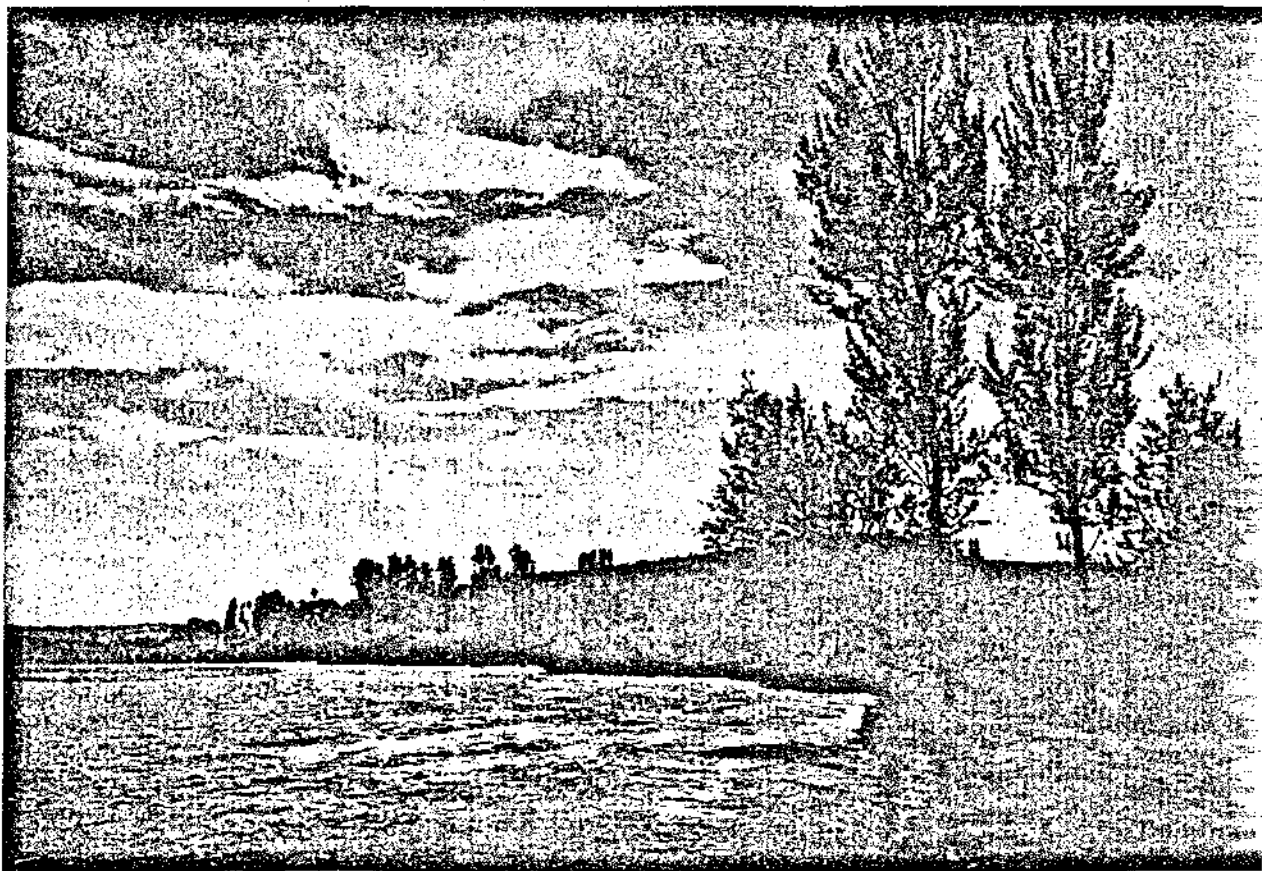


ТОРСКИ СГОВОРЕ



Сл. № 4108.



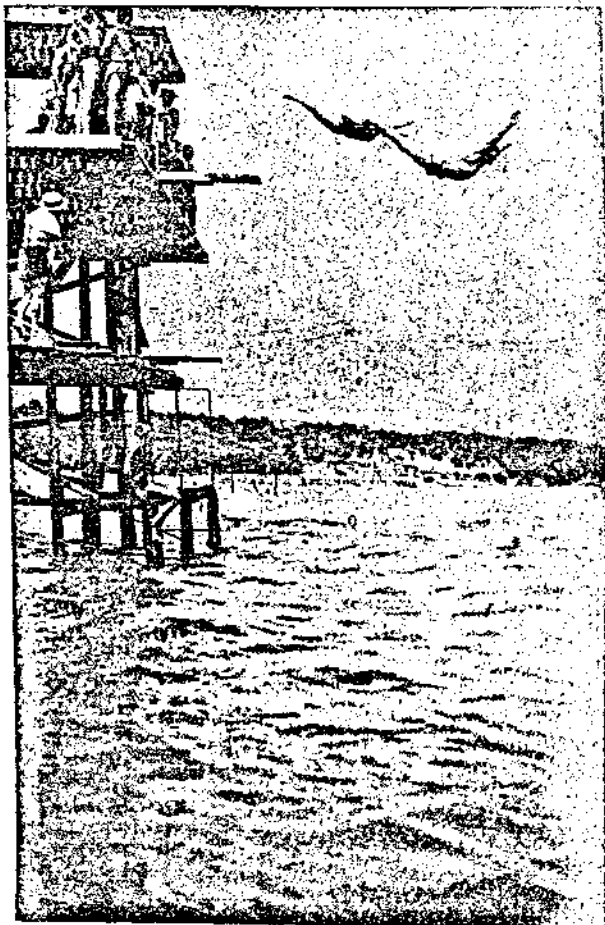
ГОДИНА 12
БРОЙ — 1



ВАРНА ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ, — ВАРНА

НАЙ-КРАСИВИЯТ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТ. ЕВРОПА

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



КРАСИВИ. ОКОЛНОСТИ. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близкитѣ околности, както и до Цариградъ.

ВСИЧКИ ВИДОВЕ СПОРТЪ — развлечения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

ГОЛЪМИ МУЗИКАЛНИ ТЪРЖЕСТВА въ началото на м. августъ съ участието на най-виднитѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматичен театръ и народната опера.

Условия на живота най-изкоски

Първостепенни хотели отъ 60 до 150 лева легло.

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

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

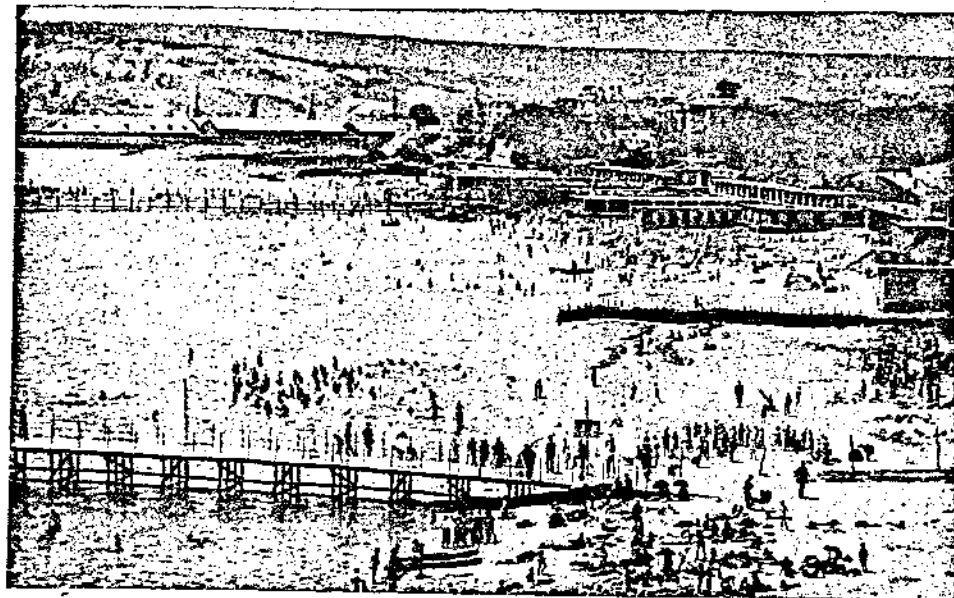
Въ второстепенни ресторанти се получава здрава и изобилна храна на по-ниска цена.

Табълъ д'отъ отъ 100—120 лева.

Лѣтовна такса и карта за цѣлия сезонъ 20 лева.

ТАКСА ЗА БАНИТЪ:

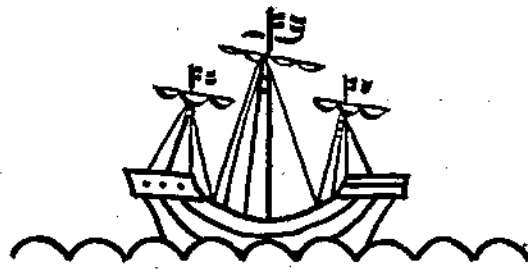
1. Студени бани	I класа кабина	10 лв.
	II " "	5 лв.
2. Топли бани	I класа кабина	30 лв.
	II " "	20 лв.
Басейнъ		15 лв.



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

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.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ ЦАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 12

Годишенъ абонаментъ

Брой 1

Варна, януарий 1935 година

за България 150 лв., за чужбина 200 лв.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ

Глав. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ

ДВНАДЕСЕТАТА ГОДИНА

Новата годишнина на „Морски Сговоръ“ започва при значително благоприятна обстановка за дѣлото на нашата организация. Напоследѣкъ се забелязва особно раздвижване на културно-творческитѣ сили на българската нация и съ пълно право може да се твърди, че днесъ нашиятъ народъ преживява епоха на повишенъ културенъ патосъ. Ние виждаме единъ стремежъ да се превъзмogne сломяващото унижие, което дойде следъ покрусата на националнитѣ ни идеали въ злополучната война и впоследствие биде засилено отъ стопанската криза. Ние наблюдаваме желанието да се развиятъ парализирани досега енергии за изграждането на ново стопанство, на новъ общественъ и политически редъ, на новъ културенъ миръ у насъ. Сили, които до вчера се пилѣха въ служба на тѣсногрѣдо честолюбие и на лични или фракционни интереси и по тоя начинъ вършеха дѣло на обществено разединение и разложение, днесъ се обединяватъ и съсредоточватъ, за да създадатъ една единна културно, стопански и политически силна нация.

Тоя общъ подеиъ, тия повишени културни интереси не оставатъ безъ отзвукъ и въ дѣлото на морска България. Ние виждаме да се поставятъ на разглеждане и да се разрешаватъ благоприятно, важни въпроси отъ родното корабоплаване. Съ реорганизирането на нашето параходно дружество се трѣгна по пътя на по-нататъшното засилване на корабоплавателния ни паркъ и ние очакваме тонажътъ на плавателнитѣ ни съдове по море, който преди година вече стана два пѣти по-голямъ, въ близко бѣдеще наново да бѣде удвоенъ. Създаде се нова морска линия — за пристанищата на Северното море, чрезъ която много произведения на българския селско-стопански и фабриченъ трудъ ще се носятъ къмъ западно-европейскитѣ тръжища подъ националенъ флагъ. По начало е решенъ и въпросътъ за нашето дунавско корабоплаване и нека се надѣваме, че скоро

по водитѣ на тая така тѣсно сраснала съ душата на българския народъ рѣка ще се развѣва най-после и българскиятъ флагъ, чиято липса всрѣдъ нѣстрото разнообразие отъ многобройни чужди знамена, включително и онова на Парагвай, така болезнено чувствуваме. Набелязанитѣ начинания ни каратъ да върваме, че и другитѣ цели на Б. Н. М. С., които сж същевременно и цели на всѣки здравомислещъ българинъ, ще бѣдатъ подкрепени и така нашето морско дѣло ще получи силенъ тласкъ напредъ.

Съ това голѣмо упование нашето списание навлиза въ своята дванадесета годишнина. „Морски Сговоръ“ и сега ще бѣде буденъ стражъ на интереситѣ на морска и дунавска България. Той и въ бѣдеще ще повдига всички животрептущи въпроси изъ областта на нашето морско дѣло, ще държи високо знамето на морскитѣ ни идеали и все така неотклонно ще се стреми да приобщава душата на нашия народъ къмъ морето и Дунава. Изобщо, списанието ще запази почти сжщия си обликъ, който ще се промѣня постепенно, съ огледъ на по-голъмо разнообразие и качествено подобрене. Единъ политически отдѣлъ, заедно съ единъ културенъ, който въ скоро време ще се открие, ще отбелязватъ всички по-крупни политически и общокултурни прояви у насъ и въ чужбина отъ гледището на организацията ни. Така се надѣваме, че „Морски Сговоръ“ ще може да спечели почва въ по-широки кръгове на българската общественостъ и съ това ще разнася все по-надалечъ идеитѣ и идеалитѣ на Б. Н. М. С.

Въ това очакване и разчитайки на подкрепата на нашиятѣ читатели, както и на всички членове било като разпространяватъ списанието, било като пращатъ на редакцията ценни приноси и бележки, редакционниятъ комитетъ пожелава на всички дейци на Б. Н. М. С. плодотворна работа презъ тая година и нови значителни завоевания на нашата морска идея.

Г. КУПОВЪ.

ДУНАВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ

Въпросът за българско дунавско корабоплаване не е новъ. Много пъти въ вестниците и специалните периодични списания (включително и нашето) този въпрос е билъ повдиганъ, но е заглъхвалъ, безъ да бжде подетъ по на широко. Мжчно е било да се интересува съ него мислещото общество и да се издигне до единъ общественъ въпросъ, който подлежи да получи едно или друго решение. Морскиятъ сговоръ, като организация, която има близки до сърдцето си подобни въпроси не го е снемалъ отъ дневния редъ на своята дейностъ и не е изпущалъ случай да го постави на разглеждане всъкога, когато сж се създавали подходящи условия. Обаче, неговитъ усилия се указаха недостатъчни да го издигнатъ отъ зародишното му състояние. И нашето дунавско корабоплаване продължава да вегетира въ сжщия безнадежденъ темпъ.

Преди години бѣше се почувствувало едно раздвижване въ официалнитъ отговорни срѣди. Излѣзе заповѣдъ по Министерството на земледѣлието, съ която се назначаваше една комисия за проучване на условията и възможноститъ за създаване на българско параходство по Дунава. Какво е работила комисията, намъ не ни е известно, но нищо не излѣзе на яве за нейната дейностъ и въпросътъ на ново потъна въ забрава.

По едно време се чу че отдѣлението за корабоплаването при тогавашното Министерство на желѣзницитъ е взело инициативата въ свои ржце и решава да реализира първитъ крачки на една корабоплавна политика. Говорѣше се, че два катера отъ сжществуващия плавателенъ паркъ на пристанищата се отремонтирватъ, заедно съ съответното число шлепове, за да бждатъ турени на разположение за едно редовно съобщение Русе—Видинъ. После се узна, че на този проектъ не му било писано да се осъществи, защото нѣкои отъ мѣродавитъ фактори го отрекли, като ненавременно начинание. Не ни сж известни мотивитъ, за да не бжде прокаранъ проектътъ, макаръ и само като опитъ и не можемъ да правимъ заключения, но допускаме, че това е било отъ невежество, отколкото отъ косвена заинтересованостъ.

Чудно става, наистина, когато човѣкъ почне да търси корена на това наше странно и системно отбѣгване, да се използва тая общонародна плавателна рѣка и отъ насъ, наравно съ другитъ народи, които се допиратъ или не до Дунава.

Ние, като че ли, не схващаме голѣмото ѝ значение, като естественъ пжтъ. Р. Дунавъ е единъ отъ голѣмитъ европейски въпроси. Отъ памтѣвка използването на рѣката се е третирало въ всичкитъ международни съглашения съ най-голѣмата сериозностъ на въпроса, който зачеква интереситъ на цѣла Европа. Ние виждаме даже Англия, Франция, Италия—страни, които нѣматъ никакво допирание до Дунава, да се намѣсватъ въ разрешението на всички въпроси свързани съ плаването по него и режима на това плаване. Последната морска конференция следъ Свѣтовната война отдѣли доста много внимание на Дунавския въпросъ, като такъвъ съ първостепенна важностъ.

Разбира се, това не е само за капризъ, или защото нѣма друго какво да занимава държавитъ. Ясно е, че тоя естественъ пжтъ отъ сърдцето на Европа къмъ изходитъ на морето, е съ голѣмо економи-

ческо значение и всички, които ценятъ използването на съобщенията, искатъ да иматъ дѣлъ въ правото на това ползване. Само ние българитъ, които съ 400 км. граница се опираме на р. Дунавъ, гледаме съ окоето на единъ незаинтересованъ въ правата си съпритежателъ.

Ако допуснемъ, че Дунавъ не сжществува и ние бихме пожелали да прокараме желѣзопжтна линия, за да се свържемъ непосредствено съ Ромѣния, Югославия, Австрия, Унгария, Чехославия и Германия, тъкмо по неговото протежение, безъ да пресичаме граници, трѣбваше да вложимъ единъ капиталъ отъ десетки милиарда лева, само за трасиране и поставяне на релси. Тогава навѣрно щѣхме да ценимъ голѣмото економическо значение за тоя пжтъ, защото щѣше да има опредѣлена парична стойностъ. Днесъ ние имаме тоя пжтъ и намѣсто да употребимъ всичко възможно и невъзможно, за да го използваме и по този начинъ да си обезпечимъ своята економическа независимостъ, при готови създадени благоприятни условия, тъпчимъ на едно мѣсто и не можемъ да намѣримъ смѣлостъ да направимъ тази рѣка и българска.

Милиардитъ, които сме дали въ продължение на 50 години за нашитъ желѣзници, за да си уредимъ вътрешнитъ съобщения, незабелязано можаха да включатъ и Дунава въ тая мрежа. По отношение на чисто сухопжтнитъ съобщения нашата предвидливостъ излиза даже отъ границитъ на необходимостта и кжтчета безъ особено значение се свързватъ съ общата желѣзопжтна мрежа, съ което се заравятъ милиони, използването на които ще се наложи може би следъ 10—20—30 години. За Дунава, дето резултатитъ веднага ще се почувствуватъ и ще се отразятъ върху цѣлия ни стопански животъ, нѣмаме даже елементарната грижа да дадемъ възможностъ на едно рационално използване, даже и въ най-малкъ размѣръ.

Отъ Регенсбургъ до Сулина имаме готовъ пжтъ съ дължина колкото е цѣлата ни желѣзопжтна мрежа и съ преимущества, че ни свързва непосредствено съ 6 държави, съ които имаме сериозни търговски връзки. Ние не намѣрихме нито време, нито срѣдства да го направимъ използваемъ, съобразно нашитъ нужди. А за това е трѣбвало само да имаме на Дунава свои кораби.

Но тукъ е цѣлата драма. Ние можемъ да разберемъ да се дадатъ стотици милиона лева за единъ желѣзопжтенъ апандиситъ, който би помогналъ да се създадатъ известни съобщителни удобства, напримеръ за Панагюрище съ неговитъ околности, но не можемъ да премелимъ понятието, че ако тия пари бѣха изразходвани за Дунавско корабоплаване, създаваме благоприятни условия за економическия развой на цѣла България.

Може би се мисли, че ако по Дунава има вече достатъчно параходи и шлепове на другитъ нации, нѣма нужда да се прибавятъ нови, наши, когато и безъ това за всичкитъ нѣма работи и параходството, като предприятие търпи криза. Тая мисль би била права, ако експлоатацията на сжществуващитъ параходни съобщения се подчиняваше напълно на нашитъ стопански нужди. Че ние можемъ да използваме сжществуващото положение не ще съмнение, но това е възможно, докато интереситъ ни сж общи съ тия, които сж се настанили вече на Дунава. Ко-

гато, обаче, ще трѣбва да прокараме своя стопанска политика, естествено е, че конфликтитѣ ще бждат неизбежни и ще се търсят компенсации. Когато използваме чуждитѣ кораби, ние не сме съ развързани ръце и вършимъ и плащаме това, което чуждитѣ интереси ни налагатъ.

Защо ние разбираме, че скъпо платената мѣстна индустрия ни чертае економическа независимостъ, а не можемъ да оценимъ значението на собственото корабоплаване на Дунавъ?

Какъ може държавата да губи митото, да обременява консуматора съ по-скъпи мѣстни фабрики за по-висшитѣ цели на стопанската си политика, а

не може частъ отъ тия жертви да прехвърли, за да си обезпечи пълна независимостъ на съобщенията, поне съ тия страни, съ които ни свързва р. Дунавъ?

Вижда се, че логиката за насъ не е задължителна и нѣма мѣсто въ такива въпроси, които сж въ твърде голѣма зависимостъ отъ интереситѣ на нѣкои срѣди.

Незнаемъ дали засега въ България може да съществуватъ по-голѣми стопански въпроси отъ тѣзи, които разрешаватъ проблемата на съобщенията съ вѣншия свѣтъ.

Единъ отъ тия въпроси е и собствено българско корабоплаване на Дунава.

ХРИСТО РУСЕВЪ

ПРЕИМУЩЕСТВАТА НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТЪ ПРЕДЪ ЖЕЛѢЗОПЪТНИЯ

Съ настоящата статия ще се постарая да изложя особеноститѣ и различието между водния и желѣзопътния транспортъ, отъ които ще може да се видятъ преимуществата на единия спрямо другия.

Въпрѣки, че едно отъ главнитѣ различия въ тия два транспорта лежи въ самата техника на движението, тѣ се различаватъ още и по следното:

а) Въ водния транспортъ е осъщественъ принципътъ на отдѣлното управление на пътя и на експлоатацията на срѣдствата за транспорта. Управлението на водния пътъ, заедно съ всички устройства къмъ него, като пристанища и пр., лежи върху държавния бюджетъ, а експлоатацията на подвижния инвентаръ (корабитѣ) е предоставяна на частната инициатива. Тази организация на водния транспортъ е била възможна поради това, че моретата и рѣкитѣ сж обявени отъ всѣка държава за общо ползуване. Този принципъ не може да бжде приложенъ въ желѣзопътния транспортъ

б) Въ водния транспортъ нѣмаме едно ритмично движение на подвижния инвентаръ, тъй като широкитѣ простори на моретата и отчасти на рѣкитѣ позволяватъ на корабитѣ да се настигатъ и разминаватъ, безъ да си прѣчатъ, когато въ желѣзопътния транспортъ, поради това, че движението става по една и сѣща линия, това е невъзможно.

в) За организацията на отдѣлно рѣчно или морско превозно предприятие е нуженъ много по-малкъ капиталъ, отколкото за желѣзопътно. Напримѣръ: постройката на линията София—Варна, разстояние отъ 541 километра, струва 1,910,185,448 лева; тая на Русе—Варна, 266 километра — 599,354,050 лева, когато постройката на дветѣ наши пристанища Варна и Бургасъ струватъ общо 760,000,000 лева.

г) За ефекта на експлоатацията на водния превозъ, а въ особеностъ на рѣчния, значително влияние оказватъ метеорологични и хидрографски причини, като: замръзване, мъгла, вѣтъръ, дълбочина, скоростъ на течението и пр., нѣщо, което липсва въ желѣзопътния транспортъ.

д) Рѣчниятъ, а особено морскиятъ транспортъ, има това важно преимущество надъ желѣзопътния, че съ една транспортна единица може да се пренесе много повече стока, отколкото съ единъ влакъ.

е) По отношение на пътя, въ най-неизгодно положение се намира рѣчниятъ транспортъ, понеже пътътъ е естественъ и не зависи отъ волята на човѣка. Рѣкитѣ съ своето отклонение оказватъ голѣмо влияние на експлоатацията на рѣчния флотъ, защото, колкото тия отклонения сж по-голѣми и по-многобройни, толкова повече време ще употрѣ-

баватъ корабитѣ за преминаването на известни разстояния, което ще се отрази на броя на пътуванията презъ единъ плавателенъ сезонъ. Отношението на дължината на желѣзния пътъ къмъ въздушния обикновено не превишава 2:1, когато въ рѣчния пътъ това отношение е много по-голѣмо. Въ морския транспортъ това отношение зависи отъ способноститѣ на капитана на кораба, който избира пътя по морската карта.

Отъ гореизложеното ясно се виждатъ особеноститѣ и различията на отдѣлнитѣ транспорти, които особености и различия оказватъ своето влияние върху качествата на транспорта.

Економиститѣ сж доказали, че усъвършенствуваниятъ транспортъ трѣбва да има следнитѣ качества: а) евтина доставка, б) срочностъ въ доставката, в) безопасностъ и приспособление на превозното срѣдство за превозъ на различенъ товаръ, г) масовъ превозъ и д) редовностъ въ съобщенията.

Отъ гореизложеното виждаме, че въ водния транспортъ за пътъ ни служатъ широкитѣ простори на моретата и талвега на рѣкитѣ, за поддържането на които сж нуждни много по-малки срѣдства, отколкото за постройката и поддържането на една ж.-п. линия. Независимо отъ това, за транспортъ по водата се използватъ кораби и шлепове, които иматъ много малкъ мъртавъ товаръ, а именно:

- а) за рѣчния — 15—30%
- б) „ морския — 30—40%
- в) „ желѣзопътния — 45—60%

и, най-после, въ водния транспортъ за 1 тонъ стока е нужна една тяга отъ 0.5—1.5 кгр., когато за желѣзопътния — тази тяга е отъ 5—8 кгр.

Горнитѣ причини сж дали възможностъ на водния превозъ да бжде много по-евтинъ отъ тоя по желѣзницата, благодарение на което той е можалъ да вземе най-голѣмъ дѣлъ отъ свѣтовния стокообмѣнъ. Днесъ, за да се превозатъ 1 тонъ зърнени храни отъ Варна до Хамбургъ, разстояние отъ 6482 километра, се плаща 200—250 лева, когато за превоза на сѣщото количество зърнени храни отъ София до Варна, разстояние отъ 540 километра, се плаща 500 лева. Още по-интересна е, обаче, стойността на инвентара, използванъ въ тия транспорти:

а) Стойността на единъ дървенъ шлепъ отъ 1500 тона товароспособностъ струва 1,000,000 лева при едно използване отъ 10 години;

б) Стойността на единъ товаренъ вагонъ отъ 15 тона струва 75,000 лева при използване 25 години.

Отъ горнитѣ данни излиза, какво стойността на 1 тонъ вмѣстимостъ за 1 година служба при шлепа е 66.6 лева, а при желѣзницата 200 лева.

Срочното и бързо доставяне на известенъ товаръ е единъ отъ главнитѣ елементи на усъвършенствования транспортъ, тъй като съ това се дава възможностъ на търговеца да използва разнитѣ промѣни въ борсовитѣ цени на стоката. Обаче, бързото доставяне на известна стока има връзка съ стойността на превоза, тъй като основниятъ законъ за движението гласи: „съпротивлението на кораба при движение нараства по-скоро отъ скоростта и полученото съпротивление е почти пропорционално на квадрата на скоростта“. Следователно, колкото транспортътъ е по-бързъ, толкова и навлото трѣбва да бѣде по-скъпо.

Въ обществото се е създало убеждение, че по водния пътъ превозътъ на стока става по-бавно, отколкото съ желѣзницата. На пръвъ погледъ, разглеждайки само техническата скоростъ това е така, обаче, ако направимъ едно обстойно проучване на отдѣлнитѣ подробности на тоя превозъ, ще получимъ скоростъ, която не надминава даже и тая на рѣчния транспортъ.

Техническа скоростъ за:

- а) бръзъ влакъ имаме 65 клм. въ часъ;
- б) пѣтнически „ 35—40 „ „ „
- в) товаренъ „ 20 „ „ „
- г) морски пѣтнически корабъ 30—45 клм. въ часъ;
- д) товаренъ морски корабъ 15—17 клм. въ часъ;
- е) рѣченъ пѣтнически корабъ срещу течението 15—20 клм. въ часъ

сѣщиятъ пѣтнически корабъ по течението 20—25 клм. въ часъ;

ж) буксирни { срещу течението 4—5 клм. въ часъ
по течението 8—12 „ „ „

За да се превози една стока на едно разстояние отъ 450 километра по желѣзницата, нужно е следното време:

а) за приготвяне и отправяне на вагона 2 дена

б) за превоза на вагона за всѣки 150 клм. по 1 день или всичко . . 3

5 дена по 24 часа = 120 часа.

Или търговската скоростъ на стоката е 4 клм. на часъ, т. е. близко до скоростта на рѣчния транспортъ. Оттукъ виждаме, че макаръ скритата възможностъ на превоза по желѣзницата по отношение на скоростта да е по-голяма, обаче, въ придвижване на масовъ товаръ практическа разлика нѣма. И въпрѣки това желѣзопѣтното навло е много по-скъпо, отколкото при водния транспортъ. Съ корабитѣ стоката пѣтува, ако не по-безопасно, отколкото по желѣзницата, то поне на равно, защото днесъ корабоплаването се различава много отъ това въ миналото. Независимо отъ това, съ единъ корабъ може да се превозва масовъ товаръ, което дава възможностъ да се намали и превозната му цена.

Явно е, следователно, че водниятъ транспортъ напълно отговаря на изискванията, доказани отъ економиститѣ, съ изключение само на регулярността въ движението, за което, обаче, напоследѣтъ се полагатъ голѣми грижи и се постигатъ задоволителни резултати.

Д-ръ Г. П.

КАКЪ СТАВА СПАСЯВАНЕТО НА ПОТЪНАЛИТѢ ПОДВОДНИЦИ И НА ОБСЛУГИТѢ ИМЪ

По своята техническа особеностъ и въ връзка съ обстановката, при която произвеждатъ бойната си подготовка, подводницитѣ се различаватъ много отъ своитѣ надводни събратя — други видове военни кораби. Особено голѣма е разликата въ получаването и отстраняването на повредитѣ. Мирновременната статистика за нещастията съ надводнитѣ кораби показва, че тѣ сѣ малко и въ много, рѣдки случаи даватъ човѣшки жертви.

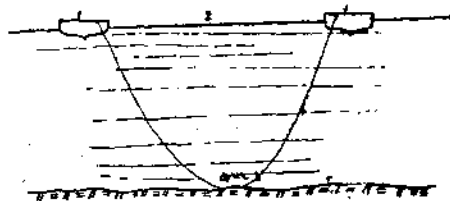
Не така стои въпросътъ, обаче, съ авариятѣ въ подводнитѣ лодки. Най-малкитѣ повреди въ тѣхнитѣ механизми, които за надводнитѣ кораби не биха имали почти никакво значение, сѣ свързани съ тежки и опасни последици. Не малко сѣ случаетъ, когато малки неизправности въ приборитѣ и механизмитѣ, съ които се извършва потапянето и изплаването на подводника ставатъ причина да загине цѣлнятъ му личенъ съставъ. Доста опасни за тѣхъ сѣ сѣщо и обикновенитѣ за надводнитѣ кораби сблъсквания. Докато за последнитѣ тѣ иматъ характеръ на обикновени аварии и само въ много рѣдки случаи сѣ свързани съ загубването на кораба, за подводницитѣ тѣ свършватъ, най-често, съ загиване на цѣлата обслуга. Че това е така, се вижда отъ числата, които ни дава най-новата статистика за морскитѣ нещастия. Отъ края на Свѣтовната война до днесъ сѣ загинали, при мирновременна обстановка, 23 подводници. Това ще рече, че следъ войната, ежегодно, подводното корабоплаване е загубвало сѣдно по две подводници.

Тази скъпа жертва е заставила отговорнитѣ фактори въ морскитѣ държави да подирятъ начини и сѣдства за бързо намиране и отстраняване на станалитѣ въ подводниковитѣ механизми повреди и за даване навременна и ефикасна помощъ на намиращитѣ се въ опасностъ обслуги. Днесъ всѣка морска държава, имаща подводно корабоплаване, притежава спасителна служба. Последната обединява, освенъ всички сѣдства за намиране и изваждане на потъналитѣ подводници, още и всички апарати и прибори, които служатъ за самоспасяването на личния съставъ.

Подводнитѣ спасителни сѣдства сѣ много и най-разнообразни. Могатъ, обаче, да бѣдатъ систематизирани въ две голѣми групи. Къмъ първата спадатъ така нареченитѣ „външни“ (чужди), а къмъ втората — „вътрешни“ (собствени) спасителни сѣдства. Външнитѣ спасителни сѣдства не сѣ свързани непосредствено съ подводнитѣ кораби. Тѣ сѣ съсѣдоточени въ морскитѣ бази. Тѣхната задача е да намѣрятъ и извадятъ потъналия подводникъ. Въ връзка съ това тѣ биватъ два вида: търсачни и повдигателни.

Търсенето на потъналия подводникъ е доста трудна работа. Особено много то се затруднява, когато мѣстото на аварията не е точно известно. Извършва се съ търсачнитѣ сѣдства наречени на морски езикъ „тралове“. Последнитѣ биватъ (два вида): обикновени и галванически.

Обикновеният търсачен тралъ (фиг. 1) представлява въ най-упростен вид едно обикновено телено вжже. Използува се, като двата му края се завързват на кърмата на два успоредно движещи се кораби, а сръдната му част остава да се влочи по морското дъно. По този начинъ тя закача срещнатигъ върху последното стърчеши предмети.

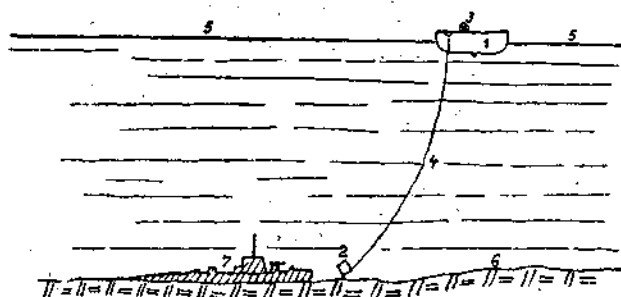


Фиг. 1

- 1) Търсачни кораби; 2) Морско ниво;
- 3) Търсачно вжже; 3) Морско дъно.

Търсачният електротралъ (фиг. 2) представлява единъ особенъ електрически приборъ, който се влочи по морското дъно заедно съ търсачното вжже, и е съединенъ съ единъ галванометъръ, намиращъ се на палубата на кораба. Когато той дойде въ близостъ на нѣкоя желѣзна маса (потъналата подводна лодка) въ него се индуктира (възбужда) електрически токъ, който привежда въ действие амирация се на палубата сигналенъ галванометъръ.

Следъ като мѣстото на потъналия подводникъ бжде намѣрено, започва втората частъ отъ спасителната работа — изваждането му на водната повърхнинна. То става съ втората група — повдигателнитъ сръдства. Къмъ тѣхъ спадатъ разнитъ повдигателни кораби и подеми понтони.



Фиг. 2

- 1) Търсаченъ корабъ; 2) Търсаченъ електротралъ; 3) Сигналенъ галванометъръ; 4) Търсачно вжже; 5) Морско ниво;
- 6) Морско дъно; 7) Потъналъ подводникъ.

Спасителнитъ повдигателни кораби иматъ особено устройство и сж снабдени съ специални, много силни подеми кранове, инсталирани по дветъ стени върху нарочно усилени мѣста. Притежаватъ още и нуждитъ за балансиране системи. Като образецъ на такива кораби можемъ да посочимъ нѣмския „Вулканъ“, съветския „Комуна“ и японския „Асахи“.

Подемнитъ понтони представляватъ голѣми, херметично затворени сандъци, направени отъ металъ или резина (гума). Снабдени сж съ редъ механизми и приспособления, съ които се завързватъ за пострадалия подводникъ, а посръдствомъ гумени тръби сж съединени съ въздушнитъ помпи на спасителния корабъ. Съ тѣхъ се работи по следния начинъ: следъ като се намѣри и означи мѣстото на потъналия подводникъ, докарватъ се подемитъ понтони. Напълватъ се съ воденъ баластъ и съ по-

мощта на водолазитъ се завързватъ за неговото тѣло. Следъ това се продува водния баластъ посръдствомъ сжстенъ въздухъ, доставенъ отъ въздушнитъ помпи на спасителния корабъ. Благодарение на голѣмата си положителна плавателна способностъ, изпразненитъ понтони изплаватъ, като увличатъ съ себе си и завързания за тѣхъ подводникъ. На морската повърхнинна тѣ го поддържатъ до тогава, до като се извършатъ най-необходимитъ работи по осигуряване на непотъваемостта му.

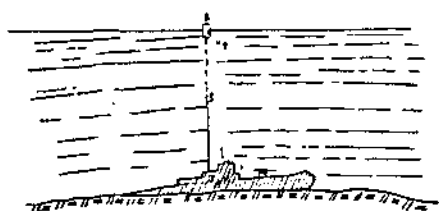
Направенитъ следъ войната опити показаха, че външнитъ спасителни сръдства не притежаватъ нуждната, за спасяването на личния съставъ, бързина. Достигнатиятъ до днесъ рекордъ за изваждане на потъналъ подводникъ е 40 часа непрекъсната работа. Още по-неефикасни сж тѣзи сръдства, когато не е известно точното мѣсто на аварията. Неговото търсене може да продължи месеци, даже и години. Така, напримеръ, за намирането на английската подводна лодка „Посейдонъ“ сж били загубени нѣколко месеци.

Поради тѣзи неудобства, днесъ се отдава голѣмо значение на индивидуалното (личното) спасяване на лодчната обслуга. Сръдствата, които служатъ за тази целъ, сж известни подъ името „вътрешни (собствени) спасителни прибори и приспособления“. Нѣкои отъ тѣхъ сж разположени по тѣлото на подводнитъ лодки и образуватъ една нераздѣлна частъ отъ него. Останалитъ представляватъ особени прибори, носими и обслужвани лично отъ всѣки членъ на корабната обслуга. Къмъ първитъ принадлежатъ водонепроницаемитъ прегради, сигналитъ плавци, подводнитъ телефони, шлюзовитъ рубки и спасителнитъ люкове (отвори), а къмъ вторитъ — разнитъ видове дихателни апарати.

Водонепроницаемитъ прегради представляватъ вертикални желѣзни стени, които не пропушатъ преминаването на водата презъ тѣхъ. Биватъ надлъжни и напрѣчни. Първитъ отиватъ по направлението на диаметралната плоскостъ на кораба, а вторитъ — перпендикулярно къмъ нея. Тѣ раздѣлятъ вътрешното пространство на подводника на много, изолирани едно отъ друго, помѣщения (килии). По този начинъ тѣ осигуряватъ неговата непотъваемостъ. Ако по една или друга причина подводниятъ корабъ получи пробойна, водата ще нахлуе само въ една отъ изолиранитъ килии. Нейното напълване, обаче, не е въ състояние да унищожи цѣлата положителна плавателна способностъ на кораба и той ще продължава да плава. Когато пробойната е много голѣма и е засегнала нѣколко водонепроницаеми прегради, подводникътъ може да потъне, обаче, останалата въ незасегнатитъ помѣщения обслуга ще бжде запазена отъ нахлуването на водата и, използвайки личнитъ спасителни сръдства, ще се спаси отъ страшната гладна смъртъ.

Сигналнитъ плавци (фиг. 3) иматъ назначение да показатъ мѣстото, кждето се намира потъналиятъ подводникъ. Тѣ представляватъ херметично затворени, цилиндрични или конусообразни тѣла, свързани съ подводната лодка посръдствомъ телефоненъ кабелъ, който служи и като плавково вжже. Вътре въ всѣки плавокъ се намира по единъ телефонъ, който осигурява връзката съ вътрешността на пострадалия подводенъ корабъ. При нормални условия, сигналнитъ плавци стоятъ прикрепени въ специални гнѣзда разположени по горната палуба. Когато подникътъ е претърпѣлъ нещастие и е потъналъ, първата грижа на командира му е да

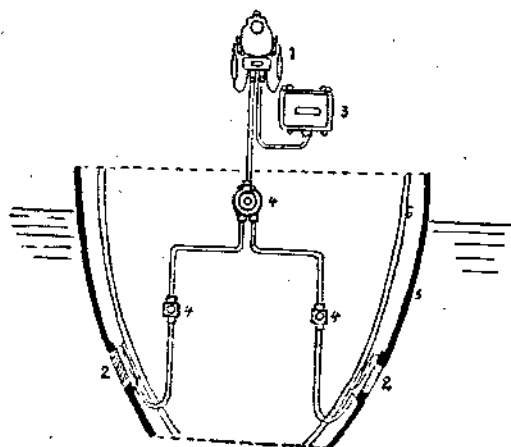
освободи сигналните плавци. То става посредством особено приспособление, което се намира въ вътрешността на кораба.



фиг. 3

- 1) Потъналъ подводникъ; 2) Спасителенъ плавокъ; 3) Плавно вжже, същевременно и телефоненъ кабелъ; 4) Телефонъ въ сигналния плавокъ; 5) Телефонъ въ вътрешнитъ помѣщения на подводника.

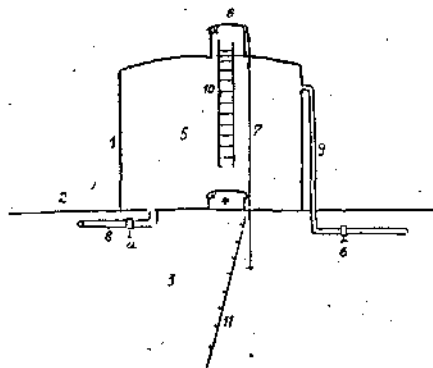
Подводнитъ телефони, съ които днесъ подводниците сж сжоржжени и които иматъ чисто бойно назначение, могатъ да бждатъ използвани също и като спасително сръдство. Обикновено всѣки подводенъ телефонъ (фиг. 4) се състои отъ единъ обикновенъ телефонъ (1), два или нѣколко подводни микрофонни капсули (2), единъ източникъ на електриченъ токъ (3) и нѣколко особени приспособления за усилване на изпращанитъ и приеманитъ електромагнетни трептения (4). Отъ всички тѣзи части най-важни сж подводнитъ микрофонни капсули. Тѣ сж разположени въ особни гнѣзда, които се намиратъ подъ водолинията на кораба и задъ външната му обшивка. Направени сж по подобие на обикновенитъ телефонни слушалки и действуватъ по същия начинъ. Микрофоннитъ капсули иматъ двойно назначение. Когато подводниятъ телефонъ се използва като предавателъ, тѣ превръщатъ идващитъ отъ обикновения телефонъ (1) електромагнетни трептения въ звукови вълни и ги предаватъ на водната маса. Когато пъкъ той служи като приемателъ тѣхното действие е обратно.



фиг. 4

- 1) Обикновенъ телефонъ; 2) Подводни микрофонни капсули; 3) Източникъ на електриченъ токъ; 4) Приспособления за усилване на електромагнетнитъ трептения; 5) Външна обшивка на кораба; 6) Вътрешна обшивка на кораба.

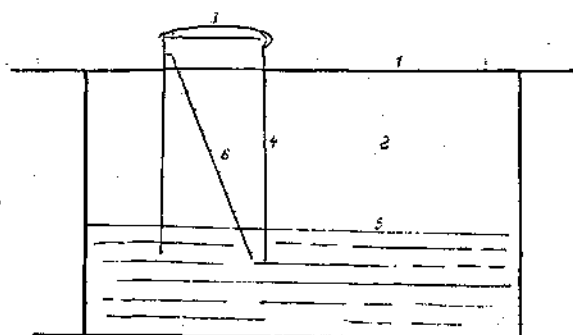
Шлюзовитъ рубки и спасителнитъ люкове служатъ да осигурятъ излизането на личния съставъ отъ вътрешността на потъналия повреденъ подводникъ. Въ общи черти устройството на една шлюзова рубка е показано въ долната скица (фиг. 5).



фиг. 5

Обикновено шлюзовата рубка е бойната кула на подводника. Като спасително сръдство тя се използва по следния начинъ: лицето, на което е реда да напусне лодката, влиза презъ долния входенъ люкъ (4) въ спасителната рубка (5) и го затваря добре. Следъ като се постави спасителния дихателенъ апаратъ, който ще разгледаме по долу, отключва капака на горния изходенъ люкъ (6). Отварянето на последния, обаче, е невъзможно, понеже отвънъ налѣгатъ воднитъ маси. За да се премахне действието на външното водно налѣгане, ръководящиятъ спасяването — обикновено командирътъ на подводника — вкарва, посредствомъ продувателната тръба (9) въ вътрешността на рубката (5), известно количество сгъстенъ въздухъ. Когато вътрешното и външното налѣгане се изравнятъ, което се познава по това, че по краищата на капака на горния изходенъ люкъ (6) се появяватъ водни капки, намиращиятъ се въ рубката човѣкъ го отваря и изплава на морската повърхнина. Веднага следъ напушането на спасителната рубка, ръководителятъ затваря, съ помощта на превода (7), капака на горния изходенъ люкъ и отваря посредствомъ крана (а) отходната тръба (8). По този начинъ навлѣзлата въ спасителната рубка вода се изтича въ трюмоветъ и тя става отново годна за спасителна работа. Преди, обаче, да започне спасяването на следващиятъ човѣкъ, ще трѣбва да се затвори крана (а) на тръбата (8).

Спасителнитъ люкове, съ каквито сж снабдени повечето отъ достъпнитъ и обитаванитъ отъ личния съставъ отдѣления се използватъ също при принудителното напушане на пострадалия и потъналъ подводенъ корабъ. Тѣ сж снабдени съ вътрешни цилиндрични шахти, които образуватъ нѣщо подобно на шлюзовитъ рубки. Тѣхното устройство е показано въ долната скица (фиг. 6):



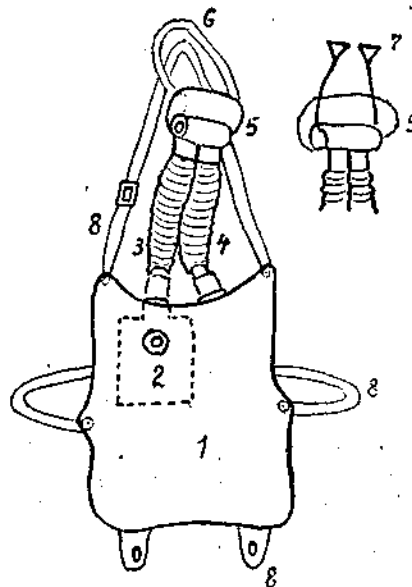
фиг. 6

1. Водонепроницаема обшивка на подводника; 2) Вътрешностъ на водонепроницаемото помѣщение; 3) Спасителенъ люкъ; 4) Цилиндрична шахта; 5) Ниво на вкарваната въ помѣщението вода; 6) Изходна стѣлба.

Използуването на спасителните люкове става по следния начин: намиращите се въ водонепроницаемото отделение (2) хора поставят и приготвят дихателните си апарати. Следъ това, ръководящиятъ спасяването изравнява вътрешното съ външното налягане, като вкарва въ помѣщението необходимото количество въздухъ. Също така въ водонепроницаемото помѣщение (2) се вкарва и известно количество вода. Нейното ниво ще трѣбва да достигне долния край на спомагателната цилиндрична шахта. По този начинъ, следъ отварянето на спасителния люкъ (3) и нахлуването на външната вода въ шахтата (4), свободното пространство на водонепроницаемото отделение (2) остава незасѣгнато. Следъ тази предварителна подготовка започва непосредственото спасяване на личния съставъ. То се извършва поединично. Съ помощта на стълбата (6), спасяваниятъ се изкачва въ празнината на люковата шахта (4), отваря спасителния люкъ (3) и излиза на водната повърхнина.

Излизането на корабната обслуга презъ спасителните рубки и люкове е възможно само тогава, когато отдѣлните хора сж снабдени съ необходимите дихателни апарати. Последните осигуряватъ дишането при преминаването на водния пластъ. Освенъ това, когато спасяваниятъ се достигне морската повърхнина, тѣ влизатъ въ ролята на спасит. риза.

Днесъ сж въ употребление различни системи дихателни апарати. Макаръ и най-разнообразни по своята външна форма и нѣкои технични подробности, всички тѣ иматъ едно и също строежно начало. Тѣхното главно назначение е да се изолира дихателниятъ процесъ на човѣка отъ околната срѣда. Въ общи черти всѣки дихателенъ апаратъ (фиг. 7) се състои отъ една гумена торбичка (1), въ която е помѣстена една металична кутийка (2) съдържаща известно химично вещество. Отъ торбичката водятъ две тръби, отъ които едната (4) е въ връзка съ нейната вътрешност, а другата (3) е съединена непосредствено съ химичната кутийка (2). Външниятъ крайща на тѣзи тръби се събиратъ въ единъ наустникъ (5), който е снабденъ съ гумена лента (6), посредствомъ която се нахлува около главата. На наустника (5) е прикрепено едно приспособление (7), което затваря двата отъора на носа. Освенъ тѣзи главни части, всѣки дихателенъ апаратъ има още нѣколко спомагателни клапани, които служатъ да регулиратъ вдишването и издишването. Срѣдното тегло на съвременитъ дихателни апарати е около 2 клг.



фиг. 7

- 1) Гумена торбичка; 2) Химична кутийка; 3) Тръба за вдишване; 4) Тръба за издишване; 5) Наустникъ; 6) Притегателна лента на наустника; 7) Приспособление за затваряне на носа; 8) Ремъци за завързване на апарата къмъ гърдите на спасявания се.

Дотукъ разгледанитъ начини за спасяване на лодѣнитъ обслуги сж немислими безъ наличието на дихателни апарати. Днесъ, обаче, въ нѣкои морски държави се правятъ опити върху нови спасителни срѣдства, които не се нуждаятъ отъ услугата на последнитъ. Изглежда, че този въпросъ е разрешенъ най-добре въ италианския флотъ, където презъ месецъ юний м. г. сж привършени изпитанията върху едно ново срѣдство наречено „Спасителенъ подеменъ цилиндъръ“.)

Съвременната техника върви съ гигански крачки напредъ. Това, което, не преди много години, се смѣташе за царство на фантазиратъ, днесъ е обикновена действителност. Кой знае какво ще ни донесе близкото бъдеще. Днесъ вече се говори за „човѣка птица“. Не ще преувеличимъ, ако кажемъ, че скоро ще се роди и „човѣкътъ риба“.

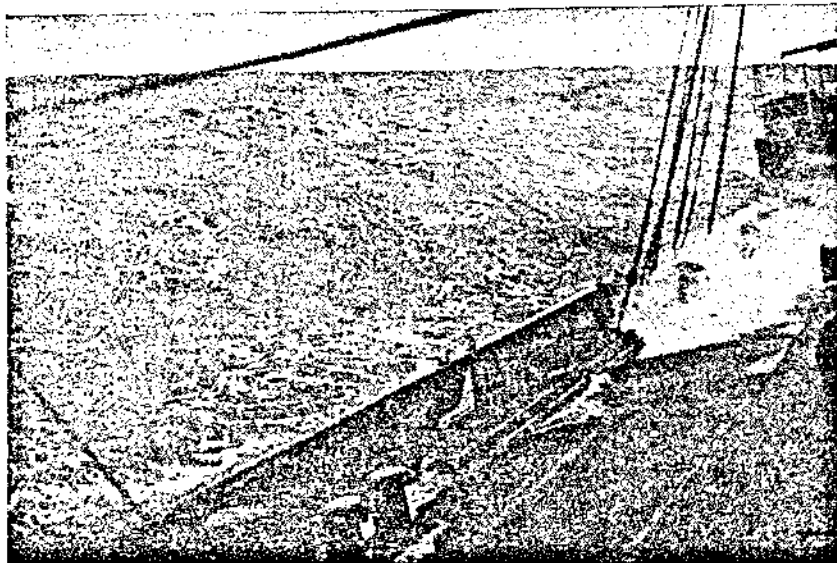
1) Описанието на тоя апаратъ даваме на друго мѣсто въ настоящия брой. Б. ред.

Н. НАЙДЕНОВЪ

КЪМЪ ОКЕАНА ЗА ЕКОНОМИЧЕСКО ПРЕУСПѢВАНЕ НА БЪЛГАРИЯ.

Поминѣкътъ въ свѣта отъ день на день става труденъ. Трѣбва да търсимъ нови източници за стопанско добруване. Ето, петдесетъ години какъ частъ отъ нашия трудъ отива въ бездѣннитъ кесии на чужденцитъ. Даваме имъ го ние, за да пренесатъ плодоветъ на хубавата българска земя до свѣтовнитъ пазари. Много често това пренасяне, а заедно съ него и външната ни търговия сж въ зависимост отъ капризитъ на чуждитъ параходни дружества. Ние гледаме отъ китнитъ брѣгове и се чудимъ, какъ една Гърция, покрита само съ камъни, може да се радва на такова економическо благосъстояние. Чудимъ се още, защо шведски, норвежки, италиански и други параходи развѣватъ високомѣрно знамената си въ нашитъ пристанища.

Ние нехаемъ, обърнали гърбъ на морето и повѣрваме скжпитъ плодове на нашитъ поля на чужденцитъ, като имъ плащаме скжпо и прескжпо. Защо? Защо загубихме толкова златни години? Защо днесъ България въ областта на мореплаването е на последно мѣсто отъ всички европейски страни? Нека всѣки отъ насъ си зададе въпроса! И дали трѣбва да стоимъ още съ скръстени ръце и да гледаме, какъ другитъ народи вадятъ отъ морето богатствата, които то всѣкому предлага? Разбира се, че не! Защо гордиятъ трицѣтъ да не се развѣва надъ българския трудъ по далечнитъ пазари? Защо и ние да не се впуснемъ да търсимъ економически блага по безбрѣжнитъ простори на океана, ведно съ всички културни народи?



Съ парахода „Княгиня Мария-Луиза“. Буря въ Бискайския заливъ.

Но ето най-после, като че ли и ние се събуждаме и, макаръ съ плахи стъпки, вървимъ къмъ целта.

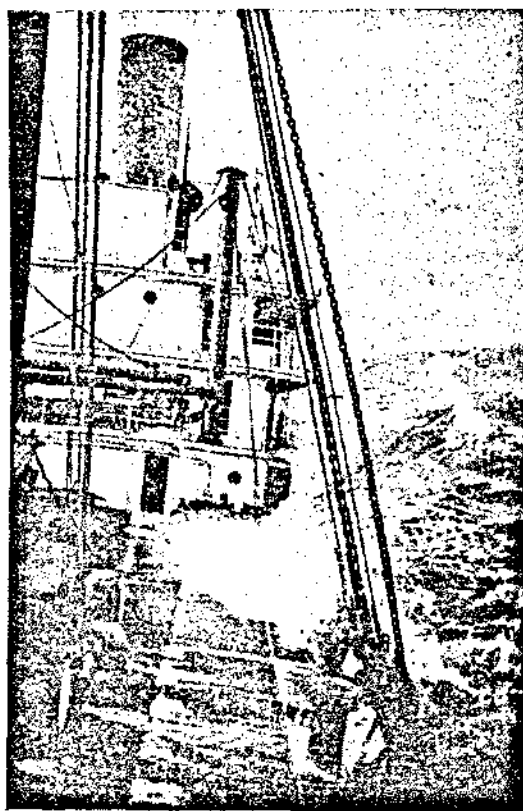
На 8. октомврий т. г. първиятъ български параходъ „Балканъ“ излѣзе въ водитѣ на Атлантическия океанъ. Една седмица по-късно и събратѣтъ му „Мария Луиза“ мина Гибралтаръ.

Късно презъ нощта на 22. октомврий пристигаме съ п/х „Княгиня Мария Луиза“ въ Ротердамъ. Посрѣща ни цѣлиятъ екипажъ на „Балканъ“ съ „Мила Родино“ и после трикратно, громко българско „Ура“ разбужда пристанището Ротердамъ. Най-после, ние побѣдихме и вѣемъ нашето знаме на другия край на Европа.

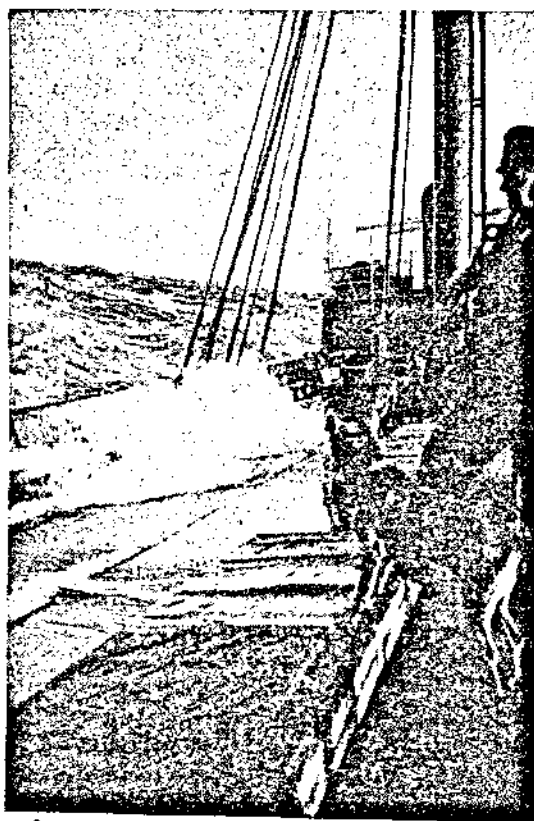
Пристигането на нашитѣ параходи въ Ротердамъ и после въ Анверсъ бѣше цѣло събитие за града,

защото тамъ България и всичко българско е съвсемъ непознато. Всички ни посрѣщатъ съ особена радостъ и ни пожелаватъ вече редовно да носимъ тамъ произведенията на България.

Дано първата крачка бѣде последвана съ сигуренъ ходъ напредъ. Нека, най-после, докажемъ, че съществуваме и желаемъ и ние да черпимъ блага отъ морето наравно съ другитѣ. Трѣбва да се купятъ поне още два голѣми товарни парахода, за да могатъ нашитѣ смѣли моряци, които гордо вѣятъ българския трицветъ изъ Сръдиземно море, да бродятъ и презъ буритѣ на океана. Нека се надѣваме, че започнатото не ще остане само опитъ, а ще се развие, за да даде плодетѣ, които отдавна трѣбваше да беремъ, като народъ, опиращъ се на морето



„Кн. Мария-Луиза“ въ Бискайския заливъ.



Съ „Кн. Мария-Луиза“. Буря въ океана.

ФАНИ ПОПОВА — МУТАФОВА

РЕВНОСТЪ

Откакто се бѣше омѣжила въ началото на зимата, за пръвѣ пътѣ сега Николина Милева се отдѣлѣше отъ мѣжа си, за да прекара сама около двадесетѣ дни въ Варна, докато той получи отпускъ. И още въ първия мигъ, когато усѣти, че влакътъ залюлява снагата ѝ въ внезапенъ тласъкъ, тя почувствува остро и горещо разкаяние, примѣсено съ неясна тревога. Може би сѣ нуждни най-малко десетѣ или петнадесетѣ години браченъ животъ, за да могатъ съпружитѣ да разбератъ, че всички класични случаи, описани въ толкова романи, хумористични списания и подлистници на всѣкидневниците, сѣ по-скоро литературни вариации на вѣчно една и сѣща тема, която писателитѣ не се уморяватъ да разнообразятъ съ нови, необикновени поанти.

Но Николина Милева съвсемъ не мислѣше така. Тя бѣше убедена, че новелитѣ на Фредерикъ Буте и Декобра сѣ истински случки, че всички лѣтни раздѣли сѣ винаги застрашени най-малко отъ две напасти: внезапната свобода на мѣжа, възвръщането му къмъ старитѣ навици, неволното подхлъзване и лекомислие на жената, сама и неотговорна срѣдъ опиянението на морето, слънцето, суетнитѣ, пѣстри тѣлпи. . .

За себе си Николина нѣмаше отъ какво да се бои. Вѣрната преданность къмъ мѣжа, неразколебаната обичъ, спокойниятъ ѝ темпераментъ отричаха всѣка безредна помисълъ. Ето и сега, тя чувствуваше като тежка досада, почти като физична неприятность любопитния погледъ на непознатия, който тѣй упорито извърщаше лице къмъ нея, щомъ тя случайно откъснѣше очи отъ прозореца.

Но можеше ли тя да бѣде единъ мигъ спокойна при мисълта за хилядитѣ примамки, които биха препрѣчили всѣка стѣпка на мѣжа срѣдъ увличащата магия на голѣмия градъ: другаритѣ, гостилницитѣ, вечернитѣ забави?

Нагорещеното желѣзо на вагона изтрѣгваше малки капчици потъ по челото, по горната устна, по врата ѝ, тя поглади овлажнѣлитѣ си коси и почна нервно да си вѣе съ вестника, който държеше вече отъ толкова време, безъ да може да прочете единъ редъ въ него. Една следъ друга никнѣха предъ нея все по-смушаващи картини: гуляи, кабарета, танци, съблазнителни красавици, унгарски балерини. . . Ето, тя внезапно си спомни, че срѣдъ навалищата изпращачи на гарата бѣ забелязала и една тѣхна позната, извънредно елегантна и кокетна дама. Сигурно двамата после сѣ трѣгнали заедно къмъ изхода, поздравили сѣ се, разговарѣли сѣ, тя е разпитала, той кѣде прекарва вечеритѣ си, обещали сѣ да се срещнатъ нѣкога на кино, на открития дансингъ въ „България“ или Казиното, следъ това тя го поканва случайно въ кѣщи, следъ това. . .

Николина хвърли вестника, скочи, изправи се край прозореца. Непознатиятъ я изглежда очудено и изпитателно. Следъ това полека стана и приближи до нея, небрежно се облегна на прозореца до самото ѝ рамо.

— Искате ли да свалѣ стѣклото? Много е задушно. . .

Тя го прониза съ леденъ погледъ, промѣлви нѣщо, едва забележимо поклати глава и излѣзе въ коридора. Ядосваше се на себе си, на странното чувство, което никога не бѣше изпитвала до сега съ такава острота. И избухването на ревността ѝ я тревожеше, като откритието на нѣкаква страшна,

позорна болестъ. Тя се чувствуваше оплетена въ неумолима мрежа, отъ която напраздно се мъчеше да се изплѣзне. Край грознитѣ невѣроятни образи, които я измѣчваха, тя виждаше да никнатъ и други: стари, забравени. . .

Неясното, едва забележимо огорчение, което тя бѣ изпитала презъ времето на тритѣ месеца годишески животъ, сега израстваше като помитащо, бурно чувство на униженостъ и обидено честолюбие. Тя си припомни всички ония жени, за които той ѝ бѣ говорилъ презъ тия месеци, безъ да иска да скрие нито една сѣнка отъ миналото си: дребнитѣ юношески блѣнове, първата голѣма страсть на младостта, разочарованията, случайнитѣ увлечения.

Унесена въ тия далечни образи тя полека-лека забрави смѣшнитѣ си подозрения, усмихна се на буйнитѣ изблици на въображението си и цѣлото ѝ чувство се пренесе въ миналото.

Тамъ стоеше едно име — надъ всички други. И тя не знаеше какво повече изпитва къмъ него, неприязнь или съжаление. Може би и двѣтъ. Нѣкога мѣжътъ ѝ бѣ следвалъ машинното училище въ Варна. И отъ това време оставаше най-хубавиятъ, най-нѣжниятъ споменъ на младостта му. Николина си спомни горещитѣ сълзи, които бѣ пролѣла надъ писмата на младото момиче, което разправяше съ толкова трогателна простота за своята дълбока преданность. Какво бѣ станало съ нея сега? Бѣше ли се примирила? Още ли живѣеше съ спомена за онова далечно време? Още ли носѣше скритъ въ себе си — неугасналъ, неизпепеленъ — спомена и копнежа? Бѣше ли се научила, че той се е оженилъ. . .

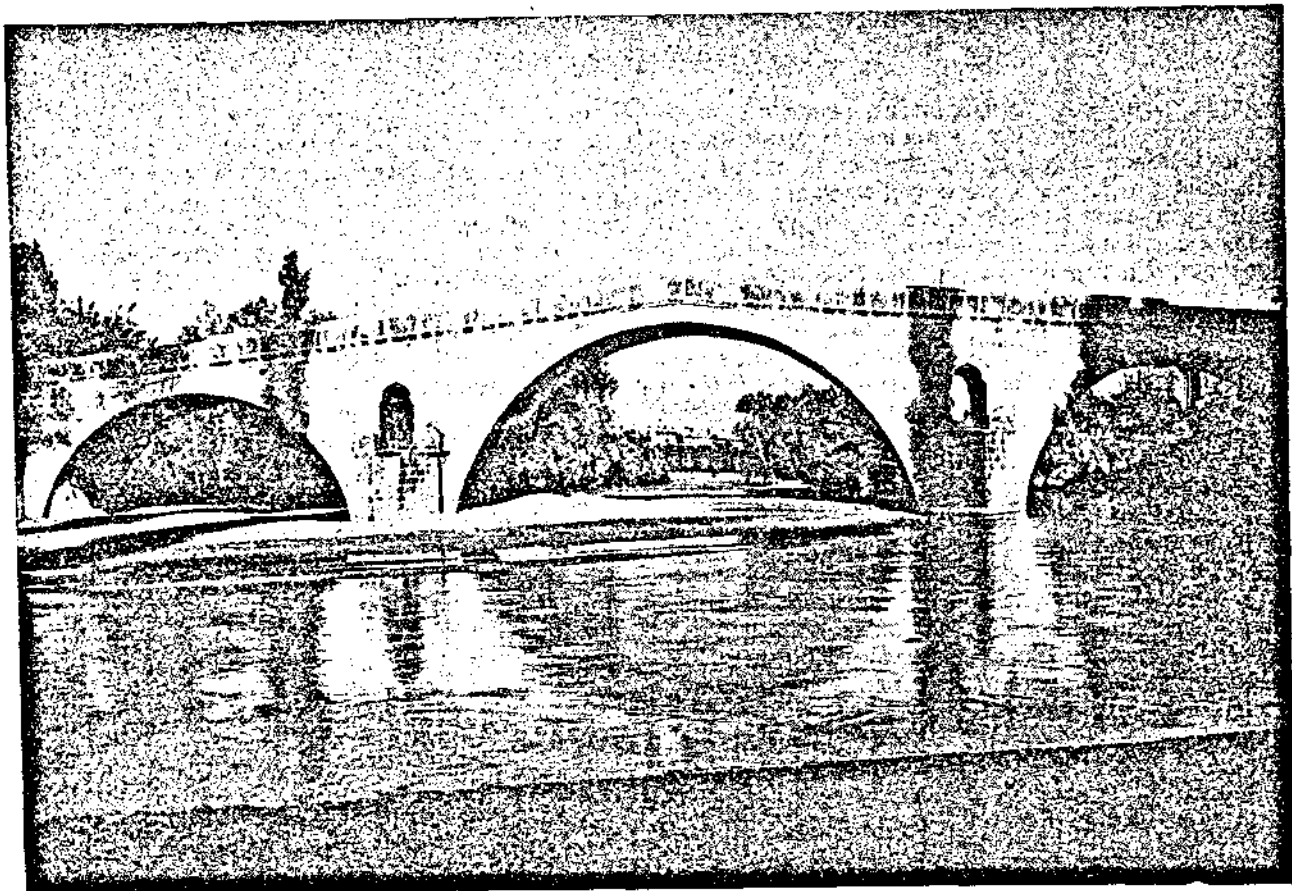
И Николина почувствува трепетно желание да види това момиче, да прочете въ очитѣ му тайната на оскърбеното му сърдце, да го утеши, ако бѣ възможно, за пречупения блѣтъ. . .

Тя протегна глава извънъ прозореца на коридора, вѣтрътъ освежи пламналото ѝ чело, развукоситѣ ѝ, слънчогледитѣ отминаваха, втрѣнчили очидено едрата си жълта зеница, на голѣми купчино лежеше благословениятъ плодъ на земята, лѣтотбѣ постлало тежъкъ губер въ пѣстри правоугълници: златисточервени, матовозелени, сребристотемени, бледоизумрудени. . .

Отъ гара Плѣвень Николина пусна една картичка за мѣжа си. Следъ това написа още една и я изпрати отъ Шуменъ.

Презъ първитѣ дни Варна я опияни съ новотата на впечатленията, съ тихото очарование на далечнитѣ бѣли ладии, съ игривата пѣсенъ на морето и острия викъ на чайкитѣ, разперили снѣжни криле надъ сапфиренитѣ му води, съ романтиката на старитѣ си забутани улици и дървени кѣщи, съ широкитѣ си хоризонти. . . Но най-често тя обичаше да се отдалечава отъ пѣстрия панаиръ на шумнитѣ улици, отъ възбудената глъчка на Морската градина и дирѣше самотни брѣгове, откъдето можеше спокойно да се опива отъ безкрайната царствена тишина на утринитѣ, когато слънцето кѣпи златното си лице въ морето или надвечеръ, когато оставѣше вѣтъра да пилѣе съ широка ласка коситѣ надъ челото ѝ, заглеждана въ зеленитѣ и виолетови жили, които браздѣха тъмния порцеланъ на укротенитѣ води.

Тя си нае хубава, слънчева стая близо до банитѣ и почна да брои нетърпеливо всѣки изминатъ



Кадинъ мостъ на р. Струма.

день, огорчена и скръбна, че трѣбва да се прибира сама и рано въ къщи презъ сребърнитѣ ноци, когато градината неспирно, и таинствено шумѣше, и потънала въ черни и зелени сѣнки, изпѣстрена съ трепещи лунни петна...

Ала довольна, че препоръчаниятъ отъ лѣкаря режимъ бързо възвръща леко разклатеното ѝ здраве.

Все пакъ, колкото повече приближаваше деньтъ, когато мжжътъ ѝ щѣше да пристигне, толкова повече радостното ѝ вълнение се примѣсваше съ нѣкакво остро чувство на необяснима тревога.

Следъ толкова години той щѣше да се върне въ града, кждето бѣ изживѣлъ очарованието на първата любовъ... Нѣмаше ли споменътъ отново да го обхване, да затъмни обичта му къмъ младата съпруга, да избликне внезапно и неударимо, да възкреси старото, неугаснало чувство... Нѣмаше ли всѣки жгълъ, всѣка улица да застанатъ, като неувехващъ знакъ за толкова изминали, незабравени нѣща?

И Николина се помъчи да узнае, какво е станало съ Радка Медарска, дали все още живѣе въ Варна, дали се е омъжила, какъвъ е животътъ ѝ, какъ е прекарала всички тия години. Веднѣжъ разпита хазайката си, но тя излѣзе нѣкаква ямболка, преселена отскоро край морето, която не може да ѝ даде никакви сведения. Веднѣжъ пъкъ се опита да заговори по този въпросъ една по-възрастна жена, която бѣ седнала до нея върху една пейка на Морската градина. Тя плетѣше нѣкакъвъ яснозеленъ пуловеръ на кафяви и жълти ивици, наглеждаше децата си, които се гонѣха между сѣнкитѣ на дърветата и отъ време на време извърещаше загрижено глава къмъ морето.

Николина дигна изтърваното жълто кълбо, подаде ѝ го, похвали сръчната ѝ работа, заинтересува се за плетката, помъчи се да поведе разговора къмъ желаната тема.

Пълната, добродушна жена усърдно я посвети въ тайнитѣ на мжчната плетка, оплака се отъ непокорството на най-големия си синъ, който обичалъ много да плува и да се отдалечава съ километри навътре въ морето, разпита я откъде е, сама ли е дошла, кжде е на квартира и пр.

Тогава Николина реши, че е дошелъ удобниятъ моментъ да използва бърливостта на непознатата.

— Казаха ми, че имало много хубава стая у семейството Медарски. У Радка Медарска. Но азъ изгубихъ бележката съ адреса имъ. Знаете ли случайно, кжде е тѣхната къща?

Пълната жена спрѣ да плете, изгледа очудено събеседницата си и поклати глава.

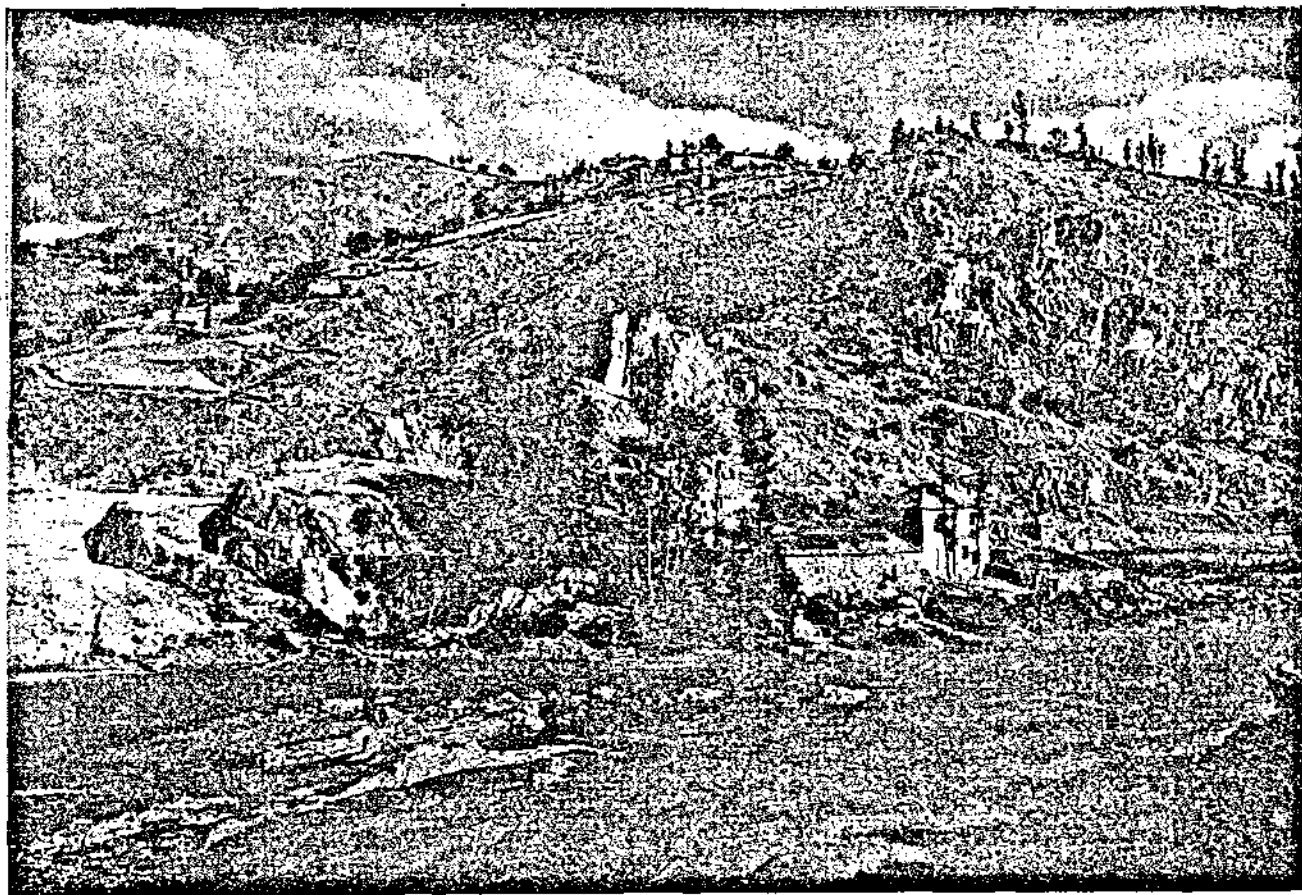
— Дали сж ви погрѣшни сведения.

— Защо? — попита бързо и тревожно Николина — какво е станало съ Радка Медарска? Тя не живѣе ли вече тука?

— Радка Медарска съмъ азъ — отвърна непознатата и отново спрѣ любопитно и недовѣрчиво взоръ върху хубавата млада софиянка.

Николина трепна. Изгледа я поразена, съ широко отворени очи, И усѣти, какъ цѣла я залива гореща вълна съжаление. Това бѣ значи онова нѣжно момиче, което бѣ писало дългитѣ незабравими писма, пълни съ красота и копнежъ: тази дебела жена, съ двойна гуша и увѣхнали, равнодушни очи, която плетеше пуловеръ за немирния си синъ...

— Чудно ми е — продължи тя — кой ви е заблудилъ. Преди всичко азъ отдавна вече не се ка-



По течението на р. Арда.

звамъ Медарска, а Станчева. А въ София почти нѣмамъ и познати... Нито тукъ даваме стаи подъ наемъ... — и все тъй продължаваше да я гледа недоумяваща.

Николина промълви смутено нѣколко недовършени слова, измисли нѣкакви странни обяснения, безъ да може да откъсне очи отъ бледото отпуснато лице на тази спокойна майка на четири деца, съ безредно прибрани немати коси подъ старомодната шапка, съ небръснатъ вратъ, изхабени нокти, покритъ съ червени жилчици носъ и тънки бръчки край голѣмитъ сини очи.

Това бѣше Радка Медарска, поетичната, приказна девойка, чието име излъчваше толкова очарование въ споменитъ отъ далечната ранна младостъ на мжжа ѝ. . .

Николина усѣти, какъ мжчително се свива сърдцето ѝ въ тъмно предчувствие: и тя ли щѣше да стане такава следъ 17 — 18 годишенъ браченъ животъ? И неволно погледна своитъ нѣжни ржце отъ свѣтъль кехлибаръ, съ гладка кожа и лъскави розови нокти. Следъ това избликъ на обичъ я накара да стисне ржката на жената, която стоеше до нея, безъ да подозира бурното чувство, което кипѣше въ сърдцето ѝ. Сбогува се, стана, погали децата ѝ, отмина съ лъгави крачки: облекчена отъ остротата на единъ измиващъ споменъ, натоварена съ едно ново, вълнуващо впечатление.

Слѣзе по стѣпалата, които водѣха къмъ банитъ, спрѣ се и оттамъ погледна още веднѣжъ нагоре, къмъ пейката, където стоеше онази жена. Видѣ изправенъ предъ нея строенъ гимназистъ, който обясняваше нѣщо съ ржце, майката клатѣше неодоб-

рително съ глава, събираше плетивото си, правѣше знакъ на другитъ деца да се прибиратъ.

Тогава, обхваната отъ странно чувство на освобождение, на волностъ, лекомислие, бурна радостъ, Николина се спусна по стѣпалата, бързо се съблѣче въ кабината си, излѣзе на пѣсѣка, стегната въ едно малинено-червено трико, хвърли се къмъ зеления грохотъ на водитъ, разпери ржце къмъ шумещата имъ пѣна, напълни очитъ и ноздритъ си съ горчиво-солена влага. Следъ това се изтегна край брѣга, щастлива като дете отъ нажежената ласка на пѣсѣка, отъ огнения повѣй на слънцето, отъ кипещата топлина на своята млада кръвъ, клепачитъ ѝ натехаха като олово и тя се отпусна въ дълбока омая, люлѣна отъ шума на вѣтъра и вълнитъ, отъ смѣсенія глъчъ на стотици човѣшки гласове, отъ насвѣтления трепетъ на въздуха. . . После пакъ изтича къмъ свежата пригрьдка на морето, отново се върна на брѣга, отиде на душа, смъкна подъ леденитъ му струи всичката соль, всичкитъ водорасли, всичкия пѣсѣкъ, които се бѣха полепили по тѣлото ѝ.

На обѣдъ си поржча по две порции отъ всѣко ядене.

Когато следъ една недѣля мжжътъ на Николина пристигна въ Варна, отначало не можѣ да познае между посрещачитъ на гарата, дали хубавата жена съ шоколадено лице, закржглени рамене и яркѣбли жби е неговата собствена съпруга. Тѣй поправена, тѣй искреща, съ тѣй немирно кокетни движения. Слънцето и бистриятъ въздухъ бѣха изгорили всички болезнени отрови на кръжкото ѝ тѣло.

Една вечеръ тѣ отидоха да танцуватъ. Морската градина се развихрѣше въ многобегренъ шумъ, въз-

будени тъпци изпълваха всички алеи и пътеки, музиката въ павилиона за втори път започваше увертюрата на „Багдатския халив“, отъ дансинга струеше острата примамка на нѣкаква модна румба, въ тъмнитѣ води трептѣха ярки искри.

Въ мига, когато Николина и мъжътъ ѝ, уловени подъ ржка, се изкачваха по стъпалата, които водѣха къмъ казиното, младата жена внезапно трепна и се обърна да изгледа широката, разлѣта фигура, която отминаваше придружена отъ единъ високъ, мършавъ мъжъ.

Първиятъ и неволень поривъ (може би съжаление примѣсено съ наивно злородство) бѣше да дръпне мъжа си за ржката и да му каже: вижъ, тази е Радка Медарска. . .

Но изведнѣжъ горчивъ срамъ я изгори. Така тя щѣше да унищожи за винаги най-хубавиятъ му споменъ, да отнеме свѣтлината и красотата на ранната му младостъ, да изличи името, което нѣкога следъ много години, би могло да грѣе въ паметъта му съ сиянието на далечна, чудна приказка. . .

— Какво има? попита мъжътъ и сжщо се обърна.

— Нищо — отвърна живо Николина и побърза да заблуди вниманието му. — Гледамъ тамъ онова хубаво момиче, което тази сутринъ плува заедно съ тебе. . .

И този пътъ не изпита ревностъ, когато той твърде бързо се извърна да погледне следъ онази стройна осанка.

Може би осанката, която нѣкога бѣ имала и Радка Медарска.

КРУМЪ КЪНЧЕВЪ

ПО МОРЕ

(Пътни записки)

— Позволете да ви се представя, господинъ командантъ!

И съобщавамъ името си, професията и целъта на моето пътуване.

— Както азъ, така и цѣлиятъ корабъ е на ваше разположение — чувствувайте се като въ свой домъ, при близки хора — завършва корабначалникътъ и отива къмъ капитанския мостикъ.

Истински модеренъ морски вълкъ! Костелива фигура, съ сурово лице, изпито отъ бдението. Сдържанъ, възпитанъ, съ проникателенъ погледъ, прорѣзвалъ редица години синята морска пустиня.

— Добро начало — мисля си — и съ нескрита радостъ влизамъ въ отредената за менъ кабина.

Нѣколко дни преди трѣгването, обглеждахъ отъ близо и отдалечъ кораба. Пусналъ котва въ варненското пристанище, той не правѣше впечатление — нито съ своя размѣръ, нито съ своята хубостъ. Единъ хилядодвестатоненъ корабъ, който стои срамежливо сгушенъ всрѣдъ своитѣ събратя и не говори нищо за себе си.

— Здравъ, бързъ, изпитанъ — ако и не до тамъ устойчивъ въ бурно време — гласѣха сведенията на единъ морякъ.

Но въ тѣзи стени отъ желѣзо бѣше затворено едно голѣмо сърдце, което трептѣше, преливащо отъ кръвъ, цвѣтѣше животътъ на една душа — душата на кораба — изпълнена съ най-любопитни тайни. . . И за тайнитѣ на тая душа копнѣхъ азъ, зареченъ да ги разбуля. . .

Самъ съмъ въ моята кабина. Тя прави впечатление на малка стая въ модеренъ съвременъ хотелъ, кждето при разпредѣлението на помѣщенията мѣстата сж мѣрени не съ метри, а съ сантиметри.

Едно кръгло прозорче ми дава възможностъ да гледамъ къмъ морето, да беседвамъ съ вълнитѣ, които говорятъ, които пѣятъ — и плетатъ своята безначална, своята безкрайна поема. Но азъ мълча. Защото слушамъ говоръ, слушамъ пѣсни, които сж свети. Много съмъ малъкъ, много съмъ грѣшенъ, за да бжда събеседникъ на морето.

Затова, ти мое малко, любещо сърдце, — заслушано долови поемата на морето, запомни я и имай за неотмѣнимъ дългъ да я разкажешъ на хората и на свѣта, който въ своя неспиренъ, безуменъ лежъ се чуждѣе отъ синьото царство, като забравя, че тамъ тупти великото сърдце на живия животъ.

Корабътъ плува. Той е потеглилъ безъ предварителенъ сигналъ. Това е проява на скромностъ — първото качество, което открихъ, въ желанието си да проникна въ тайнитѣ на неговата душа. . .

Наближава полунощъ, но струва ми се, че да се спи е престѣпно. Моитѣ чувства бликатъ като водитѣ на среброструенъ водоскокъ; силата се да достигнатъ звездния небосводъ — и отъ тамъ да изпратятъ поздравъ на вселената, отъ тамъ да засвидетелствуватъ благодарността на моето сърдце, пияно отъ щастие.

Отивамъ въ корабния салонъ. Малъкъ, уютенъ, приветливъ — като салонъ на гиздава яхта.

Тамъ сж на чаша кафе освенъ команданта — двама евреи: лѣкарьтъ, докторъ А. и единъ младъ учителъ — пътници за Хайфа, отдето ще продължатъ за Тель-Авивъ — Хълмъ на пролѣтътъ.

— Азъ инѣкъ си представяхъ пътуването. Очаквахъ радио, елегантенъ свѣтъ, блестящъ салонъ, танци, веселие — съ една дума, че тукъ ще прекарваме неустѣно времето въ развлѣчения.

— Ще имаме, ще има развлѣчения, господинъ докторе, съ усмивка отговаря командантътъ — ако не е така, ще се съгласимъ ли да пътуваме ние? Ето — двадесетъ и седемъ души сме се свързали съ тоя дворецъ — и ни е много добре!

Докторътъ, възстаръ, червендалестъ еврейнъ, е приятенъ човѣкъ. Азъ се намѣсвамъ въ разговора, като му давамъ известно морско-лѣкарско направление.

— Ами, господинъ докторе, ако ни навести господа Морската болестъ, съ какво ще трѣбва да я нагостимъ — искамъ да кажа: какъ ще можемъ да я прогонимъ?

— Знаете, има нѣколко специалитети — Броморалъ, Балидолъ — и най-новия: Везано.

Още не изречѣлъ последната дума — и младиятъ еврейски учителъ се разтърпера, захлѣцва и като притиска съ кърпа устата си — вика: „лимонъ, лимонъ!“

Камериерътъ е на поста си и изпълнява желанията на пътниците.

Командантътъ дава нѣкакво нареждане на първия си помощникъ, следъ което ни пожелава „лека нощъ“ . . .

Корабътъ пори зеленитѣ вълни на Черно-море, на пътъ за далечнитѣ южни пристанища, накацали

по Александрийската мореплавателна линия. Всъщност великата морска стихия разгръща своите простори и послушно предлага всемошната си снага, за да нирне този пътуващ свят към желаните пристанища — прозорците на сушата.

Двесте и петдесет вола — живият товар — дъвчат ароматното сѐно, без да знаят, че пътуват за Палестина, без да мислят за това, което ги очаква под огнедишното небе на Арабия.

Корабната обслуга изпълнява своя служебен дълг — да одухотворява машините и уредите, като ги подчинява на човешкия разум.

Пътниците наистина пътуват. Въ очите им се чете едно очакване, границите на което не могат да се определят, но което идва като нежелана гостенка въ лицето на г-жа Морската болест...

Така, неусѣтно, нощта отстъпва своята власт на раждащия се ден, който цѣлува челото на Бургаз, макар лишено от златната корона на прехубавата морска царица Варна...

На кораба се яде много, защото се живѣе много — една важна особеност, която трѣбва да бжде отбелязана...

Започнах да се чувствам като част от общото: екипажът, машините, желѣзното тѣло на кораба вече сж ми сѣрдечно мили — аз съм наистина въ свой дом, при близки хора.

Бих желал, никога да не стѣпя на суша — убеден, че пътуването по море е пътуване към рая и вѣчното блаженство. И съ това мое желание заспивам, уморен от впечатления.

Изгрѣващото слънце бележи нов ден — събужда отмореното сѣрдце за нови трепети и разведрява натежалния поглед за нови красоти.

Наближаваме вѣчно загадъчния Изток, привличащ, като гигантски магнит. Навлизаме въ Босфора. Бавен и тържествен е нашия ход, както подобава на рѣдката природна красота, която ни заобикаля.

Бих казал, че началото на Босфора заслужено може да се нарече Златна врата, Златен проход — и ако съществува такава, би следвало да ѝ се постави надпис: Пътя към приказките... Има нѣща, които, за мен поне, престават да съществуват съ своите видими очертания. Толкова свѣтлина ги залива, толкова красота и таинственост излъчват тѣ, че изпъкват като духовни образи, достигащи висотата на символи. Тѣхната материална същност преминава през горнилото на въображението и, очистена от петната на обикновеното и всѣкидневното, става елемент, от който се градят легендите, приказките, чудесата, сънищата.

Босфор, Златен рог, Истанбул — редица от символи, около които гъмжи рояк от имена — все рѣдки, все свързани съ единствени представи.

Корабът се плъзга по усмихнатите води на Босфора, по двата брѣга на който се гиздят въ своята сѣнна дремота множество прибрѣжни селища, заливани съ златна свѣтлина от щедрото слънце. Румели и Анадолу-кавак, Сарж-Яр, Буюк-дере, Терапия, Бейкос, Арнауткой, Румели-хисар, Бейлербей, Ортакой — да изброявам ли още?

Всѣко селище е кѣт на щастие, въ което се плоди идиличен живот — така поне си мисли чужденецът, загледал въ прехласъ от кораба, забравил за кратко Родина и родна стрѣха, за да го навести възторгът на космополита.

Не минава час и ние сме на котва пред Истанбул — Истанбул на турците, Истанбул на Пиер Лоти — и моя Истанбул.

Пак ме облъхва неговото вълшебство. Развреждат се моите любовни рани, като при среща съ любима душа след дълга раздѣла. Измаменият или истински е този чар? — Не е ли бликал той през течение на вѣковете, за да вдъхнови милиони хора и да услади горчивите им земни дни?...

Следи от тържествения ход на нѣколко култури, чието творчество така дивно съчетано украсява ореола на Истанбул, за да го дари, подобно Рим, съ прозвището Вѣчния град. И когато студеният камени стени на вѣковните паметници загворят, този вѣчен град става град на романтичното опиянение: чувствуваш, че си поканен на духовен пир, от който излизаш по-мѣдър, по-добър и по-красив!

И рогава ти отправяш поглед, за да прозрѣш под прозирния плащ на синята мъгла величествените остатъци от миналото, да ги слѣдеш съ неизмѣнно вѣчното великолепие на природата — и възхитен да поздравиш Истанбул, че е гордост не само на народа си, но и на свѣта!

Познавам Истанбул. Слушал съм повестта на неговите паметници, живѣл съм възторгът на всѣки негов кѣт и, все пак, неговата същност и дух остават принадлежност на един неразгадан свят: едновременно близък, сроден и, все пак — тѣй далечен, облъхан съ парфюма на тайните. Може би затова, колчем съм искал да говоря за виденото, съм мислил, че не ще върша нищо повече от едно сухо изброяване, въ което се преплитат имена и цифри.

А какво да отбележа въ едни бѣгли пѣтни записки, когато от корабната палуба наблюдавам от птичи полет? — Величето на Айа София ли — този недостигнат образец на византийското строително изкуство; приказните сѣкровища на Топ-капу сарай ли — това чудо на султанския разкош и разюзданост; пѣстротата на многовидната стока и глъчката на хилядите купувачи въ Капалж-чарши ли — този единствен по рода си ориенталски покрит базар? Или влагата и полумрака на Йере Батан — подземната базилика на Константина, или Бирь бинь дирек — гигантската подземна цистерна съ нейните хиляда и една колони — или Йеде куле — тази крепост на Мраморно море, въ която византийската и турска истории сж оставили толкова следи, че любознателният може да проникне въ дѣлото на вѣковете, без да се рови въ прашните листове на писаната история — за да се увѣри, че наистина историята е учителка на народите — какво да отбележа още?...

Сега само толкова. Една дълбока въздишка отронвам. Не слизам от кораба. Това ще сторя на връщане.

Довиждане Истанбул!...

Веселата компания на корабната трапеза временно разсѣйва моята мисъл. А по-късно се унасям въ отмѣрения шум на машините и лекото клатушкане на кораба, който пътува въ обятията на нощта, на път за Хайфа.

Нощта е тиха. Небесните звезди трептят и настройват сѣзерцателно, будейки мисли не от този свят.

Азъ не съмъ спокоенъ. Плахо се движа по палубата. Приближавамъ корабния мостикъ, където въ този часъ е на стража най-младиятъ капитанъ, възпитаникъ на нашето Морско училище. Благороденъ, скромненъ, смѣлъ и енергиченъ, влюбенъ до самоотверженостъ въ своето поприще, той е достоенъ замѣстникъ на баща си — общопризнатъ морски вѣлкъ, херойски загиналъ като командантъ на потъналия български корабъ „Варна“.

23. Декемврий, 1929. година — една злокобна нощъ, когато остриятъ вѣтъръ заглушаваше писъците на загиващите български моряци, е когато леденитѣ обятия на Мраморно море се пробърнаха отъ люлка на гробъ, за да влѣзатъ за винаги вледененитѣ тѣла на повече отъ двадесетъ добри деца на морето.

Скръбниятъ споменъ за тази дата възкръсва и ужасътъ на разигралата се трагедия се възправя, като страшно видение, защото нашиятъ корабъ нагизва сжщото мѣсто, на три часовъ пѣтъ отъ Истанбулъ, недалечъ отъ Санъ-Стефано.

Цѣлъ треперя. Въ мрака, изъ тихитѣ води сякашъ мрътъвци протѣгатъ ржѣе, сякашъ призрци сж извили мрътвешки танцъ и пѣятъ химнътъ на морскитѣ труженици, сбрани нѣкакъ въ подводното царство на сѣнкитѣ.

Въ тази нощъ въ слуха ми бучи мощния гласъ на хероя Командантъ, който дава своитѣ последни нареждания.

Не звучатъ ли тѣ въ слуха на неговата рожба, подобно предсмъртенъ последенъ заветъ? . . .

Какво става, наистина, въ душата на младия капитанъ въ този драматиченъ мигъ?

Башата го е галилъ и цѣлувалъ, когато е билъ невръстенъ, хранилъ е надежди, ималъ е очаквания, когато е отрасълъ — и дали неспокойниятъ му духъ изпитва гордостъта на родителя, че наследникътъ му върви по неговия пѣтъ, като достоенъ продължителъ на неговото дѣло? . . .

Лицето на младиятъ капитанъ силно руменѣе. Очитъ му сж влажни. Той се надвесва надъ мореплавателната карта, после казва нѣщо на кърмчията и отъ капитанския мостикъ гледа къмъ водитѣ на Мраморно море. . . Той отдава почитъ на своя баща и на подчиненитѣ му — и мълчи съ твърдостъта и мъжественостъта на силнитѣ, на чиито плещи се гради човѣшкия напредѣкъ и чиито дѣла пълнятъ най-свѣтлитѣ страници отъ книгата на подвизитѣ. . . .

*

Мраморно море — усмихнато, спокойно море, което облѣхва съ топлота. То не е черното Черно море, негостоприемната зинала бездна, за страхливцитѣ, разбира се, които го смѣтатъ за мащеха, а не за майка.

Спокойно море. Толкова спокойно, че нашиятъ клатушкащъ се сждъ, който въ известни случаи прави движенията на Георгъовска люлка, е почти неподвиженъ.

А Дарданелитѣ съ тихитѣ си води и съ брѣговетѣ, чиято близостъ не избѣгва отъ погледа — наподобяватъ Дунава и дунавско пѣтуване.

Но — тази сцена на исторически военно-морски сражения, този провлакъ съ голѣма стратегическа стойностъ, ми напомня окървавени отъ престрѣляни тѣла води, напомня ми черни облаци топовенъ димъ, напомня ми великия неуспѣхъ на най-великата морска сила.

*

Ето стрѣмния носъ Хелесъ, граничащъ съ подковообразния Морто-бай!

— Нали знаете английски? Мъртъвъ заливъ, Заливъ на мрътвитѣ се казва той — сочи съ прѣстъ първиятъ помощникъ капитанъ, обзетъ отъ силна възбуда.

— И умѣстно — нали?

— Ами, разбира се. Тукъ е гробницата на голѣмъ брой представители на английската, по-точно на лондонската интелигенция. Англия изпрати презъ голѣмата война цѣлта на своитѣ синове, за да умратъ — заливъ на мрътвитѣ, заливъ на мрътвитѣ е той.

Подсвирквайки, първиятъ помощникъ заплъзгва ржцетѣ си по перилата на стълбата, слизащъ отъ капитанския мостикъ.

Въ това време, съ бинокълъ въ ржка, командантътѣ се приближава къмъ менъ.

— Виждамъ, че отбелязвате сведения за тия мѣста — бждете кратъкъ; две дати сж достатѣчни — 18 мартъ 1915 година и 25 априлъ — сжщата година

— Моля ви се, господинъ командантъ, не дразнете моето любопитство — безъ това господинъ първиятъ помощникъ загатна въ общи чѣрти за. . .

— За Дарданелската трагедия ли?

Безъ покана, той заговорва съ присжция си спокоенъ, отмѣренъ гласъ. . . .

— Казахъ ви: 18 мартъ 1915 година, когато Англия бѣше увѣрена въ своята морска бойна мощъ и подпомогната отъ една френска ескадра, достигна на около три мили до Дарданелскитѣ укрепления. Защо? — За да потънатъ отъ турскитѣ снаряди и мини редица броненосци и дреднаути. И английскиятъ адмиралъ да се трогне въ своята расова студенина, и да каже: „Спаси, Господи, душитъ на хората, които загинаха за Краля и Англия!“

— И съ това свършва ли тази трагедия, отъ която и филмътъ почерпи толкова богатъ материалъ?

— Не. Това е нейното първо действие — така да се каже. Защото още на сжщата година, на 25 априлъ — друга черна дата въ английската военноморска история — англичани и френци правятъ опитъ да стоварятъ войска — първитѣ на европейския, а вторитѣ — на азийския брѣгъ.

— За да не успѣятъ пакъ — нали? — нетърпеливо се намѣсвамъ азъ.

— Да. И това е пакъ една безнадеждно фантастична операция, която дълго време ще кара военнитѣ сановници да се замислятъ, колчемъ хванатъ перото, за да чертаятъ планове по зелената маса — думата ми е за англичанитѣ, въпрѣки тѣхната легендарна морска мощъ.

Той ми дава далекогледа, сочи съ прѣстъ, продължава.

— Нали виждате оня плажъ? — Той е билъ главната целъ на десанта. Тамъ морската плитковина е била задрѣстена отъ грамада трупове. Нѣщо непознато на военната история. Ще запитате — какъ? Много просто. Отъ лѣво — тази природна крепостъ, тази отвѣсна стена — Хелесъ, а срещу — оня масивенъ хълмъ. И плажътъ остава единствена удобна низина.

Приближава се голѣмъ кърванъ отъ кораби, влекачи и шлепове. Стотина метра до брѣга. Водата е плитка. Команда: Напредъ! И какво става? — Всички скачатъ въ водата и никой не мърда отъ мѣстото си, вплетенъ въ хитро построени мрежи и ка-

пани. Нѣколко залпа и — всички сж мъртви!..

Морто-бай, Морто-бай!

Отъ едната страна на Хелесъ, стърчи бѣлокаменъ гигантски паметникъ — подобенъ на кула, подобенъ на спасителенъ фаръ. Не! — Това е надгробенъ паметникъ на незайния турски воинъ, издигнатъ за споменъ и признателностъ.

Отъ другата страна, всрѣдъ гора отъ гробове — другъ паметникъ се извишава, подобно показалецъ, който сочи къмъ небето.

— Англию, тѣ сж тамъ — нѣколко хиляди твои

синове — за които сж изтекли по-буйни рѣки отъ майчини сълзи, отколкото рѣкитѣ на твоето злато!..

И дали това злато може да изкупи обилнитѣ, горещитѣ и най-чиститѣ въ свѣта майчини сълзи?

Това знаятъ хилядитѣ мъртви.

Но — тѣ мълчатъ. Вмѣсто тѣхъ, говори една дата: 25 априлъ, 1915 година — вмѣсто тѣхъ, единъ заливъ разказва за тѣхната печална участъ.

И този заливъ се казва Морто-бай — Мъртавъ заливъ, Заливътъ на мъртвитѣ!..

(следва)

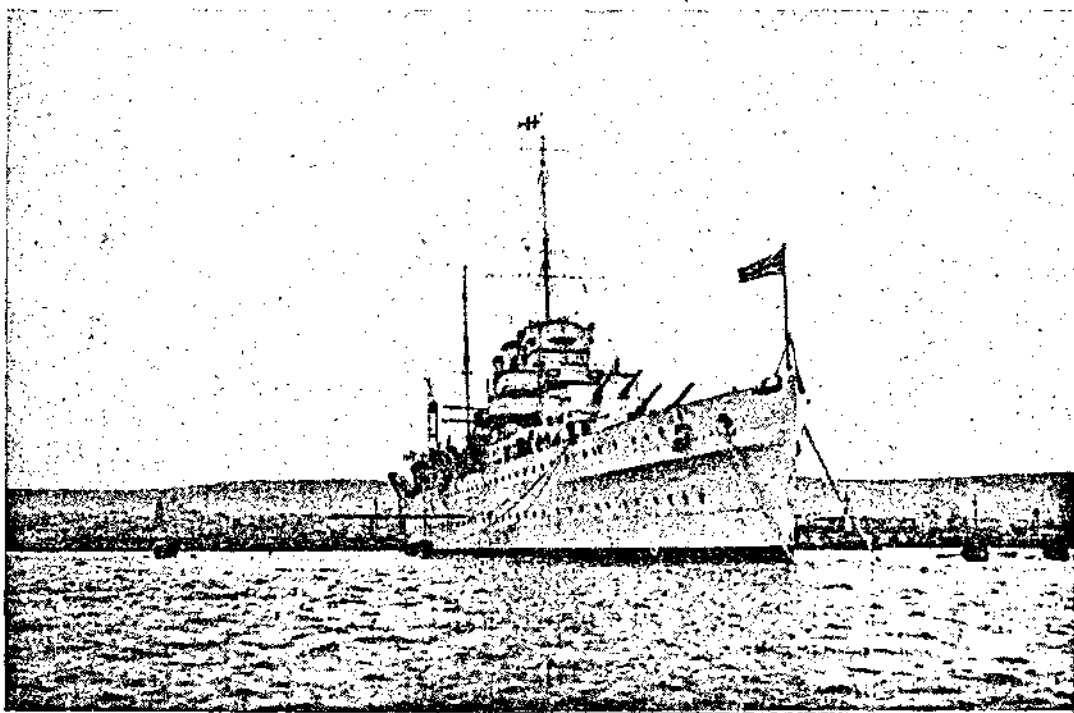
Д-ръ Г. П.

ЗИМНИЯТЪ ГОСТЪ НА ВАРНА.

На 11 януарий т. г. Варненското пристанище бѣ посетено отъ английския кръстосвачъ „Лондонъ“, който дойде направо отъ островъ Малта—базата на английския срѣдиземноморски флотъ — подъ флага

фора мъгла, той пристигна едва въ 14 часа и 30 минути.

Веднага следъ завързването на кораба въ Варненското пристанище адмиралътъ направи изискванитѣ,



Английскиятъ кръстосвачъ „Лондонъ“ въ Варненското пристанище.

на командващия първата разузнавателна ескадра въ Срѣдиземно море—контръ-адмиралъ Търнъ.

Кръстосвачътъ Лондонъ е Вашингтонски типъ, пуснатъ въ вода презъ м. септемврий 1927 година. Има следнитѣ данни: водоизмѣстване 9750 тона; дължина 193 м.; широчина 20 м.; газене 5, 2 м.; скоростъ 32 морски мили въ часъ; районъ на действие 10,000 мили; гориво 3,200 тона. Артилерийското му въоръжение се състои отъ 8—20.3 с. обикновени и 12 различно калибрени противосамолетни орждия. За противовъздушна отбрана той разполага още и съ 12 зенитни картечници. Торпедното му въоръжение е застъпено съ 8—53.3 см. торпедни тръби, събрани въ две групи, разположени по двата борта.

За разузнавателни цели кръстосвачътъ е снабденъ съ едно тримѣстно водохвърчило, което може да се движи съ една скоростъ отъ 200 клм. въ часъ и има районъ на действие 800 клм.

Пристигането на „Лондонъ“ се очакваше въ 8 часа сутринята. Обаче, поради падналата въ Бос-

споредъ морския етикетъ, визити, като посети Началника на гарнизона, Околийския управителъ и Кмета на града. На другия день предъ обѣдъ нашитѣ официални власти му върнаха посещението.

На 13 януарий адмиралътъ замина за София за да направи официално посещение на Н. В. Царя и правителството. Тукъ той бѣ посрещнатъ радушно и му бѣ указано голѣмо внимание.

Въ Варна на английскитѣ гости бѣ указано сжщо голѣмо внимание. Още сжщата вечеръ следъ пристигането на кораба имъ бѣ даденъ банкетъ отъ офицеритѣ на Варненския гарнизонъ. На следния день вечерята, пакъ въ тѣхна честь, бѣ устроенъ голѣмъ балъ, на който присѣдствуваха цѣлото офицерско тѣло и нарочно поканени граждани.

Сжщо и гоститѣ бѣха много любезни къмъ варненци. На следния день следъ пристигането, адмиралътъ покани на обѣдъ Н-ка на гарнизона, Н-ка на Морската и рѣчната полицейска служба, представителитѣ на града и нѣкои отъ висшитѣ офицери.

На 13 януарий бѣ разрешено, както на офицеритѣ отъ гарнизона, така и на гражданството да посетятъ и разгледатъ кораба. На другия день следъ обѣдъ, бѣ даденъ върху кръстосвача голѣмъ приемъ, на който присѣдстваха всички офицери, представителитѣ на властѣта и поканени граждани.

На 16 януарий В. Н. Царь Борисъ, пристигналъ нарочно отъ София по случая, посети кръстосвача „Лондонъ“, кждето бѣ поздравенъ съ 21 топовни гърмежи. Следъ като висшитѣ офицери отъ кораба му се представиха, той направи прегледъ на почетната рота и на цѣлата корабна обслуга, която мина церемониаленъ маршъ предъ Него. Негово Величе-

ство бѣ придруженъ отъ Н. Ц. В. князь Кирилъ, военния министъръ г. генералъ Златевъ, Н-ка на гарнизона г. генералъ Гержиковъ, адютанта си г. полковникъ Узуновъ и Началника на морската и рѣчната полицейска служба—капитанъ 1 рангъ Вариклечковъ.

Следъ разглеждането на кораба високиятъ гостъ бѣ поканенъ на обѣдъ отъ адмирала, който продължи до 14 часа и 30 минути. При напушането на кораба Н. Величество бѣ изпратенъ сжщо съ 21 топовни гърмежи.

Сжщата вечеръ въ 20 ч. кръстосвачтъ „Лондонъ“ напусна водитѣ на Варненското пристанище съ курсъ къмъ Цариградъ.

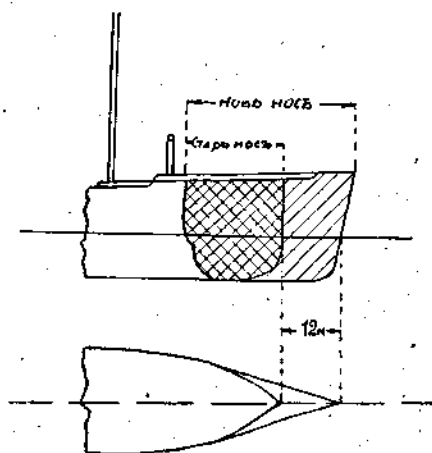
ИНТЕРЕСНА ПРЕПРАВКА НА ГЕРМАНСКИ ПАРАХОДИ

Отличителна черта на съвременното корабостроение е да се търси възможностъ да се увеличи скоростта на кораба. Благодарение на научнитѣ изследвания, които се правятъ въ басейнитѣ за опити въ всички страни, се е дошло до заключение, че за увеличение скоростта на корабитѣ не е необходимо да се увеличи значително мощността на двигателитѣ.

Германската параходна компания „Хамбургъ—Америка“, старейки се значително да увеличи скоростта на корабитѣ си, се е заела да модернизира формитѣ имъ. Първоначално ще бждатъ модернизирани 4 кораба отъ типа „Албертъ Балинъ“ (Албертъ Балинъ, Дойчландъ, Хамбургъ и Нью-Йоркъ) съ обща вмѣстимостъ около 100,000 тона. Отъ тѣзи кораби първиятъ е влѣзълъ въ строя въ 1923 г., а последниятъ въ 1927 г. При мощностъ на машинитѣ си по 12,500 конски сили тѣ сж развивали скоростъ 15.5 морски мили въ часъ. Чрезъ модернизиране предполагали да увеличатъ скоростта на корабитѣ до 19.25 морски мили въ часъ, като за това било необходимо да се увеличи мощността на двигателитѣ имъ до 28,000 конски сили.

Следъ съответнитѣ изследвания въ Хамбургския опитенъ басейнъ се изяснило, че ако тѣлото на кораба се удължи съ 12 метра, за да се добие зададената скоростъ 19.25 мили, не е необходимо да се увеличава мощността на двигателитѣ до 28,000 конски сили, а само до 20,000 конски сили. Ако вземемъ предъ видъ, че двигатели съ 20,000 конски сили ще струватъ по-евтино и освенъ това, че като бжде намалена мощността на двигателитѣ при запазване на сжщата проектирана скоростъ 19.25 мили, ще се получи една ежедневна економия въ топливото около 50 тона, ще ни стане напълно ясно, какво голѣмо экономично значение има това предварително изследване по отношение на измѣненieto дължината на кораба и очертанията на носовата му частъ (в. фигурата).

Конструкцията за новата носова частъ на корабитѣ била разработена отъ Хамбургската корабостроителница „Бломъ и Фосъ“. Тѣй като цѣлата модернизация трѣбвало да се извърши въ най-краткъ срокъ, то новата носова частъ била направена съвсемъ отдѣлно; тя била дълга 25 метра, висока 24 метра и тежела около 660 тона. Докато кораба още плавалъ въ продължение на 4 дена, старата носова частъ била срѣзана до нивото на товарната линия, а въ последствие, въ сухъ докъ, старата носова частъ била окончателно срѣзана и отдѣлена. Следъ това параходтъ „Хамбургъ“ (първиятъ, който билъ подложенъ на модернизация) билъ вкаранъ



въ плаващъ докъ. На втори плаващъ докъ била поставена новата носова частъ на модернизиращиятъ се корабъ, която можела да се предвижва посредствомъ особенни колички.

Най-трудната работа била да се уеднакви газенето на двата плаващи дока, да се докаратъ единъ до другъ и да се притегли новата носова частъ на кораба къмъ старото му тѣло. За да дойде на мѣстото си новата носова частъ въ продължение на 3 часа, била притеглена на разстояние 40 метра. Окончателното ѣ установяване на мѣстото ѣ било осществено посредствомъ хидравлически домкрати (крикове).

При направата на новия носъ и съединението му съ тѣлото на кораба било използвано широко електрическото спояване. Цѣлата работа по модернизирането на парахода „Хамбургъ“ била изпълнена въ 40 дена. За модернизирането била изразходвана 850 тона нова стомана. Вмѣстимостта на модернизирания параходъ била увеличена съ 400 тона.

За да бждатъ модернизирани товарнитѣ параходи „Нидервалдъ“ и „Шитегервалдъ“, сжщо предварително били направени съответни изследвания въ Хамбургския опитенъ басейнъ. Тия изследвания показали, че ако се увеличи дължината на корабитѣ съ 6 метра, ако се измѣнятъ очертанията на носоветѣ имъ и ако се увеличи мощността на двигателитѣ имъ отъ 2300 на 2850 конски сили (т. е. само съ 550 к. с. за всѣки корабъ), то скоростта имъ отъ 10.75 морски мили въ часъ ще се увеличи до 12.70 морски мили въ часъ и при това, разходътъ на топливото, равенъ на 30 тона въ день за всѣки корабъ, ще остане пакъ сжщия.

(Изъ „Морски Сборникъ“, № 9, Ленинградъ 1934 г.; С.Н.И.).

НОВЪ АПАРАТЪ ЗА СПАСЯВАНЕ ОБСЛУГИТЪ НА ПОДВОДНИЦИТЪ.

Въ началото на м. юний 1914 г. въ италианския флотъ били привършени, изглежда, съ напълно успѣшни резултати, изпитването на единъ новъ апаратъ за спасяване личния съставъ на потъналъ подводникъ, а сжщо така и за спущане хора и необходими материали въ потъналия подводникъ. Апаратътъ, нареченъ „Подемникъ“, е изобретенъ отъ инженеръ Россини и е построенъ отъ главния морски инженеръ — конструкторъ отъ корабостроителницитъ Джеролами въ Монфалконе. Той се състои отъ единъ стоманенъ цилиндъръ, въ който може да влѣзе единъ човѣкъ. Цилиндърътъ може да се затваря отвътре херметически и се отличава съ голѣма плавателна способностъ. Камарата въ подводника, кждето се помѣщава цилиндърътъ, е сжщо водонепропускаяема по отношение на другитъ отдѣления на подводника и се съобщава съ тѣхъ само чрезъ специални херметически затварящи се врати.

Повдигането на цилиндъра на повърхността на водата става по следния начинъ. Морякътъ влиза въ цилиндъра и го затваря, като едновременно съ това затваря и водонепропускаяемитъ врати, съ което изолира цѣлото помѣщение отъ вътрешността на подводника. Следъ това, изолираното помѣщение се запълва съ вода, като се открива единъ специаленъ капакъ, презъ отвора на който изкача цилиндъра на повърхността на водата. Изплавайки на по-

върхността, цилиндърътъ развива едно стоманено вжже, единиятъ край на което е свързано съ цилиндъра, а другиятъ край е навитъ на една въртежка, намираща се вътре въ подводника. По този начинъ, чрезъ това вжже цилиндърътъ може да бжде втегленъ пакъ въ подводника. На самия цилиндъръ има специално прозорче, което дава възможностъ на спасявания се да види кога ще достигне до водната повърхностъ.

Новиятъ спасителенъ апаратъ билъ изпитанъ отъ подводника „Anfitrite“, който е билъ на морското дѣно на дълбочина 50 метра. Съ този апаратъ излѣзли на повърхността на морето единъ следъ други 78 човѣка, а следъ това, пакъ единъ следъ други, съ този апаратъ се спуснали въ подводника 5 човѣка. За повдигането на всѣки човѣкъ на морската повърхностъ били необходими срѣдно 3 минути. Количеството на водата, която прониквала въ помѣщението, кждето се намиралъ цилиндъра, било много незначително и тази вода се изпущала въ шернитъ на подводника, когато водонепропускаяемиятъ капакъ билъ затварянъ. Здравата конструкция на цилиндъра му позволявала да издържа сжщо такова максимално водно налягане, каквото би могълъ да издържа и подводника. Повдигащиятъ се съ цилиндъра човѣкъ не изпитва никакво измѣнение на водното налягане.

(Изъ „Морски Сборникъ“, № 9, Ленинградъ, 1934 г., С. Н. И.)



Д-ръ Т. В. ПАСПАЛЕВЪ.

КАЛКАНЪТЪ ПРЕДЪ НАШИТЪ БРЪГОВЕ.

Презъ пролѣтътъ (мартъ до юлий) всѣка година нѣкои отъ нашитъ черноморски рибари сж заети съ ловитбата на калканъ. Тази ловитба става въ открито море, далечъ отъ брѣга. Често ловътъ е обилень и рибаритъ, следъ денонощно престояване въ морето, се връщатъ радостни съ пълни съ риба лодки. Тогава крайбрѣжнитъ жители, а и отдалеченитъ отъ морето градове, получаватъ евтино вкусното месо на калкана.

Калканътъ е риба, която прекарва животътъ си лежеща, полузаровена въ пѣсѣка или тинята на морското дѣно. Поради начина на живѣене, тя има силно сплестнато тѣло, което не прилича на вретенообразното тѣло, на повечето отъ рибитъ. Той е *плоска риба*. Интересното, обаче, е, че сплескването на тѣлото не е грѣбо-коремно, както човѣкъ би могълъ да помисли при повърхностно разглеждане на калкана, а — странично: калканътъ не лежи на коремната, а на дѣсната си страна. Успоредно съ това странично сплескване на тѣлото е станало и едно измѣстване на устата и очитъ, които (и дветъ) се намиратъ върху горната (лѣвата) страна. Заради това устата на тази риба ни се виждатъ така чудновато построени, а очитъ и особено изкривени.

Долната (дѣсната) страна е бѣла, а горната (лѣвата) обикновено кафява, съ черни, бѣли и кафяви неправилно прѣснати кръгли петна. Общиятъ цвѣтъ

на горната страна се мѣни въ твърде широки граници въ зависимостъ отъ цвѣтътъ на дѣното, кждето живѣе калканътъ. Защото той има способностъ да приспособява цвѣта си къмъ този на дѣното — това е нужно, за да може по-добре да се скрива. Затова екземпляри, живѣли на пѣсѣчно дѣно, иматъ свѣтълъ, пѣсѣченъ цвѣтъ, а такива, населявали дѣно покрито съ тъмна тиня — биватъ тъмно-кафяви, дори черни.

Тѣлото на калкана е покрито съ съвсемъ дребни, съ плото око едва забележими люспици и съ едри костени шипове. Последнитъ сж прѣснати безразборно, но повече върху лѣвата и по-малко върху дѣсната страна. А въ устата си калканътъ има много дребни, остри и назадъ закривени жбчета.

Калканътъ населява както крайбрѣжнитъ плитковини, така и дълбокитъ, отдалечени отъ брѣга, но удобни за неговия животъ мѣста. Край брѣга намираме младитъ екземпляри, (съ голѣмина отъ тази на петолевка, до тази на шепя и повече) а възрастнитъ — въ дълбочинитъ.

Хвърлянето на хайверитъ при калкана става презъ пролѣтътъ (мартъ — юний). Тогава възрастнитъ, полово зрѣли индивиди напускатъ дълбочинитъ, които населяватъ и се насочватъ къмъ брѣга, за да снесатъ тукъ своитъ яйца. Калканътъ прави това, защото само въ крайбрѣжнитъ плитковини има условия, които сж нуждни, за да могатъ малкитъ, из-

люпени отъ яйцата рибки благополучно да се развият и израстнатъ. Презъ този именно периодъ на минаване отъ дълбочинитъ къмъ крайбрѣжнитъ плитки мѣста, рибаригъ поставятъ въ морето, успоредно съ брѣга, особни дѣлни мрежи, които прѣчватъ пътя и ловятъ плуващитъ голѣми калкани.

Отъ яйцето на калкана се излюпва малка рибка съ симетрично вретеновидно тѣло, която съвсемъ не прилича на своитъ родители. Но съ постепенно развитие формата на тѣлото започва да става плоска, очитъ, устата и др. органи се измѣстватъ на лѣвата страна и вретеновидната рибка се превръща въ малко калканче.

Калкантъ е голѣмъ хищникъ; той не подбира храната си, а и яде много. Малкиятъ калканчета, населяващи крайбрѣжнитъ плитни мѣста, се хранятъ съ живи дребни рибки, каридки, червейчета, мидички и пр. А голѣмитъ — населяващи дълбочинитъ, се хранятъ предимно съ живи риби: попчета, барбуни, карагози, сафриди, скомри, сребърни и пр. Плячката си калкантъ убива доста интересно. Той лежи полузаровенъ, незабележимъ на дъното и спокойно чака. Когато до него се приближи плячката, той бързо скача къмъ нея и широко отваря устата си. Отъ отварянето на голѣмата уста се образува силенъ водовъртежъ, който увлича плячката направо въ устата на хищника.

Калкантъ има вкусно месо, което се цени добре. Особено се търсятъ голѣмитъ мъжки екземпляри. А отъ хайвера на женскитъ, чрезъ осолване и изсушаване, приготвятъ скъпъ и вкусенъ деликатесъ.

До преди нѣколко години нашитъ рибари се задоволяваха да ловятъ съ вѣжди и грибове само дребнитъ калканчета, населяващи крайбрѣжнитъ води. Ловидбата на голѣмитъ калкани въ открито море презъ пролѣтѣ бѣ едва ли не привилегия на идващитъ отъ Турция рибари, тъй нареченитъ *лазове*. Но откато презъ 1932 год. инспекторътъ по рибарството забрани на лазоветъ да продаватъ рибата си въ нашитъ пристанища — започнаха да ловятъ калканъ въ отрито море и нашитъ рибари. Въ нѣколко само години се създадохъ десетина команди, които постепенно ще замѣстятъ напълно турскитъ лазове и приходътъ отъ продажбата на калкана (около милионъ лева годишно) ще остане въ страната ни.

Ние нѣмаме точни данни за количеството калканъ, което ежегодно се е ловило до сега предъ нашитъ брѣгове. То е, защото турцитъ рибари сж носили своя ловъ не само въ българскитъ, а и въ ромънскитъ пристанищни градове. Безспорно е, обаче, че

този ловъ е изложенъ на колебания. А колебанията могатъ да се дължатъ на две главни причини: 1. не всѣка пролѣтъ състоянието на морето еднакво благоприятствува за ловидбата на калканъ и 2. поради неразумното ловене на дребния калканъ, който презъ есеннитъ месеци се срѣща масово край брѣга и често бива унищожаванъ безжалостно. Така, презъ есенята на 1933 год., само на варненското рибно тържище сж продадени около 6,000 кгр. дребни калканчета (екземляри, тежащи отъ 15 до 60 гр.) и то по 2—3 лева кгр. Естествено е, че масовото унищожение на младитъ ще се отрази, ще намали броя на възрастнитъ, голѣмитъ екземпляри, които ще подлежатъ да бждатъ уловени презъ следващитъ години.

Количеството калканъ, което се продава ежегодно въ нашитъ черноморски градове презъ последнитъ 10 години се колебае между 12,000 и 70,000 кгр. Въ миналото най-много калканъ е продаденъ въ Варна, но напоследъкъ, благодарение на добрата работа на бургазскитъ рибари и въ Бургазъ сж продадени количества еднакви съ тия въ Варна. (вж. таблицата).

Презъ последнитъ 10 години въ нашитъ черноморски градове е продаденъ калканъ въ следнитъ количества:

Година	Варна	Бургазъ	Царево	Всичко
1924	39,783	?	?	39,783
1925	43,923	9,761	5,740	59,424
1926	44,900	4,454	2,650	52,004
1927	57,568	7,354	5,465	70,387
1928	29,198	7,351	7,640	44,189
1929	21,335	5,333	2,112	28,800
1930	17,181	4,154	2,400	22,738
1931	11,805	797	—	12,602
1932	12,392	11,069	—	23,461
1933	26,004	26,880	—	52,884

За подобрене на калканскитъ риболовъ предъ нашитъ брѣгове, необходимо е:

1. да се образуватъ повече калкански риболовни команди и всѣка отъ тѣхъ да има по възможность повече мрежи и

2. нашитъ крайбрѣжни рибари да разбератъ, че не бива да унищожаватъ дребнитъ калканчета, защото калкантъ не е като пасажната риба — да отива въ чужди рѣце. Той остава винаги предъ нашитъ брѣгове и трѣбва да му се даде възможность да израсте. Рано или късно той ще бжде нашъ.

Г. КУПОВЪ.

ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДЪ.

Краятъ на 1934 година и началото на 1935 ще се отбележатъ, като твърде активни въ международната политика. Смъртта на югославския кралъ Александъръ даде новъ тласъкъ за оживѣни разисквания, които въ резултатъ ускори разбирателството между Франция и Италия. Римската спогодба създаде ново съотношение на силитъ и очертава нови възможности за стабилизиране на европейското равновесие. Още при разглеждането въ Женева, югославското предложение срещу Унгария показа несъгласието на Англия и Италия съ избраното отъ Франция направление. Тамъ ясно и недвусмислено се демонстрира недоволството на Англия и Италия отъ агресивността на Югославия по отношение на своитъ съседи.

За насъ отражението се получи въ тая смисълъ, че българо-югославското сближение остана на една точка на замръзване и ще чака своя благоприятенъ моментъ за новото му засилване, ако до това време не се намѣсятъ нови фактори, които съвършено да го отмѣстятъ на заденъ плачъ.

Нашитъ съседи, разбира се, побързаха да използватъ създаденото положение и да отмѣстятъ плоскостта на това сближение, като му дадатъ характеръ на едно общо споразумение въ духа на балканския пактъ. Какъ ще се развиятъ събитията, ще покаже бъдещето. За насъ, въ всѣки случай, настѣпватъ времена на неопредѣленостъ и очакване.

Усилията на Турция да внесе своитъ политически схващания въ уреждане на източнитъ въпроси не

преставатъ. Може би, твърде активната политика на Рюджи Арасъ да е предизвикала недоволството на Англия, която, въпреки всичко не би позволила да станатъ каквито и да било измѣнения относно морските постановления на Версаялския договоръ, покушение върху които се цели съ създаването на така наречения Черноморски пактъ.

Трѣбва да смѣтаме, че появяването на английския кръстосвачъ „Лондонъ“ въ водитѣ на Черно море и идването на Адмиралъ Търнъ въ България, между другото, иде да напомни, че въпросътъ за Черно море не може да бжде предметъ на едно разискване само между държавитѣ оградящи Черно море и проливитѣ.

Насъ този въпросъ ни интересува, като единъ отъ най-жизненитѣ. Дотогава, докато Турция влиза въ споразумение съ Гърция, за да ни преградятъ пътя къмъ Бѣло море, създаването на единъ Черноморски пактъ въ тоя видъ, както е лансиранъ отъ Рюджи Арасъ, е изключително само съ лоши последици за нашата и така условна стопанска независимостъ.

Дарданелитѣ, поставени подъ единъ режимъ на

турскитѣ схващания, ще ни отнематъ и малката възможностъ на независимостъ.

Предложението на Ромѣния за ферибоота не може да се смѣта като нѣщо много съществено и отъ голѣмо значение за народното ни стопанство. Докато р. Дунавъ не стане напълно използвана за наши собствени кораби не само по нашето крайбрежие, а и по цѣлото си протежение, ние не ще се сдобиемъ съ сигуренъ факторъ поне отчасти за по-независима линия за нашата стопанска политика.

Саарския плебисцитъ мина при сравнително спокойна атмосфера. Окончателното разрешение на въпроса ще даде още по-характерно разпределение на силитѣ и много по-ясно ще очертае контуритѣ на бъдещитѣ европейски групировки, които ще дадатъ едно по-голѣмо успокоение на централна Европа.

Трѣбва да се смѣта, че въ това направление сж насочени усилията на Англия, за да има развързани ржцетѣ си при разрешеніе на Тихоокеанската проблема, съ която успоредно се развива и изпкъва въпросътъ за излаза на Русия на Индийския океанъ.

МОРСКИ НОВИНИ

Напоследъкъ е построена въ Франция една нова военна моторна лодка, която, споредъ едни сведения, при опитнитѣ плавания край St. Nazaire е достигнала 50 възли скоростъ. Размѣритѣ на тая нова морска „бойна единица“ сж следнитѣ: дължина 18 м. и ширина 4,5 м., а дълбочината ѝ е доста незначителна. Снабдена е съ два мотора отъ по 1000 к. с. всѣки единъ и съ две торпедни тржби. По последнитѣ сведения относно едни нови опитни плавания лодката достигнала до 55 възли скоростъ.

Въ Франция отдаватъ грамадно значение на тоя новъ типъ военни „корабчета“. Тия лодки ще сж неocenими въ случаи на блокада или при защита и нападение на военни превози по море. Въ мъгливо време ще могатъ спокойно да се промъкватъ до неприятелскитѣ пристанища и флоти, да се прикриватъ тамъ и да действуватъ съ разрушителната мощъ на торпедата. Срещу тѣхъ въздушнитѣ атаки ще сж безъ значение. Въ морето, наблюдавани отъ самолети, едва ли ще могатъ се забеляза, а благодарение на голѣмата си скоростъ и подвижностъ лесно ще отбѣгватъ артилерия и бомби. Освенъ това малката дълбочина ще позволява промъкването презъ минни заграждения.

Свѣтътъ се надпреварва въ създаването на нови и усъвършенствувани орджия, които да рушатъ и унищожаватъ плодетѣ на благодатния миренъ трудъ.

За отбелязване е, че напоследъкъ английски параходни дружества сж поржчали повече отъ 10 голѣми кораби, които ще обслужватъ прѣжитѣ съобщения между Англия и Австралия. Тия кораби ще иматъ срѣдно около 13000 тона и ще се движатъ съ 15 възли скоростъ.

Два отъ тѣхъ сж вече почти привършени, като сж снабдени съ тотори отъ по 11000 к. с. и въ непълно натоварено състояние ще се движатъ съ 16 възли.

Едно сравнение на полския тонажъ съ тонажа на другитѣ балтийски държави показва въ какво състояние се намира първиятъ за сега.

Полскиятъ флотъ, съставя само 1,6% отъ нѣмския, 5,16% отъ данския, 3,8% отъ шведския, 20% отъ френския, 62% отъ естонския флотъ. Както съобщава г. Mozdzeŭski въ най-скоро време ще се увеличи тонажътъ за тия линии, които обслужватъ балтийскитѣ държави помежду си, освенъ това, ще се набавятъ нови кораби и за редовнитѣ далечни полски линии, съ които се цели отстраняването на чужда конкуренция.

Пристанището Гдингенъ се увеличава все повече. Работитѣ по различнитѣ постройки и технични съоржжения не сж спирани и въ Полша се надѣватъ, че, най-късно следъ две години, Гдингенъ ще бжде едно голѣмо, съвършено въ всѣко отношение, пристанище. Въ това отношение Полша трѣбва да ни служи за примѣръ. Да мислимъ и ние всички и нашата държава малко повече за нашитѣ пристанища и състоянието на флота ни!

Подводницитѣ на държавитѣ около Северно и Балтийско море намиращи се въ европейски води се разпредѣлятъ както следва:

Англия	46	Естония	3 (въ постройка)
Франция	96	Финландия	4
Холандия	13	Швеция	16
Германия	—	Русия	20
Полша	3	Дания	8
Латвия	2	Норвегия	9

Напоследъкъ се забелязва едно значително увеличение въ скороститѣ на търговскитѣ кораби обслужващи линиитѣ за източна Азия. Докато презъ последнитѣ 10 год. срѣдната скоростъ едва достигаше 15 възли, то днесъ не сж никакво изключение бързини отъ 20 и повече възли. Така напримѣръ, новиятъ параходъ „Корфу“, предназначенъ да обслужва линията на източна Азия, има 20 възли скоростъ. Съ зачисляване на корабитѣ „Конте Россо“ и „Конте Верде“ въ търговския флотъ за източна Азия, сжщата скоростъ достигнаха и италианцитѣ. Нѣмскитѣ д-ва „Хапагъ“ и „Ллойдъ“ смѣтагъ да обзаведатъ новостроящитѣ се кораби за източна Азия съ „Бензон“-ови котли и да достигнатъ една

скорост надъ 21 възли. На днешното време има най-голъми примущества и печели най-добре това параходно д-во, чиито кораби иматъ най-голъми скорости, защото въ повечето случаи въпросътъ се свежда до едно бързо и сигурно завладяване на търговскитъ тържища.

Въ Неаполитанското пристанище сж започнали работитъ по направата на единъ огроменъ бассейнъ. Цѣлата гигантска постройка ще продължи 5 години. Следъ окончателното си завършване това ще бжде най-голъмиятъ пристанищенъ бассейнъ въ Европа. Неговата дължина отъ 341 метра надминава съ 103 метра тая на досегашния най-голъмъ такъвъ въ английското пристанище Ливерпулъ. Ливерпулскиятъ бассейнъ е дълъгъ 238 м. Дълбочината при новостроеиятъ се при Неаполъ пристанищенъ бассейнъ ще има 13 м. Разносикътъ по направата му възлизатъ на около 51 мил. итал. лири.

Съобщава: Н. Бакаловъ.

При внасянето на бюджета въ долната камара презъ изтеклата година, английскиятъ министъръ на морската натъртилъ, че въ 1936 г. *английскиятъ флотъ* ще се намира на най-голъмата си висота презъ мирно време; презъ идущитъ три години ще се изпълнява една постоянна годишна програма. Англия ще построи до 1936 г. още 86,350 тона кръстосвачи. Съ изключение на нѣколко разрушители и подводници, въ 1936 г. нѣмало да има кораби съ по-голъмъ отъ предвидения срокъ служба.

Безъ съмнение, английскиятъ въоръжителенъ планъ е билъ повлиянъ отъ французския такъвъ. На французското правителство е билъ разрешенъ *три-милиарденъ кредитъ за въоръжение*, една трета отъ който трѣбва да се употреби за строежъ на кораби. М-рътъ на морската е обещалъ, че ще бжде построенъ и единъ кръстосвачъ отъ типа „Дюн-керкъ“, като компенсация за германския брониранъ кръстосвачъ „Дойчландъ“. Французкиятъ флотъ се усилюва не само съ кораби. Строятъ се и пристанища и укрепления. Пристанището Кале пакъ ще стане база на подводници. Следъ войната то бѣше напуснато, но сега строителнитъ работи сж сигурно вече отново започнати.

Въ *Тихия океанъ* положението не е спокойно; ако Филипинитъ станатъ самостоятелни, Съединенитъ Щати трѣбва да премѣстятъ базата си, още позасилена, на Хавайскитъ острови. Това тѣхно отстъпление отъ западната частъ на Пацифика безпокои Англия, която вижда положението си застрашено. Затова пристанището Дарвинъ — на северния брѣгъ на Австралия, ще бжде направено опорна точка на английския флотъ, ще стане „австралийски Гибралтаръ“. Между това строежътъ на Сингапуръ върви непрекъснато и усилено. Отъ всичко това печели Япония, прѣстенътъ около която значително се разширява и сега тя фактически остава решаващата сила въ западната частъ на Великия океанъ.

Споредъ нѣкои съобщения, Англия възнамявала да купи принадлежация на Португалия и Холандия *о-въ Тиморъ*. — Тоя фактъ съвсемъ изново измѣня военно политическото положение. Тиморъ е най-голъмиятъ отъ Малкитъ Зундски о-ви и е последниятъ етапъ отъ въздушния пътъ Индия—Австралия. Австралийското правителство ще построи модерна радиостанция, а Англия, въ случай че покупката стане, ще направи отъ Тиморъ голѣмъ опоренъ пунктъ на флотата и авиацията. Така английската верига Индия—Австралия ще се засили съ още една брънка.

Съобщава: Р. Ю. Петровъ.

Турция. Презъ м. априлъ т. г., съгласно гръцко-турското споразумение да сподѣлятъ сведенията за корабостроителнитъ си програми, турското правителство е съобщило, че има намѣрение въ най-скоро време да построи 10 подводника. Гърция ще построи само 2 ескадрени торпедоносци.

— Бюджетътъ на Министерството на националната отбрана въ Турция за 1933 — 1934 година възлиза на 40,051,505 т. лири (около 8,250,000,000 български лева). Сумитъ сж раздѣлени така:

за армията	32,373,640 т. лири.
за флотата	3,775,560 т. лири.
за авиацията	943,000 т. лири.
за военната промишленостъ	2,955,800 т. лири.
за картографската секция	603,505 т. лири.

Швеция. Презъ настоящата 1935 година ще влѣзатъ въ строя на Шведския флотъ новопостроенитъ: кръстосвача-хвърчило транспортъ „Готландъ“, подводницитъ „Делфиненъ“ и „Нордканаренъ“ и новитъ страшни кораби отъ типа на „Ягаренъ“.

(Изъ Морской Журналъ, № 57, Прага, 1934 г. и „Морской Сборникъ“, № 5, Ленинградъ, 1934 г. С. Н. М.).

ВЕСТИ ОТЪ БЪЛГАРИЯ.

Коледуването на хора на Б. Н. Морски Сговоръ

Настоятелството на Български Народенъ Морски Сговоръ—Софийски клонъ може да се поздравя съ хубавата си идея за образуването на единъ мѣжки хоръ (коледарски), който по свѣтлитъ празници посети членоветъ на Сговора и др. официални мѣста и изпълни съ голѣмо умение традиционнитъ коледарски пѣсни. Хорътъ се дирижираше отъ познатия на софиянци компонистъ диригентъ г. Драгия Тумангеловъ.

Хорътъ се съпровождаше отъ члена на настоящелството г. Йорданъ Гандевъ и навсѣкжде бѣше приетъ много любезно.

За въ бждеще се основава единъ постояненъ хоръ при софийския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, който ще взема участие въ екскурзиитъ, а сжщо ще дава концерти и въ провинциалнитъ клонове. Този постояненъ хоръ сжщо ще се дирижира отъ г. Тумангеловъ.

Бургазскиятъ Яхтъ-клубъ е взелъ много похвалната и навременна инициатива да устрои презъ Великденската ваканция въ Бургазъ голѣма фотоизложба, гдето ще се покажатъ чрезъ художествената фотография красивитъ ни черноморски и дунавски брѣгове, тѣхнитъ характерни особености, битовитъ черти и поминатъ на крайбрѣжното население, развозътъ на нашето морско дѣло въобще и др. Ние поздравяваме управата на бургазскиятъ Яхтъ-клубъ за това хубаво начинание и пожелаваме пълненъ успѣхъ на изложбата. Въ идния брой ще дадемъ подробно условията за участие въ нея.

М. С.

СКРЪБНА ВЕЕСТЬ

На 5. януарий т. г. се помина въ гр. София дългодушната и ревностна членка отъ дамската група при морския спортенъ легионъ — Варна

госпожица **Минка Ст. Попова**

Богъ да я прости!

Съ благъ характеръ и добродушна, скромна и внимателна — тя ненадейно напусна легиона и се пресели въ вѣчността, като остави легионеркитъ и легионеритъ винаги да чувстватъ празното ѝ мѣсто и вѣчно да си спомнятъ за нея.

Миръ на праха ѝ!

Отъ Морския спорт. легионъ, Варна.



Телефонъ 326

СТРОЕЖЪ НА КОРАБИ И ВСИЧКИ ВИДОВЕ ЛОДКИ КАТО:

МОТОРНИ, РИБАРСКИ, СПОРТНИ, ЛУКСОЗНИ, ПЛАТНОХОДНИ И ДР.

СТРОЕЖЪ, МОНТАЖЪ И ПОПРАВКА НА ВСЪКАКВИ ВИДОВЕ МАШИНИ И ИНСТАЛАЦИИ.

Специаленъ отдѣлъ за желѣзни конструкции, резервуари и електроженни заварки.

ГАРАНТИРАНА ВЕЩА И ПРЕЦИЗНА РАБОТА ПРИ НАЙ-КОНКУРЕНТНИ ЦЕНИ.

9—10

Посредническа агенция „ЛЕГЕ“

гр. София

ул. Леге 5, I ет.

Управлявана отъ дългогодишния журналистъ Бор. Андреевъ.

ПРИЕМА ОБЯВЛЕНИЯ И РЕКЛАМИ

за сп. „МОРСКИ СГОВОРЪ“

И ЗА ВСИЧКИ ДРУГИ ВЕСТНИЦИ И СПИСАНИЯ.

Дава съвети по разни въпроси и прави справки.

Съчинява и корегира разни писменни и печатни работи.

Урежда издаването на разни печатни произведения.

Урежда журналистически анкети.

Превежда отъ и на чужди езици.

Записва и дава сведения за безлихвени заеми за строежъ и пр. при „Подслонъ“.

Посредничество за женитба — има солидни кандидати.

Извършва разузнавания и издирвания за женитб. кандидати.

Продажба и покупка на имоти.

Урежда осигуровки.

Представителство фирми.

На писма неприяжени съ 20 лв. пощ. или гербови марки агенцията не отговаря.

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 който привличат хиляди и хиляди туристи от всички краища на свѣта.



Дружеството поддържа три редовни линии:

- а. Крайбрежна: Варна—Бѣла—Несебъръ—Поморие—Созополъ—Бургасъ—Приморско—Царево—Синьоморецъ и обратно;—два пѣти седмично.—Отъ 15. юний до 15. септемврий директни съобщения Бургасъ—Варна и обратно, специално за курорта.
- б. Пирейска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Пирея—Хиосъ—Митлинь и обратно—два пѣти въ месеца.
- в. Александрийска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Радость—Палестина—Александрия—Портъ-Сайдъ—Островъ Кипръ—Пирея и обратно—два пѣти въ месеца.

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

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

ОБИКНОВЕНИ 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

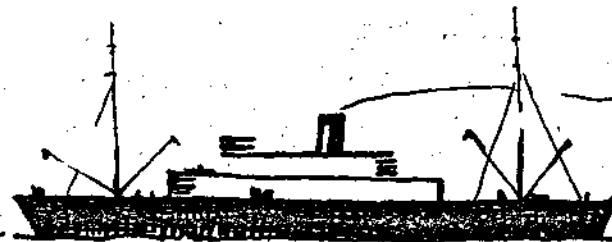
Варна—Бургасъ и обратно	I класа . .	лв. 400
	II класа . .	лв. 300
	III класа . .	лв. 200

Хрѣна 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 малките крайбрежни пристанища по 5 лв. на лице.

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

9—10



СЪДЪРЖАНИЕ:

1. Дванадесетата година — „Морски сговоръ“; 2. Дунавско корабоплаване. — Г. Куповъ; 3. Преимущества на водния транспортъ предъ желѣзопъ-тния. — Христо Русевъ; 4. Какъ става спасяването на потъналите подводници и на обслугата имъ — Д-ръ Г. П.; 5. Къмъ океана за економическо преуспѣване на България. — Н. Найденовъ; 6. Ревностъ — Фани Попова—Мута-фова; 7. По море. — Крумъ Кънчевъ; 8. Зимния гостъ на Варна. — Д-ръ Г. П.; 9. Интересна преправка на германски параходи — С. Н. И.; 9. Новъ апаратъ за спасяване обслугите на подводниците. — С. Н. И.; 10. Калканътъ предъ нашите бръгове. — Д-ръ Т. В. Паспалевъ; 11. Политически прегледъ. — Г. Куповъ; 12. Морски новини; 13. Вести отъ България.