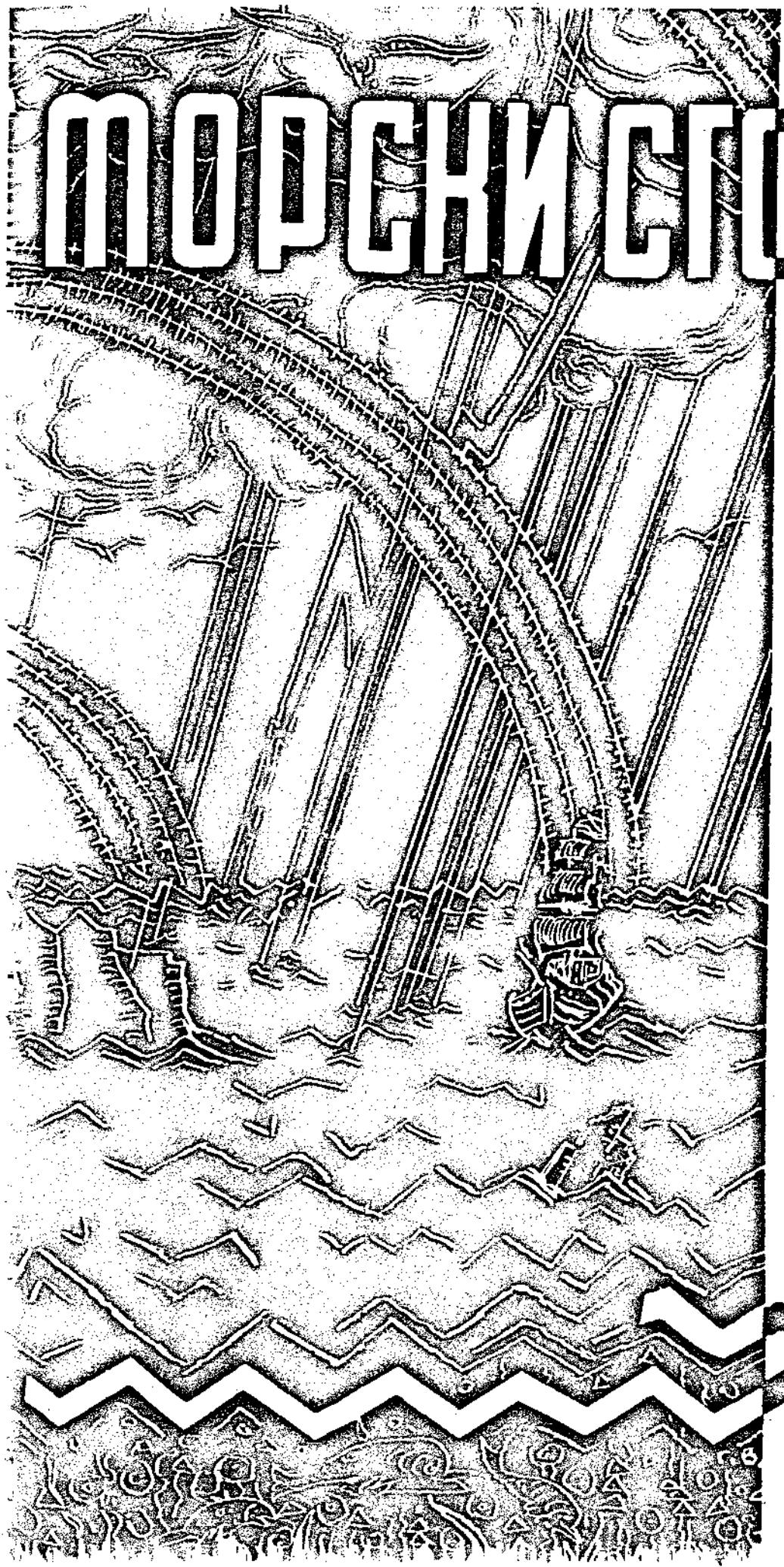
МОРСКИ СВЕТ



XVII година 3

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ЗА ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

Въ края на всѣка операционна година къмъ собственитѣ банкови срѣдства се прибавя и цѣлата чиста печалба.

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

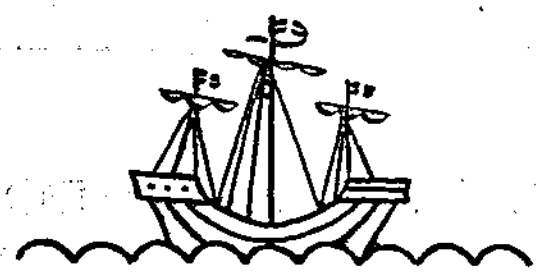
Земедѣлскитѣ стопанства, земедѣлскитѣ кредитни и кооперативни потрѣбителни сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчиитѣ и занаятчийскитѣ кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

И З В Ъ Р Ш В А:

Всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни, при най-износни условия.

Седалище и управление въ София

10 клона и 48 агенции въ всички производителни, земедѣлски градове и села, 250 популярни банки въ цѣлата страна, които извършватъ влогово-акредитивна служба. Постоянна кооперативна изложба въ София.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 17. | Уредба | Брой 3.

Варна, мартъ 1940 год. | Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ | Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

В. Игнатовъ

Нашето дунавско корабоплаване

Р. Дунавъ придоби особно значение съ започване на новата война. Замрѣлиятъ стокообмѣнъ до преди това поради валутни, митнически и други причини изведнѣжъ се оживи и то до такива размѣри, че превознитѣ срѣдства на рѣката станаха недостатъчни. Всичко, което е въ състояние да превозва, е поставено въ движение. Ценитѣ на превознитѣ срѣдства надминаха най-голѣмитѣ предвиждания, а навлата стигнаха съответнитѣ на тѣхъ размѣри. Въпросътъ за обслужване на такъвъ голѣмъ трафикъ е сѫщественъ. Затова нашитѣ пристанища по рѣката днесъ се виждатъ въ затруднение, когато износътъ започне. Тѣхнитѣ размѣри ставатъ недостатъчни за усилената работа презъ сезона.

Констатирайки това положение, ние се запитваме, какво щѣше да бѫде, ако не бѣше предприета постройката и разширението на тѣзи пристанища презъ последнитѣ нѣколко години?

Събитията дойдоха да потвърдятъ предвижданията на Българския народенъ морски сговоръ много по-рано отъ предположенията ни. Хвърленитѣ срѣдства за постройка и обзавеждане на нашитѣ пристанища се оправдаха напълно, защото на тѣхъ се възлага днесъ една отъ най-важнитѣ задачи на нашата стопанска дейность — улеснение на износа. И тѣ оправдаватъ напълно очакванията, като правятъ най-голѣми усилия, за да превъзмогнатъ всички трудности.

Ние станахме вече пълни господари на собственитѣ си пристанища и можемъ смѣло да кажемъ, че тѣ съперничатъ на чуждитѣ по рѣката.

Това е, обаче, само едната часть отъ нашитѣ предвиждания. По отношение на транспорта, въпрѣки непрекѫснатитѣ ни предупреждения, ние се намѣрихме въ невъзможность да вземемъ припадащия ни се дѣлъ, като крайбрѣжна държава. По-право, събитията изпревариха предвижданията ни. Защото рѣчната ни превозна служба е въ периодъ на създаване. Тази година трѣбва да очакваме вече първитѣ кораби отъ възложенитѣ миналата година доставки, за да можемъ и ние да вземемъ участие въ превоза, който така бързо се развива. Макаръ и съ малко закъснение, нашето рѣчно корабоплаване ще се яви въ най-благоприятенъ моментъ, когато търсенето е толкова голѣмо, че службата не ще се нуждае отъ усилия, за да влѣзе веднага въ дейность и то резултатна въ всѣко отношение. Това обстоятелство е отъ голѣмо значение за началото на тази нова служба, която ще има тепърва да се създава, да слага начало на традиции и редъ и да се бори едновременно съ външни трудности. За едно чисто търговско предприятие, каквото се явява тази служба, този въпросъ е отъ решаващо значение.

Защото още съ започването си тя ще може да възстановява сумитѣ, разходвани за нея, следъ като покрие разходитѣ си. А това е едно голѣмо предимство, защото въ търговскитѣ предприятия, особно корабоплавателнитѣ, главното перо е амортизацията: полезната работа на корабитѣ е ограничена.

Колкото изгледитѣ за тази служба сѫ благоприятни, толкова и усилията ни да я организираме по-скоро трѣбва да не намаляватъ, понеже промѣни въ обратна посока не сѫ изключени. Една пропусната благоприятна година може да се отрази върху бѫдещето на тази служба. Защото едно спиране на сѫществуващия усиленъ трафикъ ще създаде излишъкъ въ превознитѣ срѣдства и конкуренция, която ще направи почти невъзможно започването на едно ново превозно предприятие безъ голѣми рискове.

Ето защо ние се питаме, какво щѣше да бѫде положението ни на р. Дунавъ, ако рѣчната ни корабоплавателна служба бѣше изпреварила събитията?

Но по-добре късно, отколкото никога.

Ал. Маноловъ
Председатель на Гл. упр. тѣло
на Бълг. нар. морски сговоръ.

БЛОКАДА и КОНТРОЛА

Почти всѣкидневно четемъ въ печата тѣзи две думи, означаващи срѣдствата, чрезъ които Англия и Франция за сега провеждатъ своя воененъ ударъ върху Германия.

Рано е още да се говори дали тѣзи срѣдства сж ефикасни или не за военния успѣхъ, но невоюващитѣ страни чувствуватъ тѣхнитѣ лоши последствия — поскжпването и липсата на редица материали и храни. Първиятъ резултатъ отъ блокадата и контролата е, че се наруши свѣтовното стопанско равновесие.

Блокадата е прекратяване чрезъ морски сили на съобщенията между неприятелскитѣ брѣгове и свободното море; тя обхваща мѣркитѣ да се попрѣчи съ сила на всичкитѣ търговски сношения по море съ блокиранитѣ мѣста. Блокадата се признава само когато е действителна, когато е обявена и потвърдена отъ върховната власть и когато се поддържа непрекжснато. Като последствие на блокадата следва контролата, която има за цель да разшири блокадата и по отношение на пжтищата, които биха ползували воюващитѣ страни чрезъ неутрални или невземащи участие въ войната държави.

Следователно, по силата на морското международно право нѣма нищо чудно, че Англия и Франция забраняватъ превоза и конфискуватъ всички стоки, предназначени за Германия или излизащи отъ нея. При воденето на морската война това е напълно нормално явление, и така би постжпила всѣка воюваща сила, която владѣе морето.

Като отговоръ на английската и френската морска блокада Германия сжщо обяви за блокирани брѣговетѣ на Англия и Франция и преследва всѣки корабъ, който влиза или излиза отъ тѣхнитѣ пристанища или пъкъ влиза въ конвоитѣ, които придружаватъ керванитѣ отъ параходи съ стоки за Англия, Франция и колониитѣ имъ.

Трѣбва да отбележимъ, че тукъ ние говоримъ за кораби, които носятъ стоки, но не и военна контрабанда — чисто военни материали, като оржжие, взривни вещества, авиация, военни превозни срѣдства, части за кораби, платъ за униформи и др. Такива заловени кораби се напълно конфискуватъ или се потопяватъ и отъ двете страни.

Техническото прилагане на блокадата е разно за двете воюващи страни. Режимътъ на англичанитѣ и французитѣ изглежда по-мекъ отъ този на германцитѣ. Обаче сжщината на двата е безъ разлика, защото ако теоретично бихме могли да размѣнимъ мѣстата на двамата противника, въ такъвъ случай англичанитѣ биха постжпвали сжщо тъй, както постжпватъ сега германцитѣ.

Англичанитѣ и французитѣ, които владѣятъ морето, пресрѣщатъ съ надводни военни кораби натоваренитѣ съ стоки параходи, поставятъ на тѣхъ стража и ги отвеждатъ въ контролнитѣ пристанища, които за източното Срѣдиземно море сж островъ Малта и Хайфа. Тамъ провѣряватъ стокитѣ, пощата и корабнитѣ книжа. Ако се окажатъ стоки отъ Германия или за нея, тѣ биватъ конфискувани. При съмнителни случаи стокитѣ се разтоварватъ за по-внимателно преглеждане; ако се окаже, че тѣ сж за невоюваща страна и отъ нея не ще се транзитиратъ за Германия, разрешава се товарането имъ отново. Корабитѣ, които носятъ стоки, подлежащи на конфискация, се освобождаватъ, следъ като стокитѣ се разтоварятъ въ неутралното пристанище.

Освенъ тѣзи провѣрки, естествено, консулскитѣ и разузнавателнитѣ органи на Англия и Франция зорко следятъ въ пристанищата на невоюващитѣ държави какви стоки се товарятъ и закжде се изпращатъ.

Трѣбва да признаемъ, че напоследъкъ контролнитѣ власти вникнаха добре въ работата си и станаха доста експедитивни, поради което и задръжкитѣ сж търпими.

Германия за поддържането на блокадата отъ своя страна си служи съ подводници, самолети и минни заграждания. Понеже английскитѣ и френскитѣ търговски кораби сж въоржжени, германцитѣ контролиратъ пжтищата съ бързоходни военни кораби, подводници и водосамолети и действуватъ внезапно и безъ предупреждение; това изглежда по-жестоко, но този видъ блокада не може иначе да се приложи.

Английската и френската блокада е много точна и ефикасна. Германската блокада дава сериозенъ резултатъ само по часть отъ източнитѣ брѣгове на Англия, но не може да попрѣчи на превоза между Дувъръ и Кале, както не може да се справи и съ военнитѣ конвои, които придружаватъ керванитѣ отъ търговски кораби.

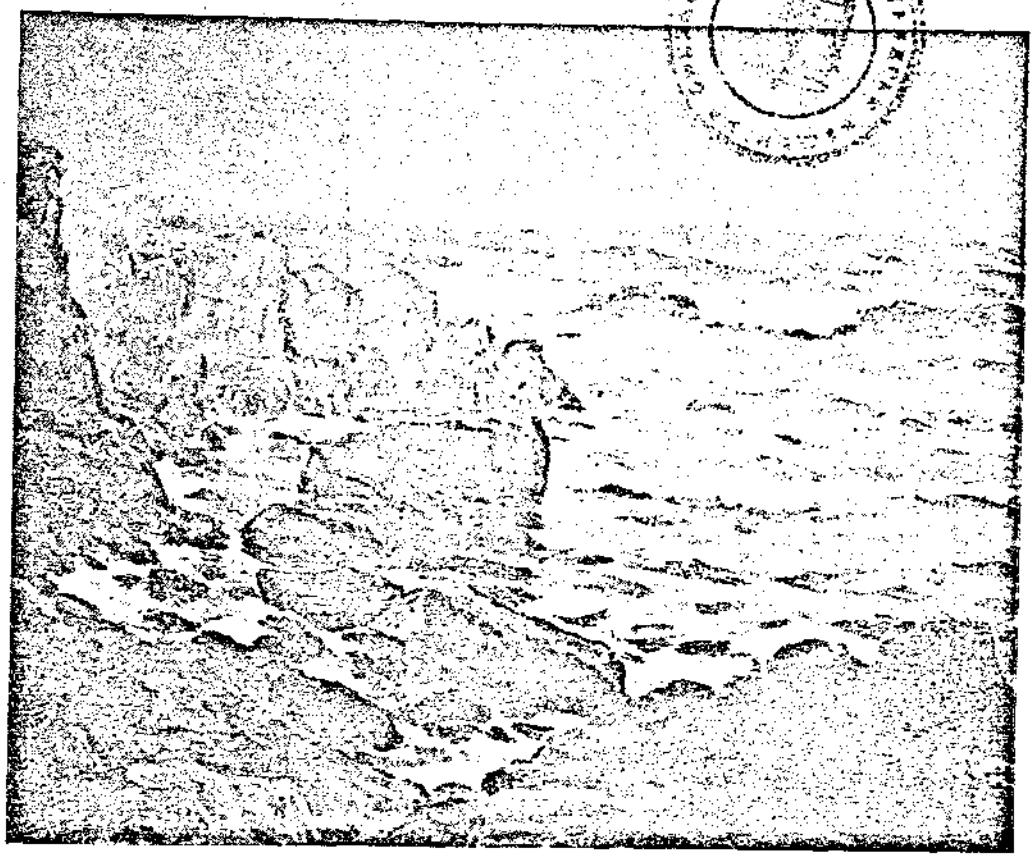
Ясно е, че блокадата е много сериозно военно морско действие, и че отъ нея страда цѣлиятъ свѣтъ, а особно малкитѣ и слабитѣ.

Като сериозно противодействие отъ страна на Германия къмъ англо-френската блокада се явява свободниятъ й тилъ на истокъ. Обаче истокътъ е въ периодъ на организиране, и отъ бързината и ефикасността на това организиране ще зависи може би и бждещиятъ изходъ на днешната война.

Трѣбва да се има предвидъ сжщо, че въздушнитѣ сили още не сж напълно използувани за прилагането на блокадата и на противоблокадата, а това изглежда да стане сега напролѣть, когато времето се подобри.

И така, блокадата чрезъ всичкитѣ си прояви и срѣдства увеличи рисковетѣ, продължи пжтуванията, усложни живота на море; навлата и застраховкитѣ се вдигнаха твърде много. Хората страдатъ и ще страдатъ дотогава, докато международната справедливость възтържествува и разпростре своята благодать надъ изстрадалото човѣчество.

За тази справецливость, за нейното прилагане къмъ Дунава и нашитѣ морета ратува и Българскиятъ народенъ морски сговоръ.



Морето е сърдито
отъ Г. Велчевъ

А. Симеоновъ

Значението на воднитѣ пѫтища и родното корабоплаване

Деветнадесетото столѣтие може да се охарактеризира като такова на най-голѣмъ икономически и културенъ прогресъ на народитѣ. Културата, която залѣ съ бързо темпо дори и най-изостаналитѣ народи, увеличи до голѣма степень потрѣбноститѣ на хората и стана причина за онзи усиленъ обмѣнъ на блага, който ние познаваме подъ името търговия. Странитѣ производителки започнаха да изпращатъ резултатитѣ отъ своя трудъ дори и до най-отдалеченитѣ части на свѣта, за да получатъ срещу тѣхъ онова, което имъ липсва, и отъ което тѣ се нуждаятъ. Този обмѣнъ би билъ почти немислимъ, ако превознитѣ срѣдства не бѣха достигнали до това колосално развитие, на което ние сме свидетели днесъ. И наистина, колкото една страна е по-културна, колкото по-голѣми сѫ, следователно, нейнитѣ нужди, толкова по-развити сѫ нейнитѣ пѫтища и съобщения. Шосетата, желѣзницитѣ, рѣкитѣ, моретата, а най-после и въздухътъ — всичко това е въ услуга на свѣтовния обмѣнъ. Фактътъ, че този до голѣма степень засилилъ се обмѣнъ пожела и даже успѣ да завоюва атмосферата за своитѣ цели, говори доколко е той необходимъ за днешния интензивенъ животъ.

Когато се говори за международни съобщения, ние инстинктивно имаме предъ видъ само морскитѣ такива. И действително, значението на тѣзи съобщения далечъ надминава значението на всички останали съобщения, взети заедно. Морскитѣ пѫтища сѫ стократно по-удобни отъ сухоземнитѣ, и почти цѣлата международна търговия се обслужва отъ тѣхъ.

Както ни е известно, 3/4 отъ земното кълбо е покрито съ вода, която мие брѣговетѣ на почти всички държави въ свѣта. А колко е важно да граничи една държава съ море, показва фактътъ, че имаше такива, които се намѣсиха въ европейската война само за да се сдобиятъ съ морска брѣгова линия. Всички морета, било естествено или изкуствено, сѫ свързани помежду си, като по този начинъ водното пространство дава възможность на една страна, която допира на море, да се сношава направо съ която иска останала страна. Понеже морето не търпи обособяване и е, следователно, неутрално, митническитѣ и други формалностни бариери тукъ абсолютно отсѫтствуватъ и не се явяватъ като прѣчка въ съобщенията, както това често се случва при сухоземнитѣ пѫтища.

Преди още да се развие корабоплаването, а фактически дори до времето на въвеждането парната машина като корабенъ двигатель, моретата се смѣтаха по-скоро като прѣчка за съобщенията между странитѣ, съ които тѣ граничатъ. Днесъ, обаче, когато корабоплаването, движейки се успоредно съ всички отрасли на икономическия напредъкъ, ни дава мощно и сигурно срѣдство за разнасяне на свѣтовнитѣ блага и когато пѫтуването по море е по-бързо и по-сигурно отколкото по суша, моретата не само че не затрудняватъ, а до висша степень улесняватъ съобщенията между странитѣ, които раздѣлятъ.

Безъ да подценяваме ни най-малко значението на сухоземнитѣ пѫтища, не може да не признаемъ, че морскитѣ такива сѫ много по-важни, поради

нѣколкото свои градски преимущества. Преди всичко, морето не само е най-просторниятъ и най-достжпенъ пжть, но то е сжщо така и най-еднородниятъ елементъ по земното кълбо. Това именно прави водния пжть много по-лесенъ и много по-евтинъ отъ сухоземния. Докато при прокарването на желѣзници и шосета по сушата височинитѣ, рѣкитѣ и кривинитѣ представляватъ голѣми прѣчки и за тѣхното преодоляване се изискватъ градски срѣдства, на море тѣзи неудобства сж абсолютно непознати. Докато отъ друга страна шосетата и желѣзницитѣ изискватъ специално и непрекжснато подържане, морскиятъ пжть не се нуждае отъ подобни грижи, защото той никога не се износва. Освенъ всичко това, по водния пжть могатъ да се пренасятъ голѣми количества стоки въ една само транспортна единица, нѣщо което е невъзможно при сухоземнитѣ транспортни срѣдства. Въ най-добрия случай единъ влакъ може да превозва до 800 тона стока. Като сравнимъ само тази цифра съ тонажа на единъ океански параходъ, който достига вече до 40 — 50,000 тона полезенъ товаръ, ще ни стане съвършенно ясно преимуществото на морския транспортъ за международната търговия.

Но още едно важно преимущество има водниятъ пжть предъ сухоземния. Това е, че докато последниятъ е свързанъ само съ известни области, които той обслужва, и представлява, тъй да се каже, нѣщо линеарно, което много ограничава неговия капацитетъ, морскиятъ пжть, напротивъ, позволява много и разнопосочни линии. Когато капацитетътъ на една линия отслабне благодарение на различно стекли се обстоятелства, морскитѣ транспортни единици се насочватъ по друга по-доходна линия, безъ да харчатъ каквито и да било срѣдства за строежъ на нови пжтища.

Ето, значи, кое кара народитѣ да се стремятъ къмъ морето или къмъ басейни, свързани съ него, и съ цената на много голѣми жертви да пазятъ това море за себе си и за своето народно стопанство. И не само го пазятъ тѣ, но и най-рационално го използуватъ, за да разнасятъ блатата на своята страна навсѣкжде, кждето пожелаятъ, или по-скоро кждето националнитѣ имъ интереси диктуватъ.

За щастие, и България има море. И ние, българитѣ, не по-лошо отъ другитѣ нации ценимъ нашето море. Но ние не можемъ да се наречемъ още морска държава, защото нашитѣ транспортни срѣдства сж много оскждни. Ние сме млада държава, а освенъ това ни сполетѣха редица нещастия, за да не се упрѣкваме въ нехайство по отношение на морската си политика. Ако още и да не вървимъ въ кракъ съ останалитѣ народи, ние упорито се стремимъ, макаръ и далечъ на лѣвия флангъ, да се наредимъ въ колоната на морскитѣ държави.

Сега за сега нашето корабоплаване едва разполага съ 8 морски и 3 рѣчни кораба. Цѣлиятъ тонажъ на тѣзи кораби едва достига до 25,000 тона, което число е много малко въ сравнение съ това, което иматъ нашитѣ съседи. Жертвитѣ, обаче, които правителството прави за родното корабоплаване и самиятъ новъ курсъ на морската политика на България ни даватъ куража да вѣрваме, че то ще се развива нормално занапредъ и ще стане гордость за нашата млада държава.

За сега единчкиятъ представитель на българското морско корабоплаване е Българското търговско параходно дружество, което, подпомогнато отъ държавата, просжществува и при най-тежкитѣ моменти на свѣтовната криза. Корабниятъ ни паркъ е доста малъкъ и на пръвъ погледъ би било смѣшно да се говори, че той играе нѣкакво си „градско" значение, но все пакъ нѣколкото случили се презъ различни времена факти ни показватъ, какво самото сжществуване на Б. Т. П. Д-во и дунавското ни корабоплаване се оказватъ отъ много голѣма полза за нашето стопанство.

Ето и нѣколко факта, които идватъ да ни покажатъ, че именно „градско", а не другояче трѣбва да се нарече значението на малкия ни търговски флотъ. По причина на нещастния завършъкъ на европейската война за насъ, следъ окупацията нашето търговско корабоплаване въ цѣлия свой съставъ се реквизира отъ французката армия, за да обслужва часть отъ нейнитѣ задачи. По това време въ Цариградъ имаше голѣмо движение, и неговиятъ пазаръ стана извънредно оживенъ. Нашитѣ стоки намираха много добъръ пласментъ, и търговията ни съ Цариградъ се засили до висока степень. Нѣмаше, обаче, кой да обслужва нашето стопанство, и то бѣше принудено да плаща скжпи навла, за да използува така близкия за него пазаръ. Това навло за различнитѣ стоки се движеше между 600 и 900 лева на тонъ. Когато на следната година французитѣ освободиха нашитѣ параходи, последнитѣ веднага се поставиха въ услуга на цариградския пазаръ, и навлата моментално спаднаха до 150—300 лева на тонъ стока. Естествено, това трикратно намаление на навлото се прѣко отрази и на нашия износъ, който още повече се увеличи.

Нашитѣ кораби далечъ не можеха да обслужватъ силно развилия се тогава трафикъ и не тамъ е тѣхната най-голѣма заслуга. По-голѣмата часть отъ него се обслужваше все още отъ чужди кораби, но градската роля, която изигра родното ни корабоплаване, се състоеше въ това, че всички кораби, бидейки конкурирани, намалиха навлата си, и нашето народно стопанство спести градски суми, които иначе щѣше да заплати на чужди компании. Този фактъ отвори очитѣ на много наши общественици и близки на морската идея дейци и стана мечъ въ тѣхнитѣ ржце, съ който тѣ сразяваха противницитѣ си. А противници морската идея имаше тогава много.

Другъ единъ фактъ, сжщо така очебиещъ и ясно говорящъ за значението на родното корабоплаване, се случи презъ 1933 година. Тогава нашата търговия съ яйца за Испания бѣше взела значителни размѣри. Износътъ, обаче, на тѣзи яйца ставаше съ чужди параходи, и нашитѣ търговци, а заедно съ тѣхъ и цѣлото ни стопанство, пъшкаха подъ ярема на две сдружили се чужди параходни дружества, които вземаха навло по 8 златни шилинга на каса яйца. Търговцитѣ на яйца се обърнаха къмъ държавата и къмъ Б. Т. П. Д-во съ молба да се започне обслужването на тази линия съ български параходи, като сжщевременно се намалятъ навлата. Отговорнитѣ фактори обърнаха внимание на справедливитѣ искания на търговцитѣ, и колкото смѣшенъ да се виждаше отначало фактътъ, че параходното дружество реши да изпрати своя най-старъ и най-малъкъ параходъ „България"

да услужва на тѣзи търговци, това решение направи чудо, защото безъ да става нужда параходъ „България" да предприеме своето пѫтуване, което едва ли би могълъ да изпълни, навлата моментално бѣха намалени на 5'5 шилинга на каса.

Въ последствие чакъ параходитѣ „Балканъ" и „Мария Луиза" действително обслужваха тази линия, но не защото имаха смѣтка, а само да регулиратъ навлата, и то понеже имъ бѣше по пѫтя за Хамбургъ. Тѣзи два парахода, заедно съ доставения въ последствие „Родина", и досега подържатъ още западноевропейската линия, като по този начинъ регулиратъ пъкъ навлата на зърненитѣ ни храни, които се изнасятъ за тамъ.

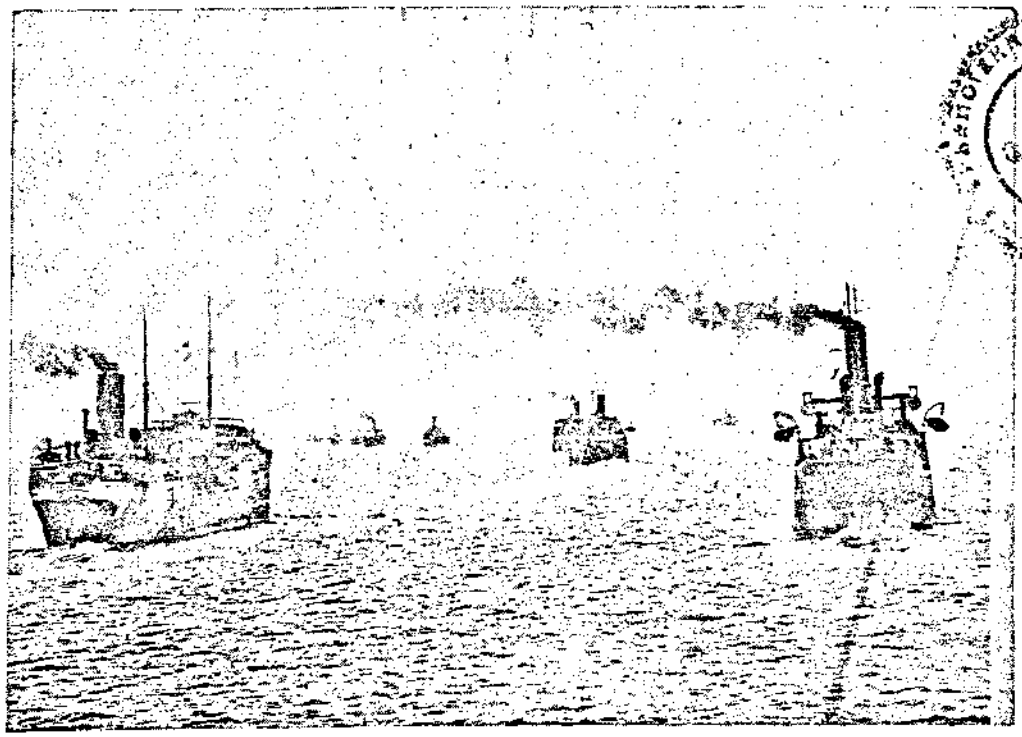
Не е много далечъ отъ насъ и единъ другъ не по-малко красноречивъ фактъ, който вече силно привлича вниманието на общественото мнение, макаръ че въ началото на своето замисляне предизвика не малко подигравки. Думата е за родното ни корабоплаване по рѣката Дунавъ. До преди 1934 година всички наши дунавски пристанища се обслужваха крайбрѣжно отъ чужди, предимно австрийски кораби. Презъ поменатата година, обаче, пристанищнитѣ катери „Витъ" и „Искъръ" бѣха преобърнати въ пѫтнишки корабчета, и тѣмъ се възложи грандиозната задача да обслужватъ нашето дунавско крайбрѣжие. Задачата бѣше изпълнена блѣскаво, и резултатитѣ надминаха всички очаквания. Въ едно съвършено кратко време тѣ отнеха всичкия трафикъ на чуждитѣ параходи, като сѫщевременно намалиха ценитѣ на билетитѣ, съобразно съ тѣзи по нашитѣ желѣзници. Австрийскитѣ кораби станаха съвсемъ излишни въ нашия крайбрѣженъ трафикъ. Сега тѣ донасятъ или взематъ пѫтници отъ нашитѣ пристанища, само когато тѣзи пѫтници отиватъ до нѣкое чуждестранно пристанище, или идватъ отъ такова. Дирекцията на воднитѣ съобщения вече доставя нови удобни пѫтнишки кораби за обслужване на крайбрѣжието на Дунава, а за износъ на наши продукти къмъ Срѣдна Европа се доставятъ четири нови хладилни бързоходни кораби. Съ това се поставя една здрава основа на дунавското ни корабоплаване, и България става вече равноправна членка на стопанското овладяване на Дунава.

Само тѣзи три факта сѫ напълно достатъчни да ни убедятъ, че родното корабоплаване е отъ грамадно значение за народното стопанство и за стопанското преуспѣване на една страна.

Веднъжъ съзнали тъй голѣмата нужда отъ собствено корабоплаване, не ни остава нищо друго, освенъ да заработимъ съ още по-усиленъ темпъ и да го издигнемъ на онази висота, на която настоящитѣ условия позволяватъ. Извършваме непростимъ грѣхъ по отношение на бѫдещитѣ наши поколѣния, ако оставимъ даже и за моментъ неизползувани естественитѣ наши водни пѫтища, докато оставяме други да се ползуватъ отъ тѣхъ и да трупатъ блага за своитѣ нации, благодарение на нашето невежество.

Българското корабоплаване има въ ржцетѣ си по-малко отъ 10% отъ цѣлия нашъ износъ по море. Останалитѣ около 90% се изнасятъ съ чужди кораби. Точно обратенъ е случаятъ съ морскитѣ държави. Тѣ извършватъ почти цѣлия свой износъ съ собствени кораби, а това безспорно има голѣми преимущества за тѣхното народно стопанство. Освенъ че изнасянитѣ стоки се пазятъ въ добро състояние, бидейки подъ своя националенъ флагъ, но тѣ се и насочватъ за тамъ, кѫдето пазаритѣ сѫ най-изгодни. Отъ друга страна, естествено е, че единъ голѣмъ търговски флотъ се явява като единъ по-мощенъ регулаторъ на навлата, отколкото малкиятъ такъвъ.

За засилване на нашето корабоплаване напоследъкъ се работи много. Общо е съзнанието, че



Морски конвой

както досега то е играло важна роля въ нашия стопански животъ, така и занапредъ ще продължава да оправдава възлаганитѣ му надежди. Не само това, но то ще стане мощенъ факторъ за нашето икономическо и стопанско преуспѣване, като се нагоди къмъ нашитѣ условия, както доставката на двата нови парахода „Варна" и „Шипка" идва да ни покаже.

Нашата страна е предимно земедѣлска и скотовъдна. Нашиятъ износъ на зеленчуци и плодове всѣки день нараства. Млѣчнитѣ ни произведения сѫщо намиратъ добъръ пазаръ въ чужбина. Не е далечъ времето, когато ще почнемъ да изнасяме замразено месо и заклани птици, вмѣсто да ги изнасяме живи, както правимъ сега. Това ни се налага, ако искаме да направимъ продуктитѣ на нашето скотовъдство и птицевъдство конкурентоспособни и годни да достигнатъ до голѣмитѣ европейски пазари. А всичко това изисква хладилни кораби, или най-малкото кораби, които да иматъ часть отъ товарнитѣ си помѣщения хладилни. Такива сѫ именно новопостроенитѣ кораби на Б. Т. П. Д-во „Варна" и „Шипка" и поржчанитѣ моторни кораби за Дунава.

Този фактъ трѣбва само да ни радва, защото той показва, че нашата морска политика се насочва вече по своя правиленъ пѫть. Доста време трѣбваше да мине, докато невежеството се разпръсне, и морскитѣ ратници наложатъ своята съвременна идея, но нека смѣтаме вече, че тази борба е завършена, и да приобщимъ усилията си за пoскорошното издигане на родното ни корабоплаване.

По отношение на морскитѣ си пѫтища България може да се смѣта облагодетелствувана страна. Ние граничимъ съ една голѣма и оживена рѣка, която ни позволява да проникнемъ до сърдцето на Срѣдна Европа, а нашето Черно море ни свързва съ пазаритѣ на цѣлия останалъ свѣтъ. Ние сме до Срѣдиземното море, което е едно отъ най-оживенитѣ въ търговско отношение.

Единъ само недостатъкъ иматъ иматъ нашитѣ водни пѫтища, а той е, че тѣ сѫ полуотворени за външния пазаръ. Босфорътъ и Дарданелитѣ сѫ териториални води на турската държава и при единъ неблагоприятенъ случай могатъ да бѫдатъ затворени за нашето корабоплаване.

Срѣдиземното море е най-важното второстепенно море отъ системата на Атлантическия океанъ. То покрива една площь отъ около 3,000,000 кв. километра и благодарение на своето извънредно благоприятно разположение още отъ най-стари времена е играло голѣма роля въ международната търговия. То е било кръстосвано отъ търговски кораби още по времето на финикийцитѣ и е било люлка на цивилизацията презъ различнитѣ епохи. По неговитѣ брѣгове се зараждатъ всички древни култури — египетската, гръцката и римската, които сѫ безспорно стълбата, по която се е издигнала днешната европейската цивилизация. Значението на Срѣдиземно море сравнително намалѣ следъ откриването на Америка, понеже новиятъ и богатъ материкъ отчасти измѣсти посоката на свѣтовната търговия. По онова време се издигнаха голѣмитѣ търговски народи по източната часть на Срѣдиземно море. Неговото значение наново нарастна презъ втората половина на деветнадесетото столѣтие поради нѣколко причини.

Съ прокопаването на Суецкия каналъ Срѣдиземно море стана най-важното транзитно море въ свѣта, защото свързва Европа съ Индия, Австралия и Източна Азия, между които търговията е много развита.

Втората причина е преодоляването на Алпитѣ като препятствие за сношение на Северна и Срѣдна Европа съ Срѣдиземно море. Тогава бѣха прокопани нѣколко тунели и бѣха построени желѣзопѫтни линии до нѣколко пункта на това море.

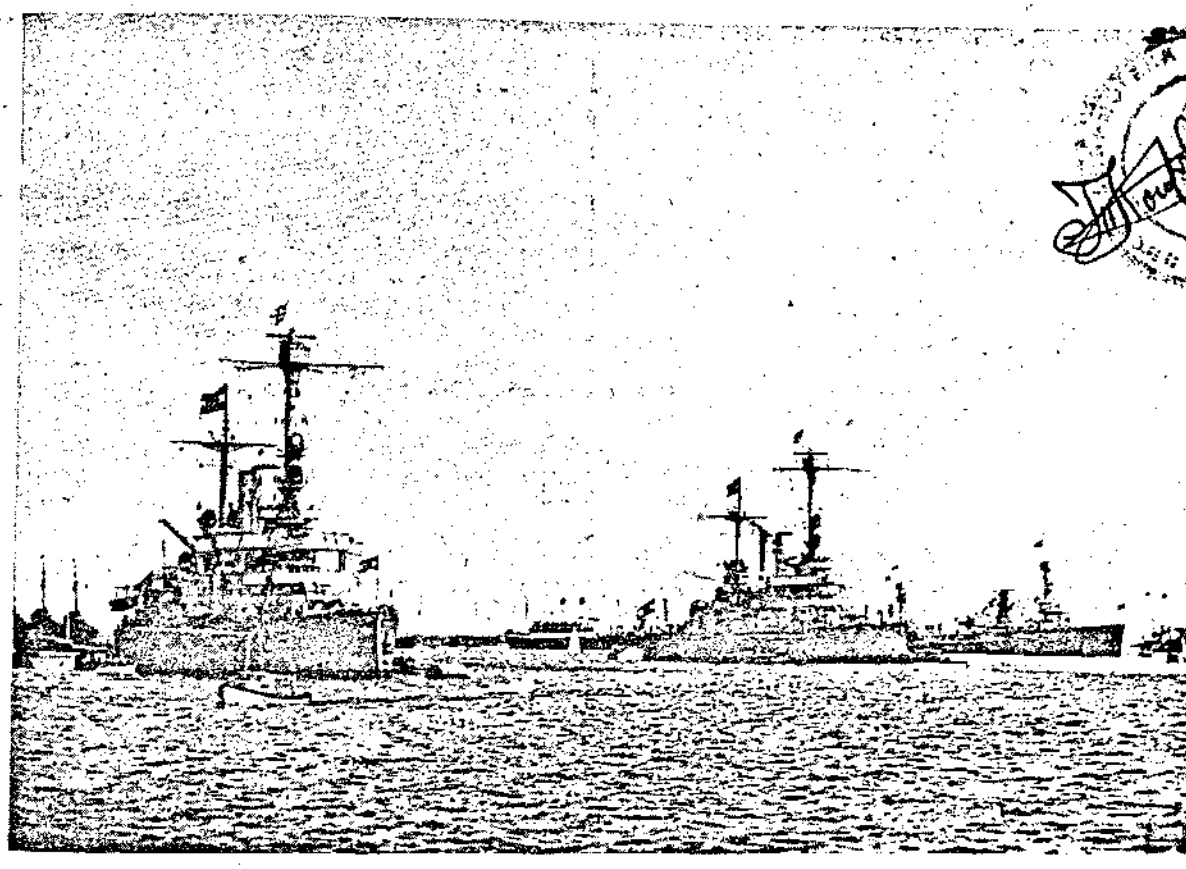
И като трета причина се явява освобождението на балканскитѣ народи отъ турска власть и създаването на нѣколкото нови държави—Гърция, Сърбия и България, въ които стопанскиятъ животъ закипѣ съ много по-силенъ темпъ, отколкото при прогнилата Отоманска империя.

Следъ Атлантическия океанъ понастоящемъ Срѣдиземното море е най-посещаваното такова въ свѣта. Презъ него минаватъ повече отъ 90 редовни параходни линии. Нашата страна се намира въ извънредно благоприятно положение да принадлежи къмъ басейна на това море, което се най-много посещава отъ параходитѣ на почти всички нации въ свѣта, но при сегашнитѣ си граници ние влизаме въ контактъ съ него само посрѣдствомъ Черно море и Дунава. Договорътъ за миръ презъ 1919 год. ни отне излаза направо на това море, като по такъвъ начинъ затвори най-главната врата на нашата външна търговия.

Дунавътъ може да обслужва нашия търговски обмѣнъ почти кржгла година, но неговиятъ недостатъкъ по отношение на нашата международна търговия се състои въ това, че неговото устие е въ чужди ржце, а това е една сѫществена прѣчка. При такова положение, понеже голѣмитѣ морски параходи не могатъ да идватъ до нашитѣ дунавски пристанища, износътъ на нашитѣ храни трѣбва да става, като се претоварватъ тѣ отъ малкитѣ дунавски шлепове на голѣмитѣ морски параходи въ нѣкое достѫпно за последнитѣ пристанище. Такива пристанища сѫ Браила, Галацъ и Сулина, които сѫ притежание на Румъния. Като последствие отъ това произлиза ненормалното явление, че крупната търговия съ български жита има за центъръ не българско, а румънско пристанище. По такъвъ начинъ естественията пѫть на нашата дунавска житница къмъ западно-европейскитѣ и други извънчерноморски пазари не се явява самостоятеленъ и напълно свободенъ.

Съзнавайки това, българската държава отдавна вече взема мѣрки да отклони този трафикъ и го насочи къмъ черноморското ни пристанище Варна. Но въпрѣки всички загуби, които тя понася, поради намаленитѣ такси по желѣзницитѣ, тѣзи мѣрки не постигатъ своята цель. Понеже къмъ пристанището Варна се придава единъ много удължень и съвсемъ неестественъ хинтерландъ, обслужването му се явява много мѫчно, и нашитѣ жита, въпрѣки всичко, се изнасятъ повече по Дунава.

Единственитѣ пристанища на нашето Черно море, презъ които става международната ни търговия това сѫ Варна и Бургасъ. Варна е отдушникъ на Северна България, а Бургасъ на Южна. Трафикътъ на цѣла Южна България, следъ като ни отнеха Бѣломорието се насочи презъ Бургасъ. Частно за Бургасъ това донесе едно значително оживление, но общо за нашето стопанство то се



Германски военни кораби въ Килъ

отрази съвсемъ неблагоприятно. И тукъ, както при Варна, хинтерландътъ се явява единъ дълъгъ коридоръ, който много мжчно се обслужва. Освенъ тѣзи недостатъци, както и по-преди се спомена, нашето Черно море е полузатворено такова, а съ това при изключителни обстоятелства неговата стойность извънредно намалява.

Много по-голѣмо значение за нашия стопански животъ би имало Бѣло море. То е единственятъ изходъ на България къмъ всесвѣтското тържище. Въ това може да ни убеди само едно поглеждане на картата на Балканския полуостровъ. Нѣма друга балканска държава, която да има така близко до него производителнитѣ си центрове, както България. Единъ излазъ на това море ще ни доближи извънредно много и до Архипелага, кждето условията за нашата търговия сж твърде изгодни.

Отъ друга страна, подъ чието и да било друго владение, поради липса на хинтерландъ това крайбрѣжие остава безъ всѣкакво значение.

Бѣлото море е бѣлъ дробъ за България. Презъ него ние ще задишаме правилно и ще се върнемъ къмъ нашия нормаленъ стопански животъ, така безмилостно осакатенъ следъ войната.

Излазътъ на Бѣлото море трѣбва да бжде мечтата на всѣки българинъ дотогава, докогато тя стане действителность.

Така само морскитѣ пжтища на България ще станатъ напълно независими.

Така само морска България ще заживѣе съ пулса на морето.

П. А. Шишковъ

КОНТРАБАНДИСТИ

Разказва ми го единъ нашъ морякъ. Точно по думитѣ му ще го разкажа и азъ:

„... Та за хашиша искамъ да ти поприкажа. Десеть години минаха оттогава. Бѣхъ въ Кюстенджа, гдето стоехъ безъ работа. Хамалувахъ изъ пристанището. Единъ день дойде единъ малъкъ гръцки параходъ отъ около двеста тона. Казваше се „Елени". Натоварихме го съ брашно въ трюмоветѣ и съ дъски върху палубата. Понеже ми бѣ омръзнало хамалуването, решихъ да се прехвърля до Цариградъ, та оттамъ да мога да се амбаркувамъ на нѣкой голѣмъ параходъ. Решилъ така, азъ се явихъ при „барбата" на „Елени", т. е. при капитана. Свалихъ шапката си, както си му е редътъ, а той ми я дръпна изъ ржцетѣ и ми я нахлузи на главата:

— Азъ,—каза,—отъ моряцъ съмъ станалъ капитанъ, затова нека всѣки морякъ съ шапката си да стои предъ менъ! На ти и цигарка! — почерпи ме той.

Запалихъ отъ неговата цигара и съвсемъ приятелски го помолихъ да ме вземе за моякъ поне до Цариградъ.

— Нѣщо повече, — тупна ме по рамото, — и оттатъка Цариградъ те вземамъ!—смигна ми той таинственно. — Щомъ стигнемъ въ Цариградъ, имамъ си навло за Александрия. Скжпо навло за Александрия! — смигна ми пакъ съ едното и съ другото око дяволито.

Отпжтувахме отъ Кюстенджа ...

Следъ два деня бѣхме разтоварили всичката си стока въ Цариградъ, а азъ бѣхъ записанъ въ екипажа на „Елени", чиито хора съ мене наброяваха четиринадесеть души.

Бавихме се още два деня въ дочакване на стоката, която трѣбваше да отнесемъ въ Александрия. Но стоката не дойде. Никаква стока не дойде, а просто-на-просто на втория день вечерьта по мръкване една голѣма салапуря*) се хързулна съ вжженитѣ си възглавници о нашия бортъ, за петь минути нахвърли около тридесеть торбички въ парахода ни и по живо и здраво отмина бързо по течението на Босфора ... Изведнъжъ гръмна сподавената команда на нашия „барба":

— Готови на котвата! Тръгваме...

Бѣгаме ли? . . Що ли? . . Та това ли бѣше всичката стока? . . Като крадци се начувалихме на бака и започнахме да дърпаме вжжетата, а капитанътъ съ сподавенъ гласъ не прекжсваше да съска:

— Глигора, педя! Глигора педя**). . .

Отвързахме вързалата отъ шамандурата, и „Елени" съ пъленъ ходъ мръдна къмъ Леандровата кула, а оттамъ изви и засочи къмъ Сарай Бурну, който бързо остана отъ дѣсната ни страна, Значи — отпжтувахме.

Та тѣзи тридесеть торби, които ни нахвърли салапурята, тѣ ли само бѣха стоката, за която трѣбваше да бъхтимъ пжть до Александрия? Заслужаваше ли да се пжтува толкова стотици мили само за тридесеть торби навло, и то за торби които имаха—нѣмаха повече отъ 15—16 килограма тежесть? . . Въ тъмнината тѣ ми се видѣха като торби, прилични на онѣзи, които въ Смирна ги пълнятъ съ стафидитѣ „султание". Нѣщо подобно, отъ такава величина. Въ тъмнината тѣ ми се сториха, като да бѣха гладки, чисти, щателно обвързани, пригладени като кукли. И, докато да разбера нѣщо повече по тѣхъ, повикаха ме на бака при корабника. . . А когато се върнахъ за втори пжть да видя интересната стока, тя вече липсваше отъ мѣстото си. И доколкото разбрахъ, тя била вече прибрана и скжтана, а трюмътъ — единственниятъ трюмъ на кораба — бѣ затворенъ.

Презъ нощьта узнахъ, че натоварената стока била хашишъ, п о л о в и н ъ т о н ъ хашишъ за Александрия!

Единъ отъ моряцитѣ весело ми забеляза:

— Хванатъ ли ни, сбогомъ на морето! Ще ни тикнатъ въ затвора за 101 година! А не хванатъ ли ни, ако благополучно предадемъ „стоката", щѣли сме да имаме петорни заплати, вънъ отъ богатата почерпушка, която щѣлъ да ни даде „барбата". Ако операцията по предаването на „стоката" би излѣзла сполучлива, щѣли сме да бждемъ облагодетелствувани и съ други подобни навла, а ний — моряцитѣ на „Елени" — щѣли сме били „да играемъ" съ пари. Второто подобно навло се било пакъ приготовлявало въ Цариградъ, стига ний да сме били „хора на мѣстото си, като герои".

Презъ нощьта, докато стоехъ на кърмилото, капитанътъ ми обясни, че навлото за тридесеттѣ торби хашишъ било равно на навлото, което се дава за две хиляди тона обикновенна стока.

— Тоесть, — обясни „барбата", — ако бѣхме натоварили две хиляди тона брашно, ний щѣхме да получимъ по-малко пари, отколкото ако благополучно разтоваримъ хашиша! — смигна той многозначително. — Все едно, че нося две хиляди тона стока.

Добави той, че би могло да се забогатѣе въ кжсо време, стига да бждемъ всички единодушни, умни, предпазливи, енергични и смѣли ...

Ясно азъ разбрахъ, че всичкитѣ ний четиринадесеть души на „Елени" бѣхме си турили главата въ торбата ...

И презъ двата часа, докато стоехъ на кърмилото „барбата" не прекжсна да ми приказва за разни енергични, смѣли и ловки моряци, които съ контрабанда били успѣли да станатъ милионери... Приказвà за нѣкойси Валяно, който билъ изнасялъ спиртъ и водка, за нѣкакъвси Атанасияди, който билъ пренасялъ тютюнъ, за трети нѣкойси Хараламбосъ, който билъ изнасялъ копринени платове. И, въ заключение, той додаде:

— А азъ—на най-скжпото! На хашиша! Петь рейсове съ хашишъ да направя, готовъ съмъ следъ това „Елени" на митничаритѣ да я подаря! Следъ петия ми рейсъ като този, нека да конфискуватъ парахода ми!

И така, азъ се улучихъ на първия рейсъ. На пробния рейсъ, съ който отваряхме контрабандната навигация на нашиятъ „барба", капитанъ Спиро, който инъкъ взето бѣше опитенъ петдесетгодишенъ, отличенъ морски вълкъ, който презъ цѣлия си животъ билъ работилъ само за да може да се добере до собственъ корабъ, съ който да може да разполага напълно ... И най-после той се бѣ добралъ до цельта си: бѣ станалъ корабоначалникъ и корабостопанинъ на „Елени".

Откжснали се отъ Цариградъ, ний си запжтувахме, както си му е редътъ: по всичкитѣ правила на плаването и по реда на административнитѣ разпореждания, съ напълно редовни книжа, съ манифестъ — като празенъ параходъ, който отива въ Александрия за стока ...

На другия день ний салютувахме старитѣ, дарданелски черни броненосци и навлѣзохме въ Егея ...

Следъ две денонощия стигнахме Родоса. Изобиколихме го отъ северъ. И, вмѣсто да се насочимъ къмъ Александрия, насочихме се къмъ Бейрутъ ...

На другия день по обѣдъ, щомъ се показа Бейрутъ, барба Спиро намали хода на „Елени". И така съ малъкъ ходъ пжтувахме, докато се стъмни... По мръкнало, на десетина мили отъ брѣга, отъ невидѣлица дойде на борта ни една голѣма лодка, изъ която пролазиха двама души араби при насъ. „Елени" съвсемъ спрѣ хода си и не запали отличителнитѣ си фенери. Нѣщо повече, барба Спиро нареди да се угасятъ всичкитѣ свѣтлини. Остави

*) Дълга цариградска товарна лодка.
**) Бързо, деца! — по гръцки

на постъ върху моста корабникъ Ставро, за да бди надъ приближаващитѣ се кораби и да мѣсти кораба въ лѣво и дѣсно, ако затрѣбва. А самиятъ капитанъ Спиро се затвори въ кабинката си съ двамата араби. Следъ половинъ часъ съвещания барба Спиро излѣзе съ гоститѣ, нареди пакъ да започне да се вдига пара и подаде ржка само на единия отъ гоститѣ си. Арабинътъ, съ който барбата взе „сбогомъ", слѣзе въ лодката, въ тъмната си лодка, отвърза вжжето си и отблъсна отъ борта ни... Зашава тънкиятъ силуетъ на лодката, която бързо изчезна въ тъмнината. Минаха петнадесеть или двадесеть минути, а следъ това капитанъ Спиро се качи на моста съ другия арабинъ, даде пъленъ ходъ напредъ и засочи носъ къмъ Александрия... Далъ курсъ върху Александрия, барбата даде нареждане: цѣла нощь да се пжтува безъ свѣтлини. Следъ това той викна корабника, предаде му дежурството и заедно съ арабина слѣзе въ малкото салонче, гдето си отвориха бутилка дузико и започнаха тихичко да си приказватъ и да се чукатъ съ малкитѣ си чашки. По всичко се виждаше, че арабинътъ бѣ желанъ и скжпъ гость на Спира. Следъ часъ, далъ кабинка на арабина за почивка и сънь, Спиро пакъ се качи на моста и изпрати корабника да спи.

Цѣла нощь пжтувахме хайдушки, безъ фенери.

Съмна се: небе и море... Все сжщиятъ курсъ...

Надвечерь се откри по хоризонта александрийскиятъ фаръ... Арабинътъ и Спиро разтвориха очи въ фара и пакъ си засъскаха двамата сподавено... Още намалиха хода...

Спиро издаде още по-строга заповѣдь отъ сноцната:

— Съвсемъ никаква свѣтлина да не свѣтва изъ кораба!

Даже и цигарата се забрани: който искалъ да пуши, нека да се приберѣлъ въ кубрика!

Неотлжчно застанаха на моста барбата и арабинътъ, а ний, така да се рече, вървѣхме на пръсти по палубата, за да не смущаваме двамата ни водача, които бѣха много възбудени на моста...

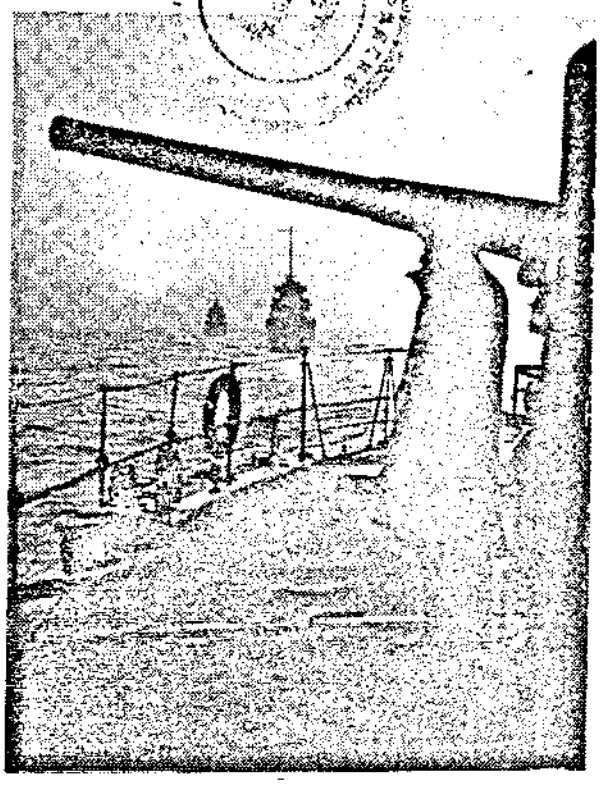
Спиро свърна въ лѣво... Изоставихме фаровитѣ лжчи въ дѣсно... Оттукъ арабинътъ пое командуването на кораба. Застаналъ всрѣдъ моста, той започна да командува на кърмчията. Значи — той действуваше нѣщо, като пилотъ... Арабинътъ пакъ мръдна на кърмчията да вземе въ лѣво... Пакъ въ лѣво... Все въ лѣво... Още намалихме хода... Винтътъ едва-едва туптѣше... А очитѣ на барбата и арабина разтваряха орбититѣ си, та дано да зърнатъ нѣщо... Тѣ се страхуваха отъ нѣщо и търсѣха нѣщо. Избѣгваха нѣщо и търсѣха нѣщо...

Изведнъжъ престана въртенето на витлата, и „Елени" почна да се върти отъ инерцията си въ широкъ кржгъ. Крѣкна сподавениятъ гласъ на барбата къмъ корабника:

— Ставро, хвърляй лота и хубаво си отваряй очитѣ да не заседнемъ!

Започнахме да мѣримъ дълбочинитѣ, и Ставро тихо засъска къмъ моста съ нумерацията на дълбочинитѣ...

Капитанъ Спиро и арабинътъ стоеха, като на тръни и, съ издадени туловища напредъ, душеха въ въздуха, като сжщински звѣрове. Па и ний, проточили вратове надъ бортоветѣ, разтваряхме очи



Английска морска патрулна служба въ Ламаншъ

до сълзи, та дано да видимъ страшното или очакваното... Страшното бѣше нѣкой полицейски катеръ, а очакваното — нѣкаква лодка, която щѣла била да дойде къмъ насъ по нареждането на онзи арабинъ, който се бѣ прибралъ въ Бейрутъ.

Пакъ малъкъ ходъ напредъ, и пакъ въртене въ широкъ кржгъ... А отсреща свѣтѣше Александрия, като сборъ отъ безчисленi диаманти, единъ отъ другъ по-различни... А презъ това време капитанъ Спиро нареди да извадимъ изъ трюма тридесеттѣ торби съ хашиша...

Извадихме ги и пакъ трепетно зачакахме нова заповѣдь отъ моста.

Арабинътъ и Спиро псуваха и нервно дърпаха мустацитѣ си, хапѣха ги и стреляха погледи въ тъмнината... Ни мигване, ни сънь за никого. Така протраяхме до полунощь...

Въ очакване да предадемъ нѣкому торбитѣ — вече не веднъжъ се бѣхъ докосналъ до тѣхъ. Това бѣха шикозни, гумени торби отъ по шестнадесеть килограма съдържание, съ херметически затворени уста. Така, както бѣха стегнати, тѣ можаха да протраятъ съ цѣли дни въ водата, безъ да може капка да проникне въ хашиша...

И, най-после, когато къмъ три часа започна да се подава единиятъ рогъ на последната четвърть на луната изподъ хоризонта, капитанъ Спиро слѣзе отъ моста, дойде до торбитѣ и започна да ги връзва една за друга. Подпомогнатъ отъ Ставро, той ги навързва на три групи отъ по десеть торби. Провѣрилъ повторно, дали здраво бѣха вързани, той привързва на всѣко вжже и по едно парче старъ чугунъ. Накара ни да спустнемъ чугунитѣ въ водата. Проточихме следъ това навързанитѣ торби следъ чугунитѣ и най-накрая на вж-

жетата завързахме по една малка зелена, дървена шамандурка.

Докато спущахме торбитѣ въ морето, лунниятъ сърпъ бѣ успѣлъ вече да изплава надъ хоризонта съ червено-кървавата си свѣтлина. Морето свѣтлѣеше и тукъ-таме се видѣха силуети на вѣтроходи. Спиро пустна една псувня по адресъ на Панагия*) и се качи на моста.

Бавно дадохме ходъ на северъ, а очитѣ на барбата и арабина още не преставаха да следятъ цѣлия хоризонтъ къмъ онова мѣсто, гдето бѣхме спуснали торбитѣ съ зеленобоядисанитѣ шамандурки.

Следъ два деня пакъ бѣхме въ Бейрутъ, далече задъ рейда на Бейрутъ. Посрещна ни сжщиятъ онзи арабинъ, който преди нѣколко дни бѣ оставилъ другаря си въ нашия корабъ. Качвайки се на палубата, съ засмѣно лице той подаде на капитанъ Спиро една телеграма отъ Александрия, която казваше:

„Пратенитѣ тридесеть юрдечки съ зеленитѣ глави се получиха живи и здрави".

Свѣтнаха лицата на арабина и барбата. Свѣтнаха и нашитѣ лица отъ новината, която ни се преведе отъ Спиро.

*) Богородица

— Педя, хашишътъ си е отишълъ на мѣстото си! — рече Спиро и засука мустацитѣ си, като генералъ, който бѣ спечелилъ първото си сражение. — Педя, — повтори той ухиленъ къмъ всички ни, — по шише дузико отъ мене на всѣкиго заради благополучния изходъ на първата ни „работа"! А въ Цариградъ, следъ като получимъ паритѣ, братски ще дѣлимъ турскитѣ лири!

Дебаркирахме арабитѣ и се понесохме пакъ къмъ Цариградъ... Барбата бързаше къмъ Цариградъ, защото бързаше да използува промеждутъка на днитѣ на последната четвърть на луната и първитѣ дни на новолунието, които ни гарантираха напълно тъмни нощи, извънредно благоприятни за доближаването ни до александрийския брѣгъ...

Стигнахме въ Цариградъ, гуляхме и пихме до насита съ турскитѣ си лири, които бѣхме получили, а следъ това наново зачакахме други тридесеть торбички хашишъ. Два-три часа преди да отплуваме, азъ избѣгахъ отъ „Елени" и останахъ въ Цариградъ, за да чакамъ по-добъръ, по-рѣденъ параходъ, на който да се амбаркувамъ..." — така бѣ завършилъ разказа си нашиятъ морякъ.

Ст. Денчевъ

АЛТМАРКЪ

Сждбата на корабитѣ, както и тази на хората, се решава често пжти отъ нѣкои фактори, които на пръвъ погледъ изглеждатъ съвършенно незначителни.

На 17 октомврий 1939 год. германскиятъ крѫстосвачъ „Графъ Шпее" залови английския танковъ корабъ „Хънтсманъ", който бѣше на пжть отъ Дурбанъ за Англия. По-късно „Графъ Шпее" потопи още петь параходи и прехвърли екипажитѣ имъ на борда на германския търговски корабъ „Алтмаркъ". На 6 декемврий командантитѣ и старшитѣ помощници на потопенитѣ английски кораби бѣха обратно прехвърлени на „Графъ Шпее", и двата кораба — „Графъ Шпее" и „Алтмаркъ" — се раздѣлиха за сетенъ пжть. Тѣзи хора, следъ освобождаването имъ въ Монтевидео, дадоха предъ тамошната английска легация пълно описание на „Алтмаркъ". Ако тѣ бѣха останали на „Алтмаркъ", никой не щѣше да узнае за тѣхното сжществуване.

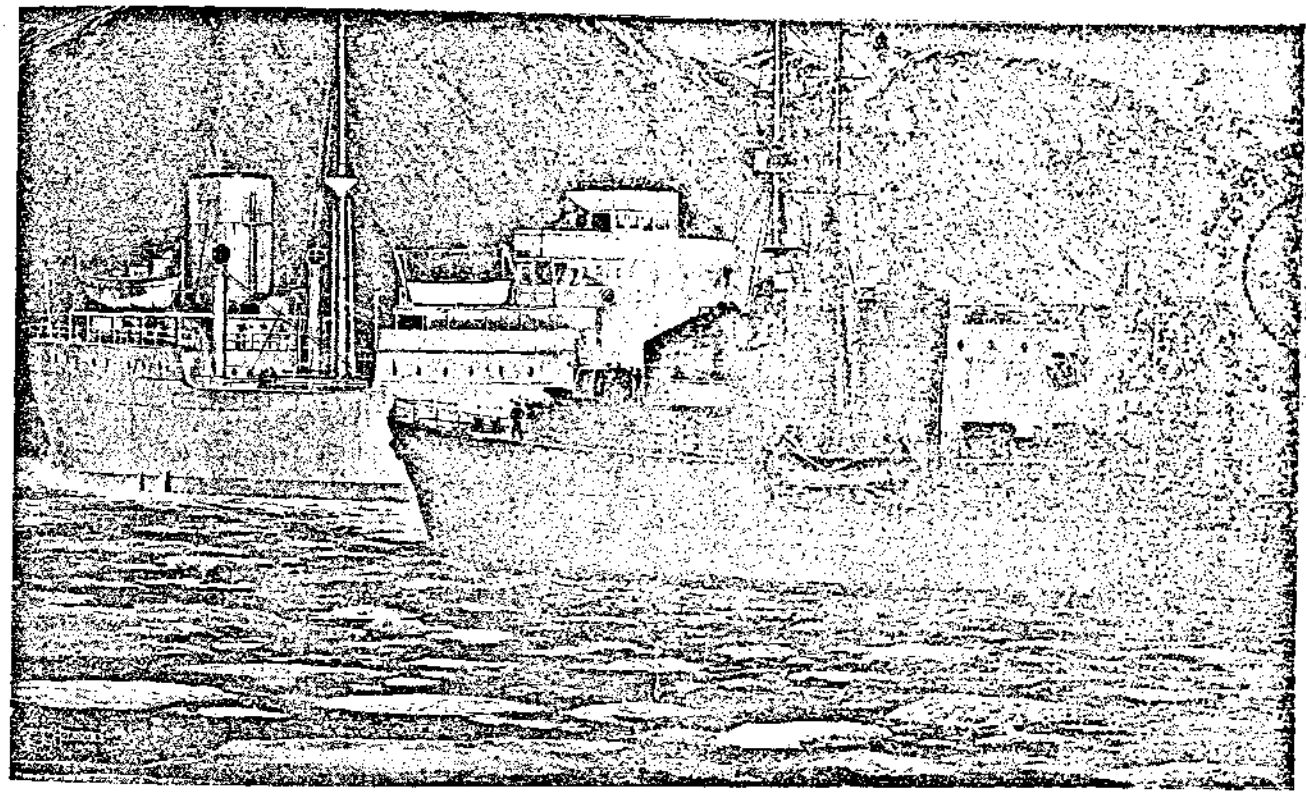
Въ петъкъ сутриньта, 16 февруарий 1940 год., три английски разузнавателни самолета откриха „Алтмаркъ" и донесоха за неговото мѣстоположение. Сжщия день следъ обѣдъ група изтрѣбители, изпратени да пресѣкатъ пжтя на „Алтмаркъ", забелязаха последния, пжтуващъ на югъ, въ близость на норвежкия брѣгъ и ескортиранъ отъ две норвежки канонерки.

На южния брѣгъ на Норвегия се намира малкиятъ фиордъ, нареченъ „Ионсенъ фиордъ". Този фиордъ е дълъгъ около 2,000 м., широкъ около 500, съ отворъ около 180 м. „Алтмаркъ" влѣзе въ фиорда, придруженъ отъ норвежкитѣ канонерки. За командующия на флотилията английски изтрѣбители, който се намираше на „Косакъ", изглеждаше невѣроятно, че „Алтмаркъ" можеше да бжде воденъ отъ норвежкитѣ военни кораби, ако имаше на борда си 300 английски пленници. Ето защо „Косакъ" последва норвежкитѣ канонерки въ фиорда, за да поиска обяснения.

Скалитѣ, покрити съ снѣгъ, се издигаха стръмно надъ водата и се отразяваха върху стъкленатa й повърхность. Отъ малкото рибарско селище, което оставаше по дѣсния бортъ, хората излѣзоха, за да видятъ какво ще се случи.

„Алтмаркъ" навлѣзе нагоре въ фиорда, а двѣтѣ канонерки се обърнаха, за да посрещнатъ „Косакъ". Командующиятъ на канонеркитѣ заяви, че „Алтмаркъ" е билъ изследванъ предния день, че е билъ опълномощенъ да плава презъ норвежки териториални води съ пилотъ на борда, че не е носѣлъ никакво оржжие, и че норвежцитѣ не знаятъ нищо относно присжтствието на английски пленници на борда му. „Косакъ" напустна норвежкитѣ териториални води и потърси инструкции отъ адмиралтейството. Той ги получи. Тѣ бѣха кратки и съвършенно ясни: ако английскитѣ пленници не бѣха на „Алтмаркъ", кѫде бѣха тогава тѣ, само единъ човѣкъ можеше да отговори на този въпросъ, и това бѣше капитанътъ на „Алтмаркъ". „Косакъ" влѣзе наново въ водитѣ на „Ионсенъ фиордъ", за да разбули тайната.

Бѣше вече нощь, великолепна лунна нощь. Всички кжщи по брѣга бѣха обилно освѣтени. Лжчитѣ отъ прожектора на „Косакъ" откриха веднага „Алтмаркъ" срѣдъ ледоветѣ въ отдалечения край на фиорда. „Алтмаркъ" сжщо запали прожектора си и го отправи върху мостика на „Косакъ", за да попрѣчи на навигацията му, и започна да сигналува съ една морзова лампа, че се намира въ Норвегия. Единъ отъ норвежкитѣ военни кораби се приближи до „Косакъ", и последниятъ помоли за разрешение да се изпрати съ



„Косакъ" напада „Алтмаркъ" въ Ионсенъ фиордъ

норвежкия корабъ една смѣсена комисия отъ норвежци и англичани на борда на „Алтмаркъ". Отначало капитанътъ на норвежкия корабъ отговори, че не може да се приближи презъ ледоветѣ до „Алтмаркъ", но по-после се съгласи да отиде на „Косакъ" и лично да придружи групата. Капитанътъ на „Косакъ" приближи носа на кораба до кърмата на „Алтмаркъ", и първиятъ офицеръ скочи на палубата на последния, залови хвърленото му отъ „Косакъ" вжже и завърза двата кораба наедно. Една група отъ 30 моряка, въоржжени съ пушки и щикове, и двама офицери съ револвери бѣше готова и при завързването на корабитѣ, се качи веднага на борда на „Алтмаркъ". Като предпазна мѣрка противъ неволенъ изстрелъ предпазителитѣ бѣха спуснати, но магазинитѣ заредени. Горната палуба на „Алтмаркъ" бѣше добре освѣтена. Никой не се виждаше по нея. Следванъ отъ своитѣ хора, първиятъ офицеръ тръгна напредъ по единъ малъкъ мостъ, който съединяваше кърмата съ надстройкитѣ и мостика. Преминавайки презъ една желѣзна врата, групата бѣше посрещната отъ единъ германски офицеръ съ пистолетъ, насоченъ срещу тѣхъ, но той, виждайки безполезностьта отъ това, сви рамене и захвърли пистолета на палубата. Командантътъ и офицеритѣ на „Алтмаркъ", които бѣха на мостика, заети съ машинния телеграфъ, неохотно признаха, че английскитѣ пленици се намиратъ на борда. Машинитѣ бѣха спрѣни, но корабътъ продължаваше да се движи назадъ и заседна съ кърмата си на скалитѣ на другия край на фиорда. „Косакъ" отдаде вжжето и се оттегли, за да не сподѣли участьта на „Алтмаркъ" върху скалитѣ, и застана между входа на фиорда и „Алтмаркъ".

Докато първиятъ офицеръ контролираше мостика, единъ мичманъ и единъ подофицеръ събираха германския екипажъ между палубитѣ. Внезапно се чу единъ изстрелъ, и подофицерътъ падна, сериозно раненъ. Той бѣше отнесенъ въ лазарета, кждето германскиятъ лѣкарь го прегледа. Малки сблъсквания произлѣзоха тукъ-таме по кораба, докато германскиятъ екипажъ бѣше поставенъ подъ стража. Една лодка, пълна съ германци, се спустна задъ борда, обаче се строши върху леда, и хората увиснаха по вжжетата. Друга група, въоржжена съ пушки, избѣга по леда къмъ брѣга — вѣроятно това бѣше въоржжената група отъ „Графъ Шпее", поставена на борда на „Алтмаркъ", за да пази пленницитѣ. Следъ като нѣмскитѣ офицери бѣха сложени подъ стража, първиятъ офицеръ накара команданта да му покаже кжде се намиратъ пленницитѣ. Пазачитѣ бѣха избѣгали и отнесли ключоветѣ съ себе си. Английскитѣ моряци строшиха бравитѣ съ прикладитѣ на пушкитѣ си, и 299 души пленници бѣха освободени. Тѣ се събраха на носа на кораба. Тогава „Косакъ" се приближи презъ пропукващия се ледъ, носъ къмъ носъ, и пленницитѣ съ своитѣ принадлежности се прехвърлиха на борта му. Той се забави малко поради спасяването на единъ моряк отъ германския екипажъ, който бѣше скочилъ отъ „Алтмаркъ" въ водата. Какви бѣха причинитѣ за това, не можа да се узнае, тъй като по пжтя за Англия той умрѣ. Германскитѣ офицери и екипажъ бѣха доведени до носа на „Алтмаркъ", и английската група, носеща съ себе си ранения подофицеръ, се качи наново на борда на „Косакъ". Още еднъжъ „Косакъ" се обърна къмъ входа, напустна водитѣ на „Ионсенъ фиордъ" и се отправи на пжть за Англия. Той пристигна тамъ на следния день следъ обѣдъ и следъ нѣколкомесечно затворничество пленницитѣ се намѣриха у дома си.

Карлъ Пронофъ

Каналътъ Рейнъ–Майнъ–Дунавъ

Още презъ 793 г. императоръ Карлъ Велики се бѣ опиталъ да установи канална връзка между Дунава и Майнъ, тъй наречените изкопи на Карла Велики (Fassa Carolina), отъ които и до днесъ има още останки.

Хиляда години по-късно въ Франция бѣха изработени по образци нови и твърде обширни проекти за канали, преди всичко за съединяването на Дунава съ р. Одеръ и единъ втори такъвъ за за съединяването на р. Сава съ Адриатическо море. Съ последния е трѣбвало да се открие единъ новъ и евтинъ пѫть за унгарскитѣ храни къмъ Далмация и Италия. До изпълнение на тѣзи проекти не се е дошло, обаче, поради голѣмитѣ разходи, които е трѣбвало да се иждивятъ за тѣхъ.

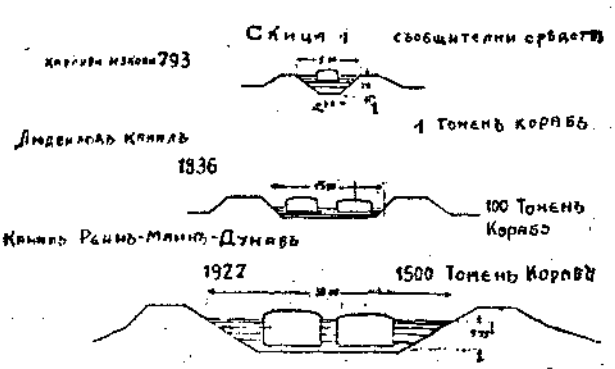
Въ началото на 19 столѣтие е билъ построенъ каналътъ Виена — Нойщадтъ. Този каналъ е първиятъ изкуственъ воденъ пѫть отъ Дунава (при Виена) до Триестъ. Голѣма часть отъ него е пропаднала днесъ. Презъ 1836 — 1846 г. баварскиятъ краль Людвигъ I бѣ заповѣдалъ прокопаването на тъй наречения каналъ на Людвига, който и до днесъ още свързва Дунава съ р. Майнъ. Неговитѣ размѣри сѫ ограничени, и по него могатъ да минаватъ кораби до 100 тона. Въ всѣки случай той не отговаря на изискванията на единъ голѣмъ воденъ пѫть.

Всички тѣзи канали сѫ били прокопани съ по-голѣми трудности, отколкото каналитѣ въ низката долина на Северна Германия, поради мѫчния за прокопаване геоложки теренъ.

Ако проследимъ вертикалната линия на централния европейски вододѣлъ, който раздѣля областьта, по която тече р. Дунавъ отъ рѣкитѣ, които текатъ къмъ северъ и Източно море, ще установимъ, какво че сѫщо най-дълбокитѣ седловини притежаватъ височина отъ 300 до 500 метра надъ морското равнище, докато тази на р. Рейнъ при Майнцъ е само 82 м., на р. Елба при Аусигъ 137 м. и на р. Одеръ при Бреслау 116 м. надъ морското равнище.

Недавна едно параходно д-во отъ Франкфуртъ бѣ решило да уреди служба за подържане движението на р. Рейнъ — Дунава съ моторни кораби, използувайки Людвиговия каналъ. Тази служба ще бѫде подържана съ малки кораби отъ по 100 тона (10 вагона) товароподемность, но и тя ще има само второстепенно значение.

Възвестенията отъ генералъ-фелдмаршалъ Гьорингъ строежъ за каналъ, свързващъ Рейнъ — Майнъ—Дунавъ, ще създаде, обаче, единъ воденъ пѫть за голѣми кораби, който ще изисква една съвсемъ друга обстановка, съ по-голѣми размѣри и работоспособни шлюзове и който ще следва изобщо линията на Людвиговия каналъ.



Леглото на канала ще има ширина на повърхностьта 38 м., която ще дава възможность да преминаватъ паралелно два голѣми шлепови керванн.

Дълбочината на канала ще бѫде 3.75 м., така, че по него биха могли да плаватъ кораби отъ по 1500 тона.

Въ скица 1 сѫ дадени сравнителнитѣ размѣри на Карловитѣ изкопи и каналитѣ на Людвига и Рейнъ—Майнъ—Дунавъ.

Каналътъ Рейнъ — Майнъ — Дунавъ (скица 2) започва отъ Майнцъ, напущайки Рейнъ минава близо край Франкфуртъ, Офенбахъ, Ашафенбургъ, Вюрцбургъ и Бамбергъ, край Людвиговия каналъ нагоре презъ Нюрнбергъ къмъ Байлнгрисъ и надъ р. Алтмюлъ и при Келхаймъ (около 40 клм. надъ Регенсбургъ) се съединява съ Дунава.

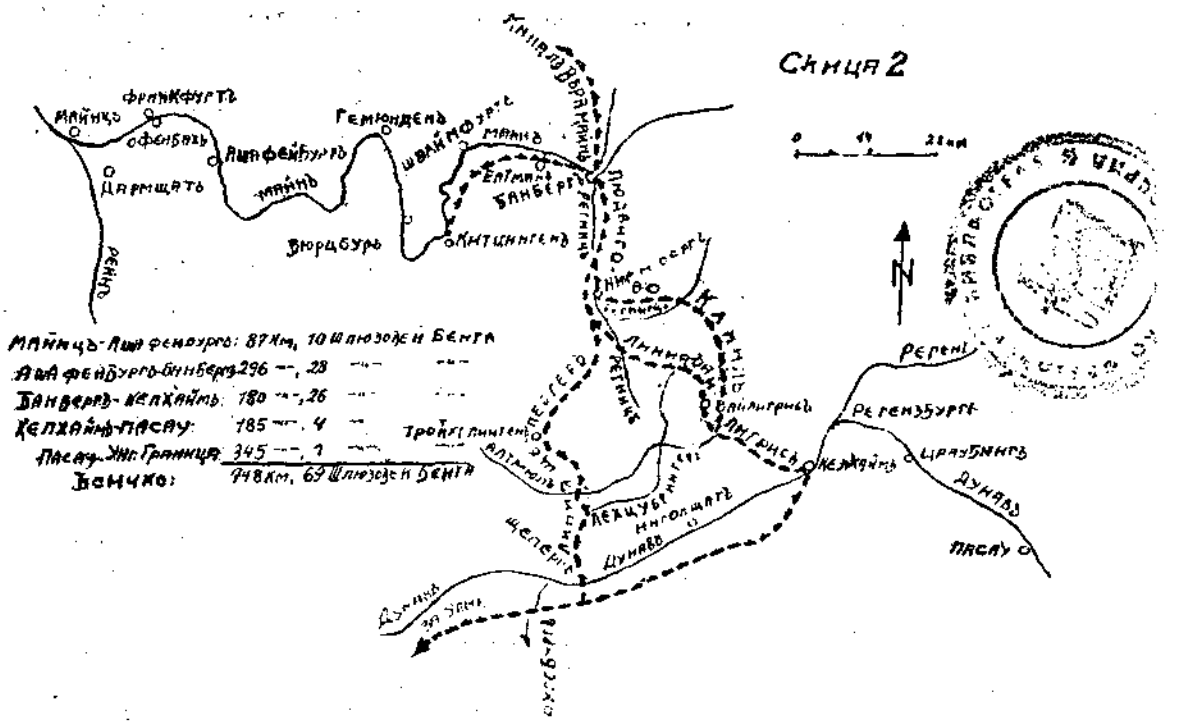
Върху канализирането на р. Майнъ се е работило още отъ преди, тъй като правителството на Райха се бѣше задължило още презъ 1921 г. при своитѣ проекти за воднитѣ пѫтища да създаде една каналня връзка отъ Бамбергъ презъ Нюрнбергъ до Келхаймъ. Поради неблагоприятното стопанско положение презъ първитѣ десеть години следъ войната работата, обаче, не можа да напредне.

Въ речьта си на 26 мартъ 1938 г. генералъ-фелдмаршалъ Гьорингъ отбеляза че една отъ най-важнитѣ задачи на правителството е ускоряване постройката на канала Рейнъ — Майнъ — Дунавъ, за да може по този начинъ да се свърже австрийското стопанство съ това на Райха по воденъ пѫть. Изграждането на този воденъ пѫть бѣ промулгирано чрезъ законъ отъ 11 май по-предната година. Въ него се предвижда въ рамкитѣ на четиригодишния планъ постройката на единъ голѣмъ корабенъ пѫть до германо-унгарската граница, който ще трѣбва да се завърши презъ 1945 година.

Постройката е възложена на акционерното д-во „Рейнъ-Майнъ-Дунавъ“, което ще построи канала за смѣтка на Райха. Сѫщото е учредило между Ашафенбургъ и Регенсбургъ седемь бюра за провеждане работитѣ по постройката.

Презъ есеньта на 1938 год. е завършено канализирането на р. Майнъ до Вюрцбургъ, а презъ 1943 год. се проектира да бѫдатъ завършени работитѣ до Нюрнбергъ. Чрезъ това голѣмиятъ воденъ пѫть ще бѫде завършенъ на едно протежение отъ 250 клм. отъ Майнцъ. Сѫщевременно се работи по канализирането на р. Майнъ между Вюрцбургъ и Бамбергъ, следователно още на р. Майнъ.

Строителната програма предвижда работитѣ по канализирането между Вюрцбургъ — Бамбергъ и Байлнгрисъ — Регенсбургъ да бѫдатъ разпределени въ единъ срокъ отъ 7 години. Между Бамбергъ и Байлнгрисъ бѣше започнатъ въ нача-



лото на 1939 год. едновременно строежътъ на много мѣста.

Както е проектирано въ скица 2, Людвиговиятъ каналъ ще бѫде изведенъ въ две направления, а именно отъ Нюрнбергъ въ опредѣлената посока презъ Байлнгрисъ (по линията Байлнгрисъ) къмъ Келхаймъ и второто направление къмъ югъ, за да се стигне Дунавъ при Щепергъ (по линията Щепергъ). Двата канала ще се свързватъ при Лехзибрингеръ. Линията Щепергъ ще създаде на Аусбургъ, Улмъ и Мюнхенъ по-близка връзка съ канала Рейнъ-Майнъ-Дунавъ, колкото тази отъ Байлнгрисъ. Но вѣроятно е, че двѣтѣ линии ще бѫдатъ съединени една съ друга южно отъ Дунава.

Както се спомена въ началото, Карловитѣ изкопи започватъ отъ Бамбергъ, водятъ презъ Нюрнбергъ и завършватъ при Трайхтлингенъ, кѫдето ще се намира проектираното западно разклонение на Людвиговия каналъ. Този каналъ не е достигналъ Дунава. Напротивъ, Людвиговиятъ каналъ (източното му разклонение) е билъ до сега ограниченъ въ плавателностьта си.

Проектира се сѫщо да се използуватъ намиращитѣ се води при горното течение на Дунавъ отъ Улмъ до Келхаймъ и въ връзка съ него да се устрои и тази часть на Дунавъ като голѣмъ воденъ пѫть. Този планъ придава по този начинъ особено стопанско значение на тази слабо населена долина на горния Дунавъ.

Превръщането на тази часть на Дунавъ между Регенсбургъ до Пасау въ единъ голѣмъ воденъ пѫть е извършено вече отъ преди 10 години чрезъ постройката на единъ баражъ по протежение на скалитѣ Кахлегъ надъ Пасау, което обстоятелство се използува въ голѣмъ размѣръ за добиване на електрическа енергия. Въ Остмаркъ ще бѫде нуждно да се извърши голѣма работа, тъй като отъ наутична гледна точка най-трудното за работа разстояние е Ашахеръ-Кахлегъ (надъ Линцъ) и водовъртежитѣ при Грайнеръ. Тукъ Дунавъ има опасни скорости. Въ водното легло се срѣщатъ често водни дупки отъ 15 м., както и скалисти плитковини отъ 2—2.5 метра, така че остава съвсемъ тѣсно плавателно пространство свободно, и движението на корабитѣ може да става само въ едно направление.

Чрезъ голѣмата сило-шлюзова инсталация Ибсъ — Персенбойлъ, която се състои отъ една силова централа, съединена съ една шлюзова такава, плаването става възможно не само въ двѣтѣ направления, но ще има за последствие и регулирането на тока и добиването на електрическа енергия.

Задниятъ шлюзъ ще може да дава токъ на 20—30 клм. нагоре до областьта Грайнъ.

По канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ ще бѫдатъ създадени всичко:

43 голѣми шлюзове съ камари,
22 бента на Майнъ, на р. Алтмюлъ и Дунавъ,
170 голѣми мостове и
6 голѣми предпазни врати.

А всичко това може да даде една представа за грамадния проектъ.

Разходитѣ по строежа на канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ ще възлизатъ на 600 милиона райхсмарки.

Срѣдствата за това дѣло сѫ осигурени, като $^{11}/_{12}$ ще бѫдатъ понесени отъ Райха и $^{1}/_{12}$ отъ Бавария.

Надлъжниятъ профилъ на канала е даденъ въ скица 3.

Каналътъ ще трѣбва да преодолѣе на Рейнъ една височина отъ 330 метра, като една малка часть отъ нея представлява нормално нагорнище, а по-голѣмата такава ще трѣбва да бѫде преодоляна посрѣдствомъ шлюзове и бентове, както се вижда това въ скица 2. Цѣлата дължина на канала отъ Майнцъ до Келхаймъ възлиза на 563 клм., отъ които 250 клм. сѫ вече готови.

Въ Германия предстои постройката още на цѣлъ редъ други голѣми водни пѫтища, изпълнението на които е вече отчасти започнало. Тѣ не

ще бѫдатъ изоставени, обаче, на заденъ планъ съ постройката на канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ, а напротивъ ще вървятъ паралелно съ тази на последния.

Относно тѣзи проекти ще трѣбва да споменемъ и обстоятелството, какво всички заедно съ канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ ще образуватъ една широка канална мрежа на северъ, като по този начинъ значението на този последния ще бѫде извънредно повишено.

Най-значителнитѣ отъ горнитѣ канали ще бѫде каналътъ Вера-Майнъ, който ще свързва Бамбергъ на Майнъ презъ р. Вера и р. Везеръ съ Бременъ. Създаването на такъвъ воденъ пѫть къмъ нѣкое нѣмско пристанище е отъ голѣмо значение тъй като германското стопанство и девизна политика ще се стремятъ да се насочатъ къмъ нѣмскитѣ пристанища. Р. Рейнъ ще увеличи своето значение, чрезъ канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ, въпрѣки че въ долното си течение протича презъ холандска територия и се влива въ Северно море при Ротердамъ.

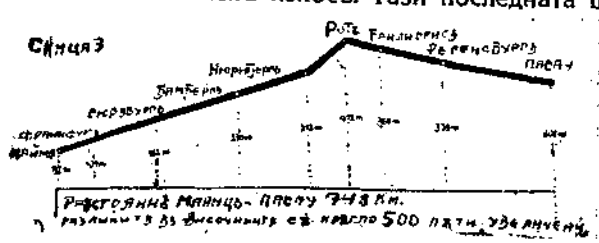
Продажбата, складирането, сортирането и прехвърлянето на стокитѣ въ чужди морски пристанища изискватъ голѣми суми отъ девизи. Но ако стокитѣ бѫдатъ отправяни въ собствени пристанища, тѣзи девизи ще бѫдатъ спестени. По този начинъ ползата отъ собствената работа на германския народъ остава въ него. Поради изложенитѣ именно причини се работи усърдно върху постройката на каналитѣ Рейнъ—Майнъ—Дунавъ и Вера—Майнъ.

Цѣлата дължина на канала отъ ханоферското устие до Бамбергъ възлиза на 282 клм. Разликитѣ въ височинитѣ на нагорнището на р. Вера отъ 239 м. ще бѫдатъ преодолѣни чрезъ 39 баража и една наклонна площь. Падътъ на р. Майнъ отъ 113 м. ще се поддѣли въ 9 стѫпала. Дълбочината, шлюзоветѣ и напрѣчниятъ разрѣзъ сѫ изчислени за 1000-тонни кораби.

Презъ месецъ ноември 1937 год. бѣ започнато канализирането на горната часть на р. Вера. Тъй като отъ сегашното мѣсто на постройката има да се преодолѣятъ още 135 клм. до Бамбергъ, то и каналътъ Рейнъ—Майнъ—Дунавъ ще трѣбва да бѫде завършенъ дотогава.

Проектътъ за канала Вера—Майнъ не е новъ. Още на времето херцогъ Ернсъ фонъ Тюрингенъ е искалъ да свърже р. Везеръ съ р. Майнъ, за да може по този начинъ да съедини баварската канална система съ северницитѣ нѣмски пристанища. Известно влияние вѣроятно сѫ оказали и Наполеоновитѣ войни върху опита, какво презъ време на война лесно се излага корабоплаването на опасности.

Индустрията въ Тюрингия се осланя твърде много на своя силенъ износъ. Тази последната ще



облекчи сѫществено борбата си въ завладяване на свѣтовния пазаръ чрезъ единъ каналъ, който води къмъ морското пристанище Бременъ. Особено на калиевата индустрия ще бѫде дадена възможность да извоюва нови пазари. Поощрението на износа на калиевитѣ соли и тѣхнитѣ деривати, като напр. изкуственитѣ торове и магнезия, е отъ голѣма важность за девизната политика на страната.

Гр. Бамбергъ, който се намира по срѣдата на каналитѣ Рейнъ — Майнъ — Дунавъ и Вера — Майнъ, ще се развие естествено въ единъ пристанищенъ градъ отъ голѣмо значение.

Но сѫщо и други още канали, отчасти вече построени, а други проектирани, ще свързватъ Дунавъ съ германската канална система.

Отъ Вюртембергъ ще бѫде продължена нагоре презъ Щудгартъ постройката на р. Некаръ, която се влива въ р. Рейнъ. Това ще трѣбва да се осѫществи презъ 1944 година.

Проектътъ на единъ каналъ отъ областьта Сааръ презъ рѣкитѣ Гланъ и Кайе съ Рейнъ — каналътъ Сааръ — Пфалцъ, ще бѫде осѫщественъ въ една година.

Стариятъ проектъ за каналъ Дунавъ—Одеръ ще бѫде сѫщо въ близко време разработенъ. Споредъ този проектъ се предвижда съединяването на течащитѣ недалече една отъ друга рѣки Одеръ и Мархъ, които извиратъ въ Нордмеренъ. Последната достига Дунавъ западно отъ Пресбургъ. Решено е вече да се направятъ до 1941 год. нуждитѣ подобрения по протежение на нѣмското владѣние на р. Одеръ. Тази рѣка се втича въ Източното море при Щетинъ и е свързана съ канала Одеръ—Шпре чрезъ рѣкитѣ Шпре и Хафелъ при Магдебургъ съ р. Елба, която пъкъ отъ своя страна се влива въ Северното море при Хамбургъ.

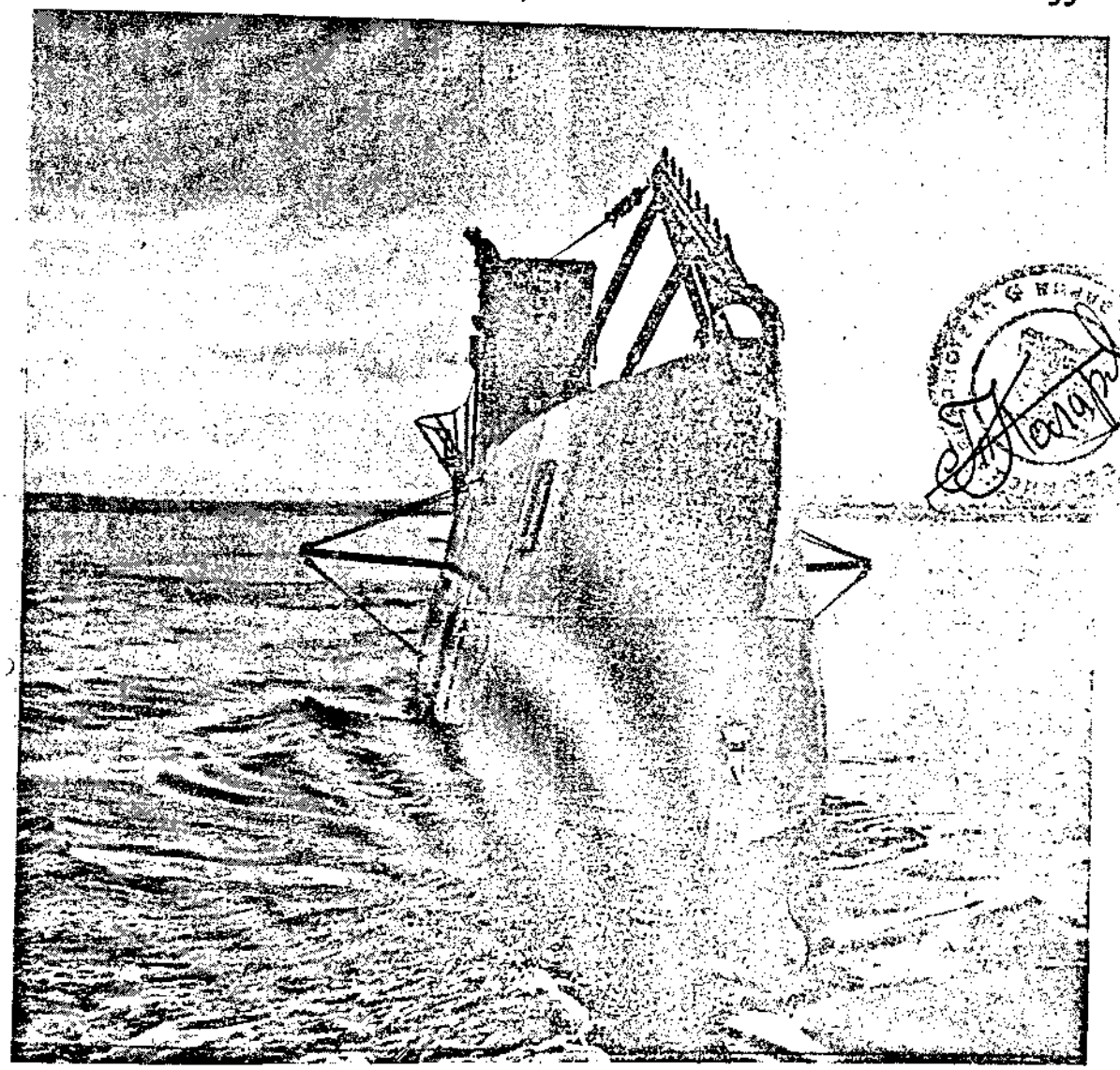
Съ завършването презъ есеньта на 1938 год. на срѣдно-германския каналъ, на западното продължение на канала Одеръ—Шпре, който пресича половината отъ Германия отъ изтокъ къмъ западъ, се добива връзката отъ Магдебургъ презъ Ханоферъ и презъ р. Везеръ т. е. каналътъ Дортмундъ-Емъ за областьта Руръ и р. Рейнъ. Съ това се създава последната важна връзка между вѫтрешнитѣ водни съобщения на Германия (скица № 4 вижъ въ идната книжка).

Източно отъ Ханоферъ, по срѣдно-германския каналъ, лежи гр. Фалерслебенъ съ завода за производство на народни автомобили. Каналътъ има непосрѣдствена връзка съ Бременъ.

Сѫщо и горното течение на р. Рейнъ ще бѫде направено плавателно, така че гр. Брегензъ ще бѫде свързанъ съ Виена чрезъ канала Рейнъ — Майнъ—Дунава.

Освенъ споменатитѣ голѣми водни съобщителни пѫтища, има още единъ брой отъ по-малки канални постройки, които допълнятъ вѫтрешната плавателна система на Германия. Такъвъ е каналътъ Адолфъ Хитлеръ, който свързва миннатa областъ на горна Силезия съ р. Одеръ, сѫщо разширението на канала Дортмундъ-Емъ въ провинцията Ханоферъ, Мазурскиятъ каналъ въ източна Прусия, който свързва Прегелъ съ Мазурскитѣ езера.

(Краятъ въ идната книжка)



Германски подводник отъ флотилията „Ведигенъ"

Лейтенантъ В. Паспалеевъ

Дневникътъ на адмиралъ фонъ-Полъ

Много интересни и много поучителни за морскитѣ ратници сж изпълненитѣ съ драматизъмъ и горчевина страници, които четемъ въ дневника на адмиралъ фонъ-Полъ, главнокомандуващъ на германския флотъ презъ 1915 год., а преди това началникъ на морския генераленъ щабъ. Дневникътъ е написанъ въ форма на писма къмъ жена си и е обнародванъ следъ свѣтовната война отъ вдовицата на адмирала.

... Въ надвечерието на Коледа 1914 год. Германската главна квартира въ Шардезинъ. Началникътъ на морския генераленъ щабъ, вицеадмиралъ фонъ-Полъ, отбелязва въ дневника си:

„Въ 8 часа вечерьта, по случай пристигането на императора, всички сж на тържествено богослужение въ походната църква, устроена въ тукашната нова френска казарма. Гимнастическиятъ салонъ е цѣлъ въ елхи и гирлянди. Край стенитѣ сж сложени трапези за членоветѣ на свитата, главната квартира и конвоя. Купища подаръци. Следъ службата императорътъ обхожда присжтствуващитѣ. Той е въ отлично разположение на духа, което сега е рѣдкость: въ последно време той бѣ крайно раздразнителенъ. Но днесъ за всѣкиго намѣри по нѣкоя добра думица. Менъ ме запита: „Е, какво ще кажете за австрийцитѣ?" (Тѣ токущо бѣха потопили единъ френски подводникъ). Азъ отговорихъ: „Надѣвамъ се, ваше величество, че ще дойде и нашиятъ редъ". Императорътъ ме награди съ желѣзния кръстъ I степень" ...

Фонъ-Полъ е твърде загриженъ отъ мисъльта за стратегическитѣ задачи на флота. Бездейностьта на последния предизвиква опититѣ на сухопжтния щабъ да използува моряцитѣ за атакуването на Лиежъ. Фонъ-Полъ горещо протестира. Той доказва, че флотътъ само съ факта на своето сжществуване удържа Англия отъ енергични действия по море. Главнокомандуващиятъ фелдмаршалъ фонъ-Молтке възразява, че сега трѣбва да се мисли само за сломяването на Франция. Адмиралътъ, обаче, не отстжпва и въ края на краищата прибѣгва до посрѣдничеството на кайзера. Докладва му, че изолирането на Лондонъ и Темза и морал-

ният натискъ на флота върху Англия има грамадно значение и за Франция.

— Английското обществено мнение, — казва той, — дълго не ще издържи пасивната роля на своя флотъ и ще поиска настжпление. Ние сме длъжни всѣка минута да бждемъ готови за него.

Но стремежа на началника на морския генераленъ щабъ къмъ действия безпокои Вилхелма; той се бои отъ загуби и чрезъ своя адютантъ фонъ-Есторфъ изпраща на адмирала записка: „Вследствие на полученитѣ известия относно Дания и Швеция, предписвамъ на флота за откритото море, макаръ и да бжде въ постоянна боева готовность, но да се придържа къмъ отбранителната тактика. Действувайте изключително съ подводницитѣ и торпедоносцитѣ". По такъвъ начинъ фонъ-Полъ все пакъ сполучва да задържи моряцитѣ си.

На 6 августъ 1914 год. той пристига въ Берлинъ съ докладъ за „Гьобенъ" и „Бреслау". Докладътъ е спешенъ, и затова адмиралътъ въ 8 и пол. часа сутриньта е вече въ двореца. Императорътъ спи. Никой не се решава да го събуди.

Следъ пладне телефонътъ на адмирала звъни Дежурниятъ флигелъ-адютантъ телефонира на адмирала, че сега самъ кайзерътъ ще му говори. Вилхелмъ се обажда:

— Ало, фонъ-Полъ! Запишете следната телеграма и веднага я изпратете. Тя ще повдигне тѣхния духъ. Слушайте, диктувамъ: „Гьобенъ", до адмиралъ Сушонъ: Вѣрвамъ, че двата кораба подъ вашата команда ще съумѣятъ да си пробиятъ пжть къмъ Черно море. Вилхелмъ, императоръ и краль".

На следния день се получава радостното известие: „Гьобенъ" и „Бреслау" щастливо избѣгаха отъ преследвачитѣ си и се насочватъ къмъ Дарданелитѣ. На 11 августъ тѣ проникватъ въ проливитѣ.

Повдигнатъ е въпросътъ за тѣхното разоржаване. Фолъ-Полъ не иска и да чуе за това и отива при канцлера, за да натисне турското правителство. На 16 с. м. пристига телеграма отъ Сушонъ: Енверъ-паша решава да отиде съ Германия. Командуващиятъ на двата кръстосвача иска да му изпратятъ двама адмирала, 10 офицера, 10 инженера и 500 моряка за преорганизирането на турския флотъ и за отбраната на проливитѣ.

На 17 августъ фонъ-Полъ записва: „Надвисна буря. Цимерманъ представи на императора японския ултиматумъ за предаването на Циндау безъ всѣкакви условия. Негово величество е сломенъ. Циндау е негова рожба. Всички сж слисани. Цимерманъ настоява да се отстжпи крепостьта на Америка, кайзерътъ желае да я върне на Китай. Азъ сполучвамъ да добия съгласие за отхвърлянето на ултиматума. Изпращамъ на командуващия на нашата ескадра въ китайскитѣ води телеграма, съ която му се предоставя свобода на действие".

Следъ нѣколко дни, на 28 августъ, въ 2 часа следъ обѣдъ телеграфиратъ на началника на щаба, че нѣколко британски кръстосвачи и 30 разрушителя сж проникнали въ Хелголандския заливъ, и че стражевото охранение води съ тѣхъ бой. Загуби: малкиятъ кръстосвачъ „Арианда" и торпедоносцитѣ „187" и „188" сж потопени; кръстосвачитѣ „Кьолнъ" и „Майнцъ" сж изчезнали. Навѣрно сж се увлѣкли въ бой съ по-силни неприятелски кръстосвачи.

Впечатлението е потресаещо. Императорътъ е извънъ себе си. Грабва бланка и надрасква телеграма: „Флотътъ прекалено самоувѣрено разчиташе на бездейностьта на Англия, която и използува това. Подобни изненади не трѣбва да се повтарятъ". Фонъ-Полъ съ трудъ успокоява Вилхелма и го моли да не изпраща телеграмата. „Подобни изненади винаги сж възможни съ патрулнитѣ кораби, — логично убеждава той.—Такава телеграма само ще изстуди бойния имъ духъ." Императорътъ отстжпва, скжсва телеграмата и пише нова: „Съ удоволствие научихъ за високия духъ на личния съставъ на моитѣ леки морски сили въ вчерашния бой. Но занапредъ бждете предпазливи, не отслабявайте съ предивременни загуби крайната ницель — съсрѣдоточаването на всички боеви сили за решителното сражение.

„Тирпицъ е потресенъ,—пише фонъ-Полъ на жена си. — На „Майнцъ" се намираше неговиятъ синъ. Старецътъ е напълно смазанъ. Жално ми е за него. Той изобщо трѣбва да преживява периодъ на угризения, понеже този пръвъ бой му откри грѣшкитѣ на неговата корабостроителна политика. Никога не съмъ го виждалъ такъвъ. Но той самъ е виновенъ, като не даваше на морския генераленъ щабъ право на гласъ въ решаването на въпроситѣ за типоветѣ и въоржението на корабитѣ"...

Следъ нѣколко време на флагманския корабъ „Фридрихъ-деръ-Гросе" се състоялъ обѣдъ въ високайше присжтствие. Фонъ-Полъ отбелязва, че императорътъ започва да се отнася зле съ адмиралъ Тирпицъ и му наговорилъ такива работи, че старецътъ само бледнѣлъ.

Неуспѣхътъ въ Хелголандския заливъ съ нова острота повдигналъ въпроса за стратегическитѣ задачи на флота. Императорската главна квартира се раздѣлила на два лагера: привърженици на нападението и привърженици на отбраната. Фонъ-Полъ като истински придворенъ умѣло лавира между тѣхъ. Неговиятъ ясенъ, практиченъ умъ не му позволява да следва фонъ-Тирпица въ неговитѣ настжпателни стремежи, макаръ донѣкжде той да имъ съчувствува. А пъкъ министрътъ, следъ като е узналъ, че синътъ му е спасенъ и се намира въ пленъ, мечтае само за едно: за реваншъ.

„Той постоянно повтаря за необходимостьта отъ морски бой, но не си дава смѣтка какъ ще го води. Между него, Бетманъ-Холвегъ и мене избухна горещъ споръ на тази тема. Канцлерътъ развиваше своята любима мисъль, че флотътъ трѣбва да се запази и да се хвърли на везнитѣ при сключването на мира. Азъ възразявахъ. Тирпицъ се горещѣше и негодуваше. Той упрѣкваше канцлера въ слабость и въ края на краицата извика: „Флотътъ трѣбва да влѣзе въ бой на всѣка цена, иначе той ще изгуби цѣлия си престижъ, и законътъ за флота ще се обърне въ нула". А когато азъ запитахъ, какъ можемъ да поведемъ флота на бой при изгодни за насъ условия, министрътъ премълча. Найсетне Бетманъ-Холвегъ и Тирпицъ се скараха. Старецътъ пламна дотолкова, че почна да крещи на канцлера, наговори му купъ дързости и го обвини въ желанието да продаде флота на Англия и да сключи съ нея съюзъ срещу ценатa на неговото

унищожаване. Желаейки да ги успокоя, азъ казахъ, че разбира се би било благоразумно да се запази флотътъ, но все пакъ трѣбва да се възползуваме отъ първия благоприятенъ случай за активни операции“. . .

Началникътъ на щаба прави всичко възможно, за да избѣгне грубитѣ грѣшки всрѣдъ всеобщата смѣсица на споровете, взаимното хапане и интригитѣ, обхванала главната квартира по въпроса за флота; тукъ действуващи лица се явяватъ хора съ толкова различни характери, като кайзерътъ, Тирпицъ, Бетманъ-Холвегъ, фонъ-Мюллеръ и др...

„Най-лошото е, — забелязва фонъ-Полъ, — че кайзерътъ желае да се разпорежда самъ и третира министъра на маринатата като простъ изпълнитель на неговитѣ разпореждания. Това е груба грѣшка, способна да убие всѣка инициатива“.

Фонъ-Полъ е принуденъ да води борба на два фронта: съ кайзеръ Вилхелма и съ Тирпица. Спрѣчкванията съ последния все зачестяватъ и понѣкога едва не стигатъ до бой.

— Кажете най-сетне, дяволъ го взелъ, какъ смѣтате да водите сраженията? — ядосанъ се обръща началникътъ на щаба къмъ морския министъръ, като забравя своята придворна сдържаность. — Какъ, споредъ васъ, трѣбва да изпратимъ флота въ устата на англичанитѣ ли?

— Турете си краката въ студена вода и тогава искайте съвети, — друса брадата си Тирпицъ, готовъ въпрѣки възрастьта си да се сбие съ своя събеседникъ.

„Жалко е, — пише фонъ-Полъ, — въ него азъ не само не срѣщамъ подръжка, но, напротивъ, озлобено противодействие. Той почва да отегчава вече и всички придворни. На трапезата той непрестанно приказва и все за едно: флотътъ трѣбва да отиде на бой и толкова. Навредъ се пъха съ натрапничави съвети. Упоритъ и отегчителенъ старецъ. Струва ми се, че ще бѫда принуденъ да поставя ребромъ въпроса: или той, или азъ“.

Съ течение на времето влиянието на началника на морския генераленъ щабъ се засилва. Той бърза да го използува за осѫществяване на два свои проекта: безпощадната подводна блокада и бомбардирането на Лондонъ съ цепелини. Тукъ се разпалва нова борба съ канцлера. Въ присѫтствието на императора фонъ-Полъ му казва:

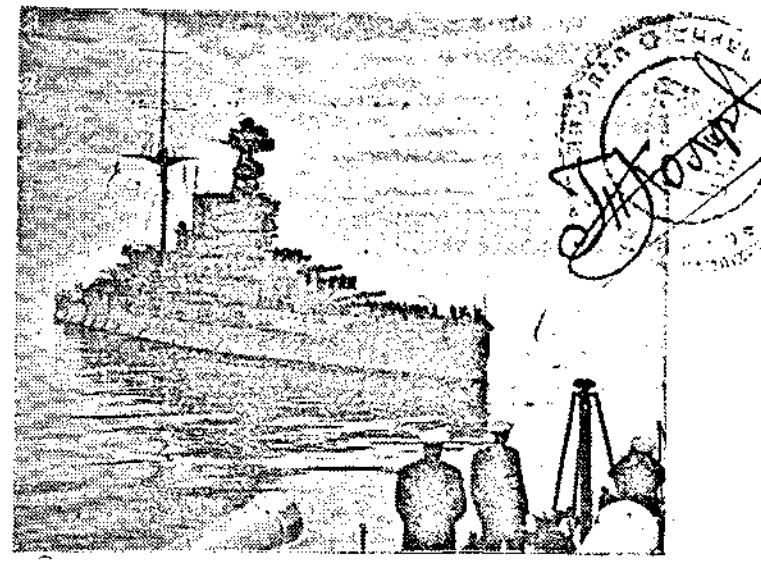
— Именно вие, ваше превъзходителство, нѣмате право да възразявате. Бомбардирането на Лондонъ не нарушава човѣшкитѣ права, които отдавна вече сѫ потъпкани отъ Англия.

Бетманъ-Холвегъ се опиталъ да изложи своитѣ съмнения, но началникътъ на щаба го прекѫсналъ:

— Стига вече нѣжности и любезности съ Англия.

Кайзерътъ ги помирилъ. Той се изказалъ противъ нападението надъ Лондонъ, но се съгласилъ за бомбардирането на английскитѣ пристанища.

Скоро фонъ-Полъ получава отговорното назначение за командуващъ на флота. Като добъръ войникъ той го приема, но безъ всѣкакво въодушевление. „Ако негово величество, — пише той на жена си, — ми вѫрчва флота, защото довѣрява на мене повече, отколкото комуто и да било другиму, азъ не мога да откажа, но ще ти кажа откровено, че поемамъ командуването въ твърде неблагопрятни и тежки условия“. . .



Боенъ корабъ на стража

Въ следващото писмо вече има оплаквания: „Да се командува флотътъ, особено въ военно време, е твърде трудна и уморителна работа. Всѣки день неприятности. Ту нѣкой заградитель ще се взриве на собственитѣ ни мини, ту безследно ще изчезне разузнавателенъ самолетъ, ту нѣкаква авария ще стане на дреднаутитѣ. И всичко това лѣга тежко върху моитѣ плещи. Главата ми се пръска отъ мисли, какъ да излѣземъ отъ пасивното състояние и да нанесемъ най-голѣма вреда на врага“. . .

Фонъ-Полъ се чувствува като изхвърленъ задъ борта. Неговата блокада, съ която той тъй се гордѣелъ, търпи несполуки.

„Ние допустнахме грѣшка, — казва той, — като не дадохме време на неутралнитѣ страни да изведатъ своитѣ параходи изъ опасната зона преди обявяването на подводната блокада. Сега англичанитѣ се ползуватъ отъ това и безъ угризение на съвѣстьта маскиратъ своитѣ кораби като ужъ неутрални“.

„Ядъ ме е, че съмъ въ Берлинъ. Правителството трепери предъ Америка и отстѫпва на нейнитѣ заплашвания. Позоръ! Тамъ, изглежда, сѫ изгубили и ума, и дума. Канцлерътъ е възмутителенъ. Да бѣхъ на негово мѣсто, бихъ плюлъ на всичко и билъ отхвърлилъ всички ултиматуми“.

По поводъ потопяването на „Лузитания“ командуващиятъ на флота пише на жена си: „Не се огорчавай. Невъзможно е да се спре подводната война. Нашиятъ добъръ народъ желае всѣка сутринь да чете въ вестницитѣ, че толкова и толкова параходи сѫ потопени. Драго ми е да чувамъ, че Тирпицъ употрѣбява остатъка отъ своето влияние, за да докара ний-сетне до безпощадна подводна блокада. Задачата не е лесна: Бетманъ-Холвегъ е засилилъ своитѣ позиции въ райхстага. Ако Тирпицъ бѫде принуденъ да си отиде, ще си отида и азъ; ще си дамъ оставката отъ солидарность, макаръ и да не го обичамъ. Чудовищно е да се отказваме

отъ това оржжие, съ което поразяваме врага въ самото сърдце".

На 18 септемврий 1915 год. фонъ-Полъ отбелязва: „Съ възмущение научихъ за оставката на Тирпицъ. Незабавно изпратихъ въ главната квартира телеграма и за моята оставка. Фонъ Мюлеръ се отказва да я докладва на императора. Принуденъ съмъ да се подчиня. Но отъ днешния день азъ съмъ простъ изпълнитель на заповѣди".

Минаватъ седмици, месеци. Постояннитѣ огорчения, грижитѣ, преумората и най-сетне тежкитѣ условия на живота разклатили нервитѣ и здравето на адмирала. Той се оплаква отъ изнемощаване, отъ безсънни нощи: ...„Гнети ме съзнанието на собственото ми безсилие. Всички съ надежда ме гледатъ, вѣрватъ, очакватъ. Иска ми се да докажа че не съмъ се излъгали въ мене, че азъ по-добръ отъ всѣки другъ ще се справя съ задачата, но.. непрiятельтъ упорито не се показва. Азъ се стремя къмъ бой. Моитѣ офицери и обслугитѣ горятъ отъ желание. Напраздно! Проклетитѣ страхливци се свиватъ въ своитѣ шотландски брѣгове; а разликата въ силитѣ не ни позволява за сега ние да отидемъ тамъ. Струва ми се, че съмъ готовъ да с. пръсна черепа"...

Това писмо било последното. Сломенъ отъ скрита болесть, следъ два деня адмиралътъ сдалъ командуването, а скоро подиръ това умрѣлъ. Неговата мечта да се срази съ врага осѫществи новиятъ командуващъ — адмиралъ Шееръ.

Изъ живота и дейностьта на организацията

По случай рождения день на Негово Величество Царя между него и Главното упр. тѣло бѣха размѣнени следнитѣ телеграми:

Александъръ Маноловъ
председатель Морски сговоръ
Варна

Благодаря искренно вамъ и на членоветѣ на Сговора за изпратенитѣ ми поздравления и пожелания по случай рождения ми день. Царьтъ.

Негово Величество Царя
София

Членоветѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ и азъ, като честитимъ на Ваше Величество рождения день, пожелаваме Всевишниятъ да Ви даде сили за да реализирате сѫщите Вамъ идеали на Морска България. № 32 отъ 29/I. 1940 г.

Председатель: Ал. Маноловъ

Комисия отъ представители на шуменския ни клонъ и учителския съветъ при мѫжката гимназия установи съ протоколъ условията, при които се отпуща мѣсто за постройка на плувенъ басейнъ въ двора на гимназията. Протоколътъ предвижда задължението на клона да построи плувенъ басейнъ и да разрешава безплатното му използуване за учащитѣ се въ часове по тѣлесно възпитание, когато сѫ подъ ржководството на учителитѣ си, и съ намалени такси за учащитѣ се въ друго време, когато сѫ безъ учителитѣ си. Следъ утвърждаването на протокола отъ Министерството на народната просвѣта клонътъ ще пристѫпи къмъ постройката на басейна съ съдействието на всички мѣстни власти и учреждения.

Основанъ е новъ клонъ въ гр. Ахтополъ. Главното управително тѣло въ заседанието си отъ 13/II т. г. утвърди управителното му тѣло, както следва: председатель: Атанасъ Димитровъ, началникъ на пристанището; подпредседатель: Георги П. Стаматовъ, учитель; секретарь-касиеръ: Коста Николовъ Черневъ, н-къ мити. клонъ; домакинъ: Димитъръ Панайотовъ Щеревъ, риболовенъ капитанъ; спортенъ ржководитель: Богданъ Николовъ Филовъ, подофицеръ отъ флота и членове: Тодоръ Константиновъ Мидиниевъ, риболовенъ капитанъ; запасенъ членъ Атанасъ Стояновъ Касъровъ, риболовенъ капитанъ. Провѣрителенъ съветъ: председатель: Коста Василевъ Радевъ, кметъ на града; членове: Тодоръ Ив. Раевъ, срѣдищенъ директоръ и Коста Николовъ Гандиевъ, риболовецъ. Новиятъ клонъ прие архивата на стария такъвъ и развива още съ основаването си голѣма дейность.

Въ заседанието си отъ 20 мартъ т. г. Главното управително тѣло утвърди управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове:

Луковитъ, новооснованъ клонъ: председатель: Димитъръ Даскаловъ, околийски управитель; подпредседатель: д-ръ Христо Динчевъ, лѣкарь; секретарь: Христо Д. Даскаловъ, бившъ учил. инспекторъ; касиеръ: Ангелъ Поповъ, счетоводитель Б. н. банка; членове: Димитъръ А. Астарджиевъ, аптекарь и Христо П. Казаковъ, бившъ прогимназиаленъ директоръ. Контроленъ съветъ: председатель: Петъръ Цеповъ, агентъ Б. н. банка; дѣловодитель: Лазаръ Петровъ, учитель по ф. в., гимназията, членъ: свещ. Цвѣтанъ Бочевъ, енорийски свещеникъ.

Горна Джумая. Председатель: Инженеръ Ради Радевъ; подпредседатель: Стефанъ Ст. Сакеларевъ; секретарь: Славейко Д. Стояновъ; касиеръ: Борисъ Д. Бояджиевъ и домакинъ: д-ръ Благой Ингилизовъ. Запасни членове: Никола Моневъ, адвокатъ, Георги Вангеловъ, чиновникъ Македонската банка и Стефанъ Николовъ, книжарь. Контроленъ съветъ: Георги Балкчевъ, директоръ Македонската банка; Георги Георгиевъ, сѫдия изпълнитель: Иванъ Богушевъ, аптекарь.

с. Бѣла (Варненско). Председатель: Александъръ Топузовъ; подпредседатель: Ас. Голѣмановъ, секретарь-касиеръ: Петко Владовъ; членове: Ст. Боевъ и Йорданъ Иосифовъ. Контроленъ съветъ: Ангелъ Радуловъ и членове: Бончо Ченчевъ и Кончо Минчевъ.

Габрово. Председатель: Христо Симеоновъ Тончевъ, учитель тех. училище; подпредседатель: Константинъ П. Тепавичаровъ, търговецъ; секретарь: инженеръ Любенъ Ангеловъ, учитель техн. училище; касиеръ: Якимъ Стоевъ Рачевъ, счетоводитель техн. училище. Членове: д-ръ Христо Попвуловъ, началникъ санит. служба, Иванъ Добревъ Калпазановъ, индустриалецъ, Илия Георгиевъ Пецовъ, търговецъ, Андрей Ивановъ, директоръ д-во „Петролъ" и Георги Стефановъ Петровъ, учитель тех. училище. Контролна комисия: председатель: Минко Ив. Пенчевъ, чиновникъ фабрика „Успѣхъ". Членове: Людвигъ Валекъ, търговецъ и Емилъ Корназовъ, чиновникъ Б. н. банка.

Ямболъ. Председатель: Никола Т. Бояджиевъ; секретарь: Иванъ Д. Ивановъ; касиеръ: Антонъ Ковачевъ; домакинъ: Димитъръ Андреевъ и членове: Стоянъ Митевъ, Василъ Бончевъ и Албертъ Нуриянъ. Контроленъ съветъ: Иванъ Дафовъ, Юрданъ Таповъ и Хараламби Ламбриевъ.

София. Председатель: Кирилъ Друмевъ, адвокатъ, подпредседатели: Крумъ Никодимовъ, директоръ IV девич. гимназия и Стефанъ Карамихаиловъ, директоръ II мѫжка гимназия; секретарь: Македоний Стояновъ, адвокатъ; касиеръ: Владимиръ Мицевъ, рентиеръ; медицински съветникъ: Д-ръ Панайотъ Ганевъ; заведующи гребния и плувния спортъ: Боянъ Белберовъ и Йорданъ Гандевъ. Съветници: Димитъръ Тодоровъ, публицистъ, Владимиръ Николовъ, пенсионеръ, Дора Конова, учителка, Мария Паскалева, домакиня, Манчо Димитровъ, адвокатъ, Цвѣтана Иончева, учителка, Серафимъ Мънковъ, директоръ IV мѫжка гимназия, Петъръ Ивановъ, началн. на отдѣла за Висше и срѣдно образование при Министерството на Народната просвѣта, Стефанъ Димитровъ, директоръ I-ва девическа гимназия, Петъръ Кръстаревъ, общински съветникъ, Кирилъ Петровъ, стопанинъ кино „Балканъ", Димитъръ Алексиевъ — чиновникъ, Георги Маневъ, адвокатъ, Кръстю Крачуновъ, главенъ инспек. Министерството на просвѣтата, Руско Вѫжаровъ, учитель IV мѫжка гимназия и Страхилъ Титириновъ, учитель IV мѫжка гимназия. Провѣрителенъ съветъ: д-ръ Димитъръ Калиновъ, чиновникъ Б. н. банка, Панайотъ Богдевъ, пенсионеръ и Стоянъ Бончевъ, директоръ V мѫжка гимназия.

Пишатъ ни отъ Плѣвенъ: Съ специално разрешение отъ господина военния министъръ господинъ капитанъ-лейтенантъ Г. Панчевъ се отзова на поканата ни и на 3 февруарий т. г. дойде въ Плѣвенъ и държа беседа на тема: „Морската минна война".

Успѣхътъ на сказката бѣ неимовѣрно голѣмъ. Въ опредѣления часъ салонътъ бѣ препълненъ и не можа да побере многобройнитѣ посетители.

Председательтъ на дружеството, господинъ Милчевъ, представи лектора, който въ продължение на часъ и половина прикова вниманието на слушателитѣ въ своята цвѣтиста, игрива и добре аргументирана речь.

Сѫщиятъ день цѣлото настоятелство даде вечеря на Г. Панчевъ въ единъ отъ голѣмитѣ локали, а на следния день, недѣля 4 февруарий, г. Панчевъ придруженъ отъ председателя и секретаря В. Петровъ отпѫтуваха за гр. Луковитъ, кѫдето 10 дни по-рано председательтъ бѣ ходилъ въ тоя градъ и подготвилъ почва за образуване на клонъ въ тоя градъ.

Господинъ Панчевъ, представенъ отъ бившия инспекторъ Хр. Даскаловъ, повтори беседата, като предварително се спрѣ на цѣлитѣ на Б.Н.М.Сговоръ.

И тукъ беседата има грамаденъ успѣхъ. Следъ това председательтъ М. Милчевъ апелира къмъ гражданитѣ да подновятъ нѣкогашния клонъ. Веднага се записаха повече отъ 50 члена, като сѫщевременно се посочиха и одобриха лицата за новото настоятелство.

Отъ Ахтополъ. Новооснованиятъ въ града ни клонъ на Б.Н.М.Сговоръ даде на 24-й февруарий първата си вечеринка. Представена бѣ драмата „Анга". Всички участвуващи играха съ въодушевление. Посещението бѣ масово. Салонътъ бѣ окиченъ съ разноцвѣтни флагове, картини и надписи, изразяващи цѣлитѣ на Б.Н.М.Сговоръ. Председательтъ на клона, г. Атанасъ Димитровъ, откри вечеринката съ подходяща речь, изпратена съ възторжено „ура". Следъ представлението се извиха кръшни народни хора съ музика и народни пѣсни. При отлично настроение веселието продължи до изгрѣвъ слънце.

Съ тази си вечеринка мѣстниятъ клонъ на Б.Н.М.Сговоръ остави отлични впечатления срѣдъ гражданството, което съ радость възприема идеитѣ на тази родолюбива организация.

Книжнина

„Лунно-слънчеви приливи и отливи на Черно море" — отъ капитанъ-лейтенантъ Борисъ Рогевъ. Списание на българската академия на наукитѣ, кн. 59, 1939 год.

Ние имаме добре подготвени флотски офицери, нѣкои отъ които намиратъ възможность да отдѣлятъ време и сила за занимание и съ научна работа. Този отраденъ фактъ свидетелствува, че духовната нужда да се дири наслада и удоволствие въ научни изследвания е присѫща и на тѣй отрупания съ своята непосрѣдствена работа български офицеръ, стига последниятъ да бѫде достатъчно силна натура, за да превъзмогне спънкитѣ на ежедневието. Тѣзи мисли сѫ подчертани съ излизането отъ печатъ на труда на г. капитанъ-лейтенантъ Б. Рогевъ.

Обстоятелството, че този трудъ е одобренъ и докладванъ въ българската академия на наукитѣ отъ дългогодишния и познатъ съ своята научна дейность нашъ професоръ математикъ г. Ив. Ценовъ сочи, че това е една сериозна и заслужаваща вниманието на специалиститѣ работа.

Следъ теоретични разсѫждения върху Нютоновото поле на земята, приливната сила, породена отъ влиянието на слънцето и луната върху воднитѣ частици на земната повърхность, и отклонението, което се причинява поради въртението на земята и различнитѣ положения на слънцето и луната, авторътъ разглежда приложението на тия теоретични разсѫждения върху Черно море. Той изтъква трудноститѣ на въпроса и дава данни за извършенитѣ лично отъ него наблюдения, съпроводени съ нуждинтѣ таблици и пояснителни криви линии, въ връзка съ теоретичнитѣ разсѫждения. Заключението на автора е, че лунно-слънчевитѣ приливи въ Черно море сѫ чувствителни, но не дотолкова, че да бѫдатъ отъ значение за спекулативни или практични цели. Определянето и изучаването имъ, обаче, не е безъ значение за науката.

Д-ръ Г. В. Паспалевъ.

Съдържание:

1. **Нашето дунавско корабоплаване** — В. Игнатовъ, 2. **Блокада и контрола** — Ал. Маноловъ, 3. **Значението на воднитѣ пѫтища и родното корабоплаване** — А. Симеоновъ, 4. **Контрабандисти** — П. А. Шишковъ, 5. **Алтмаркъ** — Ст. Денчевъ, 6. **Каналътъ Рейнъ-Майнъ-Дунавъ** — Карлъ Прокофъ, 7. **Дневникътъ на адмиралъ фонъ-Полъ** — Лейт. В. Паспалеевъ, 8. **Изъ живота и дейностьта на организацията**, 9. **Книжнина**.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ Г. В. Паспалевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ и д-ръ Ст. Ив. Стояновъ.

ДИНАМИКА А. Д.

СОФИЯ, пощенска кутия № 190
За телеграми: Динамика, София

ул. Московска № 7
Телефонъ: 2-33-38

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО и ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Кораби и лодочни дизелови мотори
Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини
Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия:
Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибоота въ Русе)
Котли, водни и парни турбини и парни машини
Всички видове желѣзни конструкции
Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.

ДЕЙНОСТЬТА НА ОБЩИЯ СЪЮЗЪ НА Б. З. КООПЕРАЦИИ през 1938 год.

Презъ изтеклата 1938 г. Общиятъ съюзъ на българскитѣ земедѣлски кооперации е извършилъ следнитѣ по-важни търговско-стопански дейности:

Изнесълъ на външния пазаръ: 1434 вагона плодове и зеленчуци за 85,964,500 лева; 42,135,120 бройки яйца за 72,469,020 лева; събралъ за вжтрешния пазаръ и изнесълъ въ чужбина 200,746,000 килограма зърнени храни за 687,164,000 лева; млѣчни и животински произведения 800,084 килограма за 24,779,791 лева и др.

Достовилъ и плосиролъ на вжтрешния пазаръ: колониални стоки за 48,191,151 лева; петролъ и петролни деривати за 51,600,000 лева; машини и резервни части за 19,220,000 лева; книжни материали за 2,470,000 лева и др.

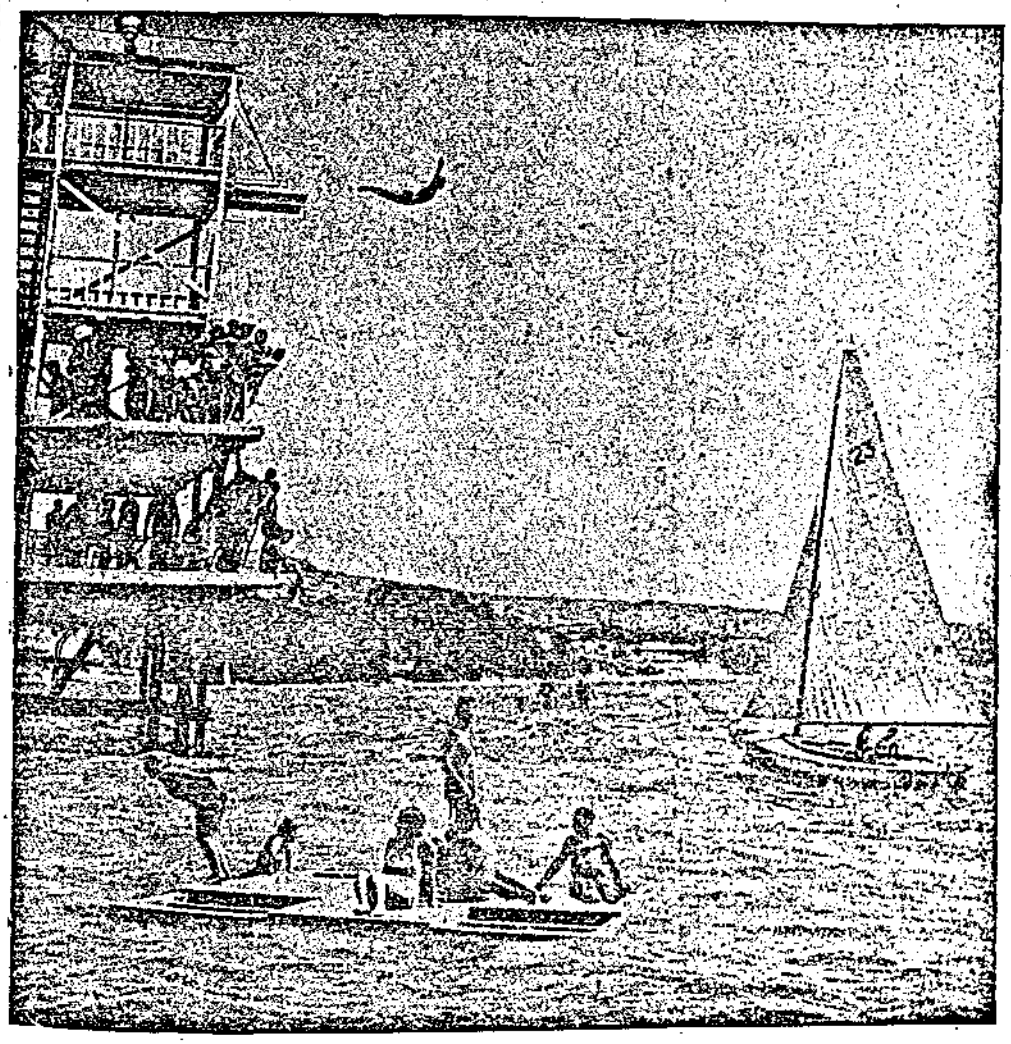
Презъ сжщото време Общиятъ съюзъ на Б.З.Кооперации е обединилъ 38 районни кооперативни съюзи и синдикати, 1500 земедѣлски кооперации съ 320 хиляди членове земедѣлски стопани.

Цѣлокупната организация на селското кооперативно движение е извършила презъ изминалата 1938 година и голѣма културно-просвѣтна дейность. Тя обгръща всестраннитѣ културно-просвѣтни интереси на българското село; подържане на читалища въ селото, постройка на чешми, подпомагане на ученически трапезарии, създаване на младежки кооперативни културно-просвѣтни групи, ученически кооперации, организиране на курсове, сказки, събрания, вечеринки, кино пропаганда; издаване на вестникъ „Кооператоръ“ въ 18,000 екземпляра, списания „Младъ кооператоръ“ въ 8,000 екземпляра, „Кооперативенъ подемъ“ въ 4,000 екземпляра, детско списание „Росица“ въ 14,000 екземпляра; месечни притурки къмъ вестникъ „Кооператоръ“, „Здравна просвѣта“, „Кооперативна практика“, „Поминъчна просвѣта“ и много други книги, брошури и пр.

Общъ съюзъ на бълг. земедѣлски кооперации.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ ПО СВОЕТО МЪСТОНАХОЖДЕНИЕ И КЛИМАТЪ МОРСКИ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА ЕВРОПА.

Великолепенъ плажъ. **Най-модерно уредени морски студени и топли бани.**

Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитость.

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

50% намаление за пѫтуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечерь въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плажа". Музикални търнества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ"

Прелестно кжтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансингъ.
Хотела ремонтиранъ. Стаитѣ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажиране стаитѣ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО—ВАРНА

Дружеството подържа редовни съобщения отъ черноморскитѣ пристанища и *Дунава* до сѣвернитѣ европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Холандия, Германия, Дания и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се подържа съ три първокласни линейни параходи типъ *„Родина"*, дружеството подържа редовни и извънредни линии между черноморскитѣ пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италиянскитѣ острови — Додеканеза, Сирия, Палестиня и Египетъ, като се посещаватъ попжтнитѣ пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирея.

Тия последни пжтувания даватъ възможностъ въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за сжщото време, да се видятъ останкитѣ и паметницитѣ на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественость и художественость, сж още недостигнати.

Пжтуванията за Леванта—Близкия изтокъ се извършватъ съ голѣми и луксозни параходи, **„Царь Фердинандъ"**, **„Шипка"**, **„Варна"** и **„Бургасъ"**, при всички удобства за приятно и неусѣтно пжтуване по морета, които съдържатъ безбройни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелитѣ и осѣяния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метра надъ морската повърхность.

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

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

Дружеството подържа редовни съобщения два пжти презъ седмицата и между всички български черноморски пристанища съ луксозния бързоходенъ параходъ *„Евдокия"*.

Освенъ горнитѣ редовни линии, дружеството презъ лѣтнитѣ месеци **прави и извънредни пжтувания отъ Варна до Цариградъ съ параходитѣ „Царь Фердинандъ" и „Бургасъ" съ престояване въ Цариградъ цѣли три дни.**

Пжтуването между двѣтѣ пристанища трае само 12 часа — една нощь.

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

И при екскурзиитѣ до Цариградъ и обратно, и при пжтуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пжтницитѣ ношуватъ на параходитѣ и, ако желаятъ, могатъ да получаватъ и храната си тамъ на сравнително износни цени.

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

I. Ценитѣ на билетитѣ за Александрия съ редовнитѣ съобщения, които се подържатъ двап жти. въ месеца съ параходитѣ *„Бургасъ"* и *„Ц. Фердинандъ"*, само отиване или само връщане, безъ храна сж:

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

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

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

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

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

III. Ценитѣ на билетитѣ до Цариградъ и обратно съ п/х „Царь Фердинандъ" и „Бургасъ" презъ лѣтнитѣ месеци, съ престои въ Цариградъ три дена и ношуване на параходитѣ, сж:

I класъ отъ лв. 1790 до 1390 споредъ положението на мѣстата
II „ „ „ 1380 „ 1010 „ „ „ „
III „ „ „ 665

За храната се плаща: *По Александрийската линия:* закуски — 22 лв., обѣдъ — 70 лв. и вечеря — 70 лв., а пъленъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

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

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

При редовнитѣ пжтувания — съ п/х „Евдокия" крайбрѣжно се плаща за закуска 15 лв., а за обѣдъ и вечеря по 50 кв., а пъленъ абонаментъ — 100 лв.

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

Печатница „Войниковъ" — В. Тн