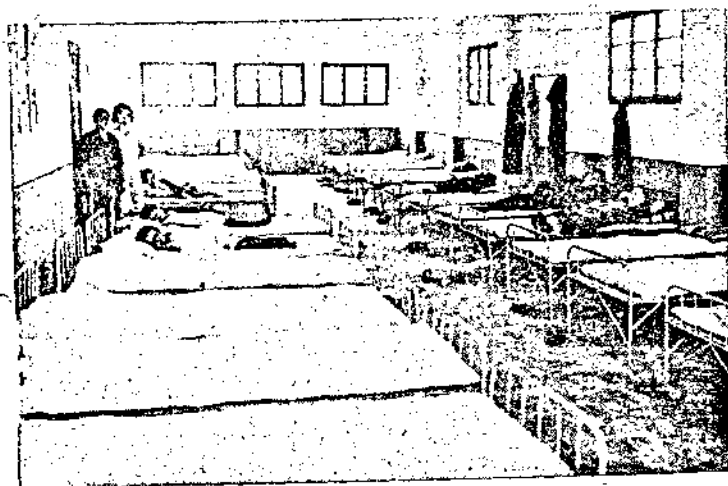
— На 29 юлий Созополскиятъ ни клонъ устрои голѣмо морско увеселение съ венецианска вечеръ. Взели сж участие въ различни видове игри лѣтуващитъ деца отъ колониятъ на Пловдивъ и Ямболъ.

Същия день сж били произведени морски състезания. Имало е гости отъ Бургасъ, Месемврия, Василико. Цѣлиятъ день е миналъ въ истинско морско тържество. Брутниятъ приходъ билъ около 6000 лв.

— На 13 августъ Василиковскиятъ ни клонъ устрои двудневна екскурзия до Варна съ пар. „Евдокия“. Екскурзиянтитъ, на брой 40, бѣха деца отъ лѣтното у-ще, уредено отъ клонъ. Придружавани сж били отъ двама възпитатели.



Калолѣчебницата въ



Калолъчбаницата въ Поморие. — Женско отдѣление.

Морски новини

Най-големите и най-бързи кораби въ свѣта

№	ИМЕ НА КОРАБА	ДЪРЖАВА	Голѣмина въ бр. рег. т.	скоростъ въ мор. м. въ часъ
1	Маджестикъ (предишния герм. „Бисмаркъ“)	Англия	56,621	25 до 26
2	Беренгария (предишния „Императоръ“)	„	52,226	23—24
3	Бременъ	Германия	51,656	28—29
4	Рексъ	Италия	51,662	28—29
5	Европа	Германия	49,746	28—29
6	Левиатанъ (предишния герм. „Фатерландъ“)	Съед. Щати	48,943	24—25
7	Конте ди Савойа	Италия	48,502	28—29
8	Олимпикъ	Англия	46,439	22—23
9	Аквианиа	„	45,647	24—25
10	Илъ де Франсъ	Франция	43,153	23—24
11	Емпресъ офъ Бритенъ	Англия	42,348	24—25
12	Парижъ	Франция	34,569	22—23
13	Хомерикъ (пр. „Колумбусъ“)	Англия	34,351	20—21
14	Рома	Италия	32,583	21—22
15	Колумбусъ	Германия	32,565	21—22
16	Мавритания	Англия	30,696	25—26
17	Аугустусъ	Италия	30,418	20

Англия спуска на вода „Queen Mary“, Франция довършва „Normandie“. Двата най-големи кораба въ свѣта. Мирно съревнование за завладяване на океана. Недавна англичаните спуснаха на вода, въ Clydebank, последния си морски гигантъ „Queen Mary“ — „Кралица Мери“. Тоя день (26. IX. т. г.) ще остане паметенъ въ историята на английската търговска морина — „Queen Mary“ е най-големиятъ британски корабъ и втори въ свѣта, следъ французкия „Normandie“. Цѣлата операция по спущането въ морето, отъ дока, на тоя гигантъ е взела необикновено тържественъ характеръ. Между многобройната присъстваща публика е била и самата краалска двойка. Нѣщо повече — старата кралица лично е крѣстила кораба.

„Queen Mary“ е билъ заложенъ въ строежъ презъ декемврий 1900 г. въ ... строителници въ ... финансово криза, ... известо време стихия, а особено презъ военните

спрѣни, за да започнатъ по-късно съ още по-усиленъ темпъ.

Трансатлантикътъ е дълъгъ 310 метра и има водоизмѣстимостъ 73,000 тона.

Англичаните строители се надѣватъ, че той ще развие скоростъ 32—34 възли. Така, очаква се разстоянието Шербургъ — Нью-Йоркъ (3066 морски мили) да бѣде вземано за 4 дни!

Ако работитѣ по привършването му вървятъ все въ сѣщия темпъ, „Queen Mary“ ще трѣбва да премине за прѣвъ пътъ океана презъ пролѣтъта 1936 г.

За сега англичаните малко говорятъ за вътрешното му обзавеждане. Въпрѣки това, не е мѣчно да се предвиди, че най-новитѣ придобивки въ морската архитектура и изкуство ще бѣдатъ нашироко използувани. Знае се, че спасителните лодки (всички моторни), ще се спущатъ въ морето автоматически; сѣщо автоматично каютитѣ ще се отопляватъ, парфюмиратъ и т. н. ...

Съ „Queen Mary“ Великобритания ще иска да има отново „синята лента“ на океанитѣ — най-големото отличие за океанските кораби, което сега краси борда на 50,000 тонния германски трансатлантикъ „Breiten“. ~~Бреитен~~

*

Спущането на вода на „Кралица Мери“ проглуши печата на цѣлия свѣтъ. По тоя случай, френските вестници не забравятъ да припомнятъ за състоянието, до което сж стигнали работитѣ около окончателното привършване на тѣхния още по-голямъ презокеанецъ — „Normandie“.

За постройката на тоя гигантъ сж работили, въ Сенъ Назеръ, три хиляди работници! Неговите размѣри сж наистина колосални: 313 метра дължина, 36 метра широчина, 76,000 тона водоизмѣстимостъ (Гостувалиятъ това лѣто въ Варна италиански трансатлантикъ „Oceania“ има 19,507 т. Значи, „Normandie“ е, грубо смѣтнато, съ четири пѣти по-голямъ водоизмѣстимостъ!). Скоростта му се пресмѣта отъ сега на 28 възли.

Едно сравнение: по водоизмѣстимостъ, „Normandie“ превъзхожда „Queen Mary“, но трѣбва да се държи смѣтка още и за нето вмѣстимостта, която както за единия, така и за другия не е още известна. Очевидно, по скоростъ „Queen Mary“ ще бие „Normandie“.

„Мастодонътъ“ ще съчетае изящността съ силата, красотата съ комфорта, сигурността съ скоростта. Снабденъ съ всичко, което е вече успѣшно изпитано въ модерните морски постройки, той ще представлява съ зимната си градина и театралната си зала най-хубавиятъ плаващъ Вавилонъ, за какъвто би могло да се мечтае. Така пишатъ за своята „Normandie“ французитѣ.

Между две големи нации е започнало мирно съревнование за победа и овладяване на океана. Въпросътъ е за националната гордостъ, която единитѣ и другитѣ винаги да ценятъ и пазятъ.

Кой ще ... ена душа, ... охия, ... ох да го просп



ТЕЛЕФОНЪ 326.

СТРОЕЖЪ НА КОРАБИ И ВСИЧКИ ВИДОВЕ ЛОДКИ КАТО:

Моторни, рибареки, спортни, лудеозни, платноходни и др.

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

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ, РЕЗЕРВУАРИ
И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ

Гарантирана вѣща и прецизна работа при най-конкурентни цени.

7—10

Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“ РУСЕ

КОНЦЕСИОНИРАНА ФАБРИКА
за ленени, памучни, копринени и
полукотени издѣлия.

2—2

СЪДЪРЖАНИЕ:

1. Нуженъ ли е воененъ флотъ на България отъ Г. Куповъ;
2. Въ паметъ на краль Александъръ отъ Г. К.;
3. Voith Schneider-овиятъ механизъмъ за движение и управление на кораба отъ Инженеръ М. Остревъ;
4. Морето въ българскитѣ народни пѣсни отъ Ем. Мутафовъ;
5. Въ бурно море отъ Крумъ Кънчевъ;
6. Споменитѣ на стария адмиралъ отъ П. А. Шишковъ;
7. Значението на Скагеракския бой отъ А. Петровъ;
8. Политически прегледъ;
9. Инженеръ Ив. Родевъ отъ Ал. Маноловъ;
10. Официаленъ отдѣлъ;
11. Морски новини.



БЪЛГАРИ, ПЪТУВАЙТЕ ПО МОРЕ!

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО - ВАРНА.

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

Със параходите на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пътувания, които да Ви оставят мили неизличими спомени. Вие ще опознаете крайбрежието и ще вкусите от прелестите на близкия изток, чароветъ на който 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—Митилинъ 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“.

ОБИКНОВЕНИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХАНА:

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 право въ Варна и Бургасъ по 15 лв., а въ меките 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.

