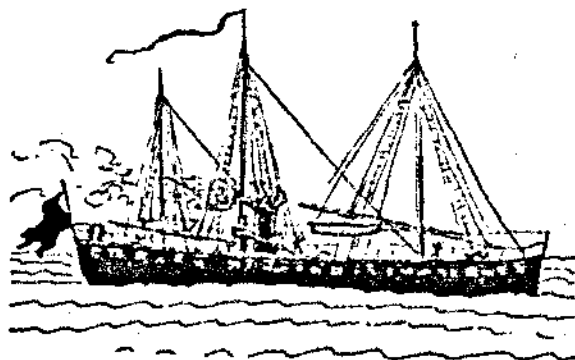


МОРСКИ СГОВОРЪ



XVI
ГОДИНА



Паренъ Фрегатъ отъ XIX вѣкъ

СЕПТЕМВРИЙ, 1939.

Българска Земедел. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.

Основен капиталъ и запасни фондове на 31 декември 1937 година.

1,150,000,000 лева

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

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

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

Земеделскитѣ стопанства, земеделскитѣ кредитни и кооперативни потребителни сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчинтѣ и занаятчийскитѣ кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

ДОСТАВЯ: Земеделски орджия и машини, подобрани семена за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синъ камъкъ) за прѣскане и предпазване лозята и овощнитѣ градини отъ болести и за защита отъ паразити; занаятчийски материали и пр.

ПРИТЕЖАВА: 16 антрепозитни складове за пашкули съ пашкулосушилни въ главнитѣ бубо-отгледни и производителни села и градове, 8 модерни винарски изби.

НАДЗИРАВА: Кооперативното розоварене и посръдници за продажбата и износа на розовото масло.

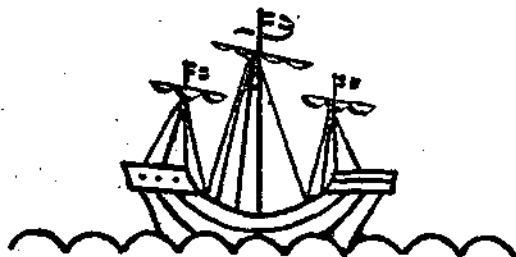
ПОСРЪДНИЧИ: За продажба и износъ за чужбина на земеделски произведения, събирани отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, машини, сахтиянъ, килими и др.

ЗАСТРАХОВА: Земеделскитѣ култури срещу градушка и други природни стихии; добитъка срещу смъртъ и злополука; държавнитѣ и обществени имоти срещу пожаръ и вършачкопритежателитѣ срещу гражданска отговорностъ.

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

Седалище и управление въ София

100 клона и 50 агенции въ всички производителни, земеделски градове и села.
250 попул. банки въ цѣлата страна, които извършватъ влого-акредитивна служба.
Постоянна кооперативна изложба въ София — произведения на занаятчийски производителни кооперации и на занаятчи, членове при популярни банки и подвижна занаятчийска изложба въ всички по-големѣ центрове въ Царството.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 16.

Уренда

Брой 7.

Варна, септември 1939 год.

Книжовно-просвѣтнияѣ отдѣлъ

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

А. Маноловъ

председателъ на Б. Н. М. Сговоръ

ИЗПЪЛНЕНЪ ДЪЛГЪ

Събитията въ източна и западна Европа така се развива, че всеки, който следи европейската политическа преса, не може да не извади заключение, какво единъ томъ отъ европейската история се привърши, и се отварятъ страницитъ за следуюция томъ.

Нашата родина не може да остане безучастна въ това, което става около нея, и събитията се отразяватъ, както политически така и стопански.

Ний приканваме не само нашитъ съмишленици, но всички мислещи и любещи отечеството си българи да преровятъ нашето списание и да видятъ, че още отъ първия денъ на неговото излизане, като червена нишка проличаватъ пророчества за днешния денъ.

Всички дейци отъ Морския Сговоръ знаеха, какво очаква бъдещето, и въ общи черти тъ го посочваха въ конгреси или съ перо на тия, що редѣха нашитъ съдбини.

Водачътъ на българския народъ, Негово Величество Царь Борисъ III, ни вдъхновяваше и даваше примѣръ за подражание, като благоволи да ни даде и Височайшето си покровителство; самъ морякъ, той никога не се отдѣли отъ българското море и Дунава; Той плаваше по тѣхъ и даваше примѣръ; а като изразъ на една по-очевидна реалностъ Той много често обличаше морската форма на български адмиралъ и съ това демонстрираше любовта си къмъ българското море и Дунавъ, съзнавайки като водачъ на народа си, че тъ представляватъ две трети отъ общата ни граница, и че на нея ще трѣбва да се обърне

внимание така сериозно, както и върху цѣлата площъ на България.

Негово Величество изпълни своя дългъ къмъ българското море; изпълниха го и тия ратници, които чрезъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, Съюза на моряцитъ, Българския университетъ и др. съ своя неуморимъ трудъ се мъчеха да разпрѣснатъ мъглата на сухоземието, която бѣше обхванала върхове и низини.

Когато се констатираше истини, не е самохвалство да се заяви високо, че ний изпълнихме своя дългъ!

Изпълниха ли го обаче тия, погледѣтъ на които трѣбваше да бѣде насочванъ и напредъ, и въ страни, и назадъ? Не, и хиляди пѣти не!

Не ще говоримъ за кѣща, за които днеска е неумѣстно да се говори, но ще припомнимъ, че търговскиятъ ни флотъ вмѣсто да достигне 100 хиляди тона на морето, кѣрпи българско море съ нѣколко слаби единици. Търговскиятъ ни флотъ на Дунава така много закѣснѣ, че и днесъ не го виждаме да помага тамъ, кждето нуждата е най-голяма; и отговорни личности сега виждатъ, че били закѣснѣли!

Събитията и времената не чакатъ дългоумие; тѣ искатъ бързи и реални дѣла на морето и Дунава; тѣ искатъ и това, което е създадено, да бѣде пазено за мирна и спокойна дейностъ отъ единъ малкъ, но дѣненъ и силенъ флотъ.

Истина—късно е вече, но при все това може още време да се използва! Ще понесатъ отговорностъ въ историята тия, които и това малко време не използватъ.

Ариелъ

Линейниятъ флотъ и владѣнето на моретата

Запазилъ ли е линейниятъ флотъ господството си въ моретата (не въ океанитъ, а въ моретата)? Сега този въпросъ е кардиналенъ, а въ връзка съ започнатата нова европейска война и съ създаденитъ въ Сръдиземно, Северно и Балтийско море и създаващитъ се въ Черно море замисли, той е кардиналенъ не само въ чисто военноморската областъ, но и въ политическата областъ.

Обаче, неотдавна още такъвъ въпросъ като чели не предизвикваше съмнения у морскитъ капцитети. Но опасенията, които се явиха у Англия за надлъжния сръдиземноморски пхтъ при паметния конфликтъ съ Италия, ни показаха, че напредкътъ на подводното и въздушното оржие предизвика такива стратегически метаморфози, че цялата система за защита на британскитъ съобщения, опираща се на Малта като на централна крепостъ, се оказа подъ знака на най-големо съмнение. А днесъ ние сме свидетели, че линейниятъ флотъ, въпрѣки желанията и теоритъ за бързо завършване на военнитъ действия, не взема участие нито отъ едната, нито отъ другата страна на морския боенъ фронтъ.

Това може да ни послужи като косвено доказателство, че подводнитъ и въздушнитъ сили сж изтрѣгнали изъ ржцетъ на линейнитъ флоти владѣнето на моретата.

И наистина, при съвременнитъ способности на морското разузнаване, връзката, бързината на движението и предаването на сведения, басейнитъ на моретата станаха толкова ограничени, че нито една ескадра не е въ състояние да проникне тамъ, безъ да бжде открита. А веднъжъ забелязана, тя не може да се скрие отъ погледитъ на противника и, следователно, не може да избѣгне незабавнитъ масови и непрекъснати въздушни атаки, както денемъ тъй и нощемъ.

Страшенъ ефектъ дава атаката на въздушнитъ торпедоносци. Тѣхната роля е сжщата, като на надводнитъ, само разликата е въ това, че докато на надводнитъ торпедоносци сж потребни 12 минути за завършване на атаката, т. е. срокъ достатъченъ, за да бждатъ разстреляни, на въздушнитъ ще бждатъ необходими всичко три минути, отъ които подъ огъня тѣ ще бждатъ фактически само 60 секунди, тъй като дветъ минути ще отидатъ за вдигане на тревога по ескадрата и за откриване на огънь. А като се вземе предъ видъ бързината на нападението съ 300 км., да се улучатъ тѣзи налиташци стоманени птици не е лека задача. Тя ще бжде безнадежна, ако атакуващитъ се проектиратъ върху фона на брѣга или на слънцето. При едни маневри на руския флотъ били извършени атаки на въздушни торпедоносци срещу надводенъ кръстосвачъ. Атакуващитъ се проектирали върху фона на брѣга. Открили ги чакъ тогава, когато тѣ вече били пуснали торпедата си. Втората атака била извършена вечеръ, и атакуващитъ имали слънцето задъ себе си. Атаката сполучила сто на сто. Най-сетне, третата атака станала на смрачаване, и торпедоносцитъ летѣли отъ морето. Открили ги, когато тѣ стигнали до самия корабъ.

Въ време на сжщитъ маневри извършили крайно интересни опити на нощно нападение съ ескадрили отъ водохвърчила-бомбохвъргачи върху една ескадра, стояща въ залива, и друга ескадрила, движеща се въ морето. Атакитъ станали въ хубаво време, при звездно безлунно небе. Бомбохвъргачитъ се държали на височина 1500 метра. Летцитъ ясно различавали очертанията на залива, но самитъ кораби се виждали слабо, тъй като отражението на брѣга ги поглъщало. Въ открито море не само корабитъ, но и димовегъ имъ се виждали отчетливо.

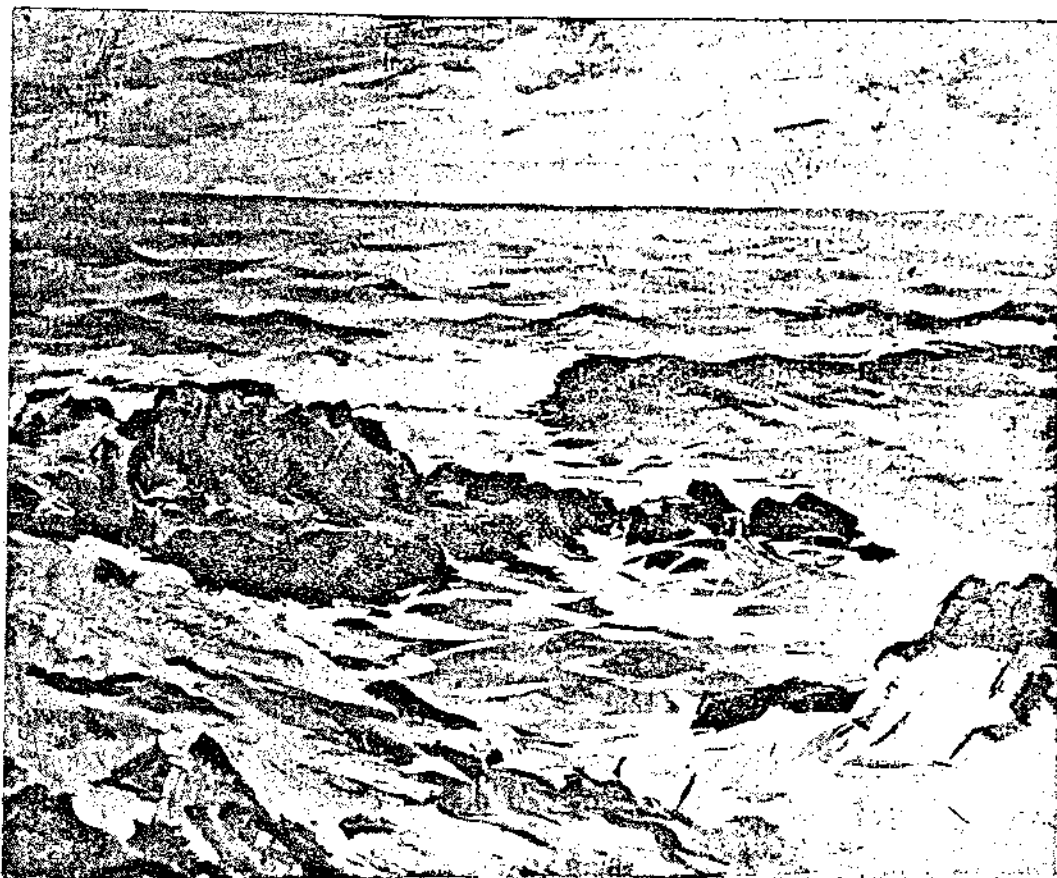
Когато бомбовозитъ подлетѣли до ескадрата, тѣ хвърлили свѣтящи ракети съ черни парашути-рефлектори. Заливътъ се освѣтилъ като денемъ. Силата на свѣтлината на всѣка ракета е единъ милионъ свѣщи. Плавно спускайки се, ракетитъ въ течение на минута и половина освѣтявали корабитъ съ такава силна свѣтлина, че обслужитъ били съвършено заслѣпени, докато отъ бомбохвъргачитъ различавали всѣка подробностъ по корабитъ. При такива условия е немислимо да се отбие атаката на самолетитъ. Опитнитъ стрелби по бързолетящи въздушни мишени дали отрицателни резултати, макаръ мишенитъ да били освѣтени.

Показателенъ е примѣрътъ съ „Крейджъсъ“. Този грамаденъ 22,500-тоненъ кръстосвачъ, превърнатъ въ хвърчилоносачъ, охраняванъ много по-добре и по-грижливо отъ всѣки линейенъ корабъ, биде твърде лесно потопенъ отъ единъ германски подводникъ, който съумѣ да премине подъ обржча отъ торпедоносци и изтрѣбители въ водитъ на Северно море.

Казаното е достатъчно, за да се сжди за риска, на който се излага линейниятъ флотъ, проникващъ въ басейнъ, който се намира въ сферата на въздействието на въздушнитъ и подводнитъ сили, толкова повече, че всички европейски морета иматъ по единъ-два тѣсни входа, наблюдаването на които при съвременната автономностъ на авиацията и подводнитъ кръстосвачи не представлява ни най-малкъ трудъ. Набѣги дори на отдѣлни единици, каквито бѣха случаетъ съ „Гюбенъ“ и „Бреслау“ въ руски води презъ миналата война, днесъ сж невъзможни.

Възъ основа на проучванията и заключенията на морскитъ специалисти да се опитае да нарисуваме една примѣрна картина на онова, което би се получило, ако враждебенъ на Русия флотъ утре влѣзе въ Черно море.

Да предположимъ, че една държава въ съюзъ съ Турция обяви война на Русия и съсрѣдоточи въ Босфора флотъ отъ 15 дреднаута съ всичкитъ необходими спомагателни сили и десантни транспорти. Неговата очевидна задача ще бжде да вземе господството въ морето съ цель да осжществи голѣми десантни операции, както и да снабдява и поддържа турската армия, действаща на кавказкия фронтъ. Да предположимъ, че руския флотъ не разполага нито съ дреднаути, нито съ надводни кръстосвачи, а се състои изключително отъ силенъ, добре трениранъ подводенъ флотъ и нѣколко ескадрили водохвърчила, усиленъ съ прехвърлена тукъ отъ разни центрове на Русия мощна авиация.



Приносъ „Харманитъ“
отъ Г. Велчевъ

Разбира се, още при първия признак на тревога, т. е. отъ съсредоточаването на английския флотъ въ Босфора, рускитъ подводни заградители ще блокиратъ пролива съ магнитни и съ автоматически-дрейфващи мини¹⁾. Но да допустнемъ и пропускъ. Да допустнемъ, че руското правителство, което е оценило международната политическа обстановка въ смисълъ, че кризата може да бжде разрешена по дипломатически пътъ, не се е решило, избѣгвайки изострянето на положението, заблаговременно да минира Босфора, и е било поставено предъ свършения фактъ съ внезапното появяване на англо-турския флотъ въ Черно море, равносилно съ обявяване на войната. Ние не знаемъ каква боева целъ се преследва при това, пъкъ за насъ то не е и важно. Интересенъ за насъ е самиятъ фактъ на внезапното появяване на враждебенъ линеенъ флотъ въ рускитъ води.

Открили сж го въздушнитъ разузнавачи. Веднага по цѣлото крайбрѣжие е билъ даденъ сигналъ за тревога, и многобройни ескадрили отъ изтрѣбители, въздушни торпедоносци и бомбохвъргачи сж се устремили въ атака. Едновременно съ тяхъ е излѣзълъ отъ Севастополъ и подвод-

ниятъ флотъ отъ 30 кръстосвача, а флотилия отъ по-малки подводници и подводни минни заградители е била изпратена къмъ Босфора да минира пролива и да доунищожава подбититъ отъ атаката кораби.

Ржководейки се отъ радио-съобщенията на разузнавачитъ, подводниятъ флотъ въ надводно положение съ скоростъ 19 мили тѣй е разположилъ своитъ курсове, че колкото е възможно по-скоро да излѣзе на пътя на врага. Това му се е удало, тѣй като разликата въ скороститъ съ ескадрения ходъ на английскитъ дреднаутъ не е била голѣма²⁾.

Рускитъ подводници-кръстосвачи въ подводно положение сж заели диспозиция. Тукъ всичко трѣбва да бжде точно предвидено, диспозицията да бжде грижливо обмислена, да бждатъ предугадени всички вѣроятности за маневрирането на противника. Трудността на масовата подводна атака срещу ескадра се заключава именно въ правилното разпредѣление на времето, пространството и обектитъ на атаката между атакуващитъ. Най-малката грѣшка или объркване въ това разпредѣление рискува да унищожи успѣха на атаката. Тукъ се иска голѣмо самообладание и голѣмъ опитъ, изработенъ съ продължителна маневрена практика, иначе не може да се избѣгне струпването въ единъ участъкъ на нѣколко подводни кръстосвача. Нуждна е твърда увѣреностъ единъ въ другъ, пълно единодушие и едномислие и, разбира се, голѣмо самообладание, за да се не увлѣче нѣкой подиръ противника вънъ отъ предѣлитъ на дадения му районъ.

²⁾ Трѣбва да се смѣта, че ескадрениятъ ходъ на английския флотъ не надминава 22—23 мили.

¹⁾ Идеята на дрейфващата мина се заключава въ това, че мината се държи на опредѣлена дълбочина съ енергия, получавана отъ сгъстенъ въздухъ. Нѣколко стотинъ такива мини, пуснати въ Босфора по течението, ще се движатъ назадъ и напредъ, докато се не натъкнатъ на нѣщо. Да ги накараме така да пжтуватъ не е трудно. Пжтуването на мината може да бжде пресмѣтнато тѣй, че катуването въ долното и, подхваната отъ него, ще заплава обратно, докато отново се издигне и попадне въ горното. Тѣй тя може да циркулира две-три седмици.

Моментът на атаката се приближава... Слуховитъ апарати донасят нарастващ шумъ: тежъкъ — на дреднаутитѣ, бръмчащъ — на обкръжаващитѣ ги торпедоносци отъ охраната. Чуватъ се изстрели и взривове на бомби. Въздушна атака... Магнитнитѣ прибори показватъ приблизителната посока, по която се движи ескадрата... Тя не може да избѣгне засадата, освенъ ако само по нѣкакво вдѣхновение внезапно не извие и не се отдалечи въ противоположна страна.

Но бранейки се отъ въздушнитѣ атаки, ескадрата продължава своя път. Какви сж резултатитѣ отъ тѣзи атаки, никой отъ намиращитѣ се въ подводнитѣ кръстосвачи не знае; тамъ очакватъ своя часъ.

Настѣпилъ е и той. Дреднаутитѣ сж въ опасната зона. Триста торпеда се устремяватъ върху тѣхъ. Торпедата свободно изминаватъ разстояние отъ 17—18 километра. Отъ такава мрежа живъ не можешъ се отърва.

Ще рискува ли при такива условия английскиятъ флотъ да влѣзе въ Черно море? — Никога. На сжщото основание той не ще рискува да влѣзе въ нито едно отъ другитѣ морета.

Ето защо британскиятъ адмиралъ лордъ Николсонъ изтъква въ своитѣ статии, че въ Англия не ще се намѣри нито единъ адмиралъ, който би повелъ своя флотъ въ Срѣдиземно или въ Северно

море, като знае, че тѣ гъмжатъ отъ подводници. И той е правъ. Ако се предположи, че при излизането на флота на Джелико въ Северно море презъ 1916 г. срещу неговитѣ 20 дреднаути биха действували двеста германски подводни кръстосвача, то върху флота щѣха да бждатъ пуснати 2,000 торпеда, т. е. по сто на всѣки дреднаутъ. Малко отъ тѣзи линейни кораби бѣха уцѣлѣли.

Но покрай подводнитѣ кръстосвачи сжществуватъ още подводни заградители, които представляватъ силно и действително оръжие; несъмнено това оръжие ще бжде широко използвано при операциитѣ въ тѣснитѣ и на достѣпнитѣ дълбочини. Тѣзи заградители ще излѣзатъ срещу неприятеля, и когато последниятъ се приближи, незабелязано ще поставятъ минни полета подъ самия му носъ. А такива полета отъ магнитни мини ще потопятъ не само единъ дреднаутъ; подбититѣ пъкъ ще бждатъ добити отъ въздушнитѣ и подводни кръстосвачи.

По такъвъ начинъ, на въпроса, дали е запазилъ линейниятъ флотъ господството си въ моретата, едвали е възможенъ другъ отговоръ, освенъ следниятъ: „Въ моретата дреднаутѣ не представлява вече господаръ на положението. Той е останалъ такъвъ само въ океанитѣ, и то дотогава, докато подводниятъ и въздушниятъ флотъ не съумѣе напълно да завладѣе океанскитѣ простори“.

Лейтенантъ В. П.

Германскитѣ подводници въ войната 1914-18, година

Съ свойствената на германцитѣ методичность бившиятъ морски офицеръ У. Гайеръ съ книгата „Германскитѣ подводници въ войната 1914/18 г.“, самъ участникъ въ много походи съ подводницитѣ, запознатъ отблизо съ дейността на адмиралтейството по подготовката на неограничената подводна война и познаващъ добре цѣлата германска корабостроителна промишленостъ, доказва, че задачата да се победи Англия по път на неограничената подводна блокада била напълно изпълнима за Германия. Тя непременно би успѣла, ако германската политика, която Гайеръ жестоко критикува, бѣ решила две години по рано да прибѣгне до тоя способъ на действие, абстрахирайки се напълно отъ протеста на неутралнитѣ държави.

Въпросътъ става за насъ твърде интересенъ особено днесъ, когато въ просторитѣ на морето е започната отново подводната война.

Корветниятъ капитанъ Гайеръ, бившъ началникъ на третата подводна флотилия, впоследствие преведенъ въ отдѣла за подводното плаване въ морското министерство, потвърждава, че въ първия периодъ отъ започване на свѣтовната война до м. февруарий 1915 г. цѣлитъ планъ за водене на морската война билъ основанъ на предположението, че Германия бързо ще достигне успѣхъ на сухопътния фронтъ, вследствие на което на флота не била зададена опредѣлена задача.

Адмиралъ Ингеноль съвършено не схващалъ значението и ролята на подводницитѣ и поради това ги използвалъ неумѣло.

Този периодъ отъ първитѣ месеци на войната крие въ себе си общата на всички грѣшка: по начало всички смѣтали, че войната ще се свърши за четири месеца. Това нежелание да се погледне напредъ и заблаговременно да се взематъ мѣрки за избѣгване на излишни загуби се изкупва отъ народитѣ и до днесъ.

Интересно е да се отбележи, че въ числото на тактическитѣ и технически грѣшки, забелязани презъ първия периодъ на войната, Гайеръ споменава за чисто конструктивнитѣ недостатѣци въ германскитѣ подводници и то такива, каквито въ другитѣ флоти още въ самото начало били отстранени. Тази искреностъ ни кара да се отнасяме съ още по-големо внимание къмъ неговия трудъ.

„Втората грѣшка на германската главна кватира, — продължава Гайеръ, — е неравността и прибързанитѣ действия. Подъ давление на неуспѣха на сухопътния фронтъ сравнително рано се впуснаха подводницитѣ въ просторитѣ на морето. Германия обяви подводната блокада, безъ да разполага съ достатъченъ брой подводници. Отъ двадесетѣ подводника въ началото на войната, само четири били „добри“ и два завършили своето изпитание. При първия периодъ влѣзли въ строя още 11 нови, а загинали 7. Следователно числото имъ се увеличило само съ четири...“

Преждевременитѣ действия на подводницитѣ заставили противника усилено да се заеме съ създаване на срѣдства за борба съ тѣхъ.

Безъ достатъчно количество подводници, са-

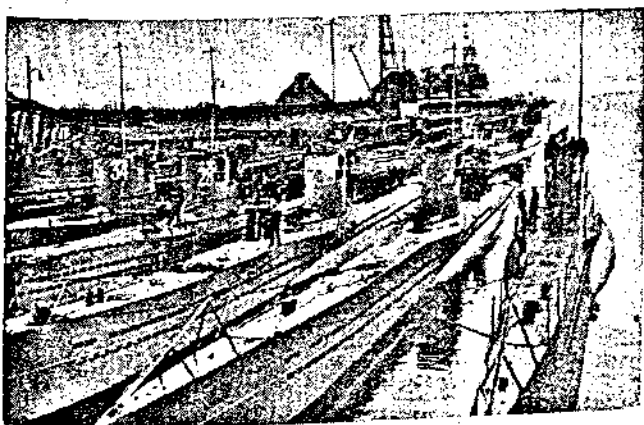
миятъ методъ за водене на подводната война започналъ постепенно да се измѣня и да губи своя смисълъ. Политиката взела връхъ надъ стратегията. Командиритѣ на подводниците получавали цѣлъ потокъ „допълнителни инструкции“, смекчаващи условията на блокадата. Така постепенно постъпили искания за неутралнитѣ кораби, особено италианскитѣ и американскитѣ, а до края на мартъ била оставена една безопасна ивица за съобщение на скандинавскитѣ държави съ Англия и т. н.

Корветниятъ капитанъ Гайеръ, бидейки силенъ противникъ на неограничената подводна война, смѣта че тѣзи „стѣснения“ сж вредно вмѣшательство на политиката въ стратегията и сж допринесли за неуспѣха на Германия. Доколко несполучливо е билъ избранъ денътъ за обявяване на подводната блокада, 18 февруарий 1915 г., явствува отъ обстоятелството, че въ този день само единъ подводникъ е билъ готовъ за походъ. Вториятъ почналъ своитѣ действия два дня по-късно, следъ потапянето на кораба „Камбанкъ“. Другитѣ два излѣзли въ открито море на 25 февруарий; отъ тѣхъ единътъ „У-8“ билъ потопенъ. Впоследствие подводницитѣ били значително увеличени, но все пакъ недостатъчни.

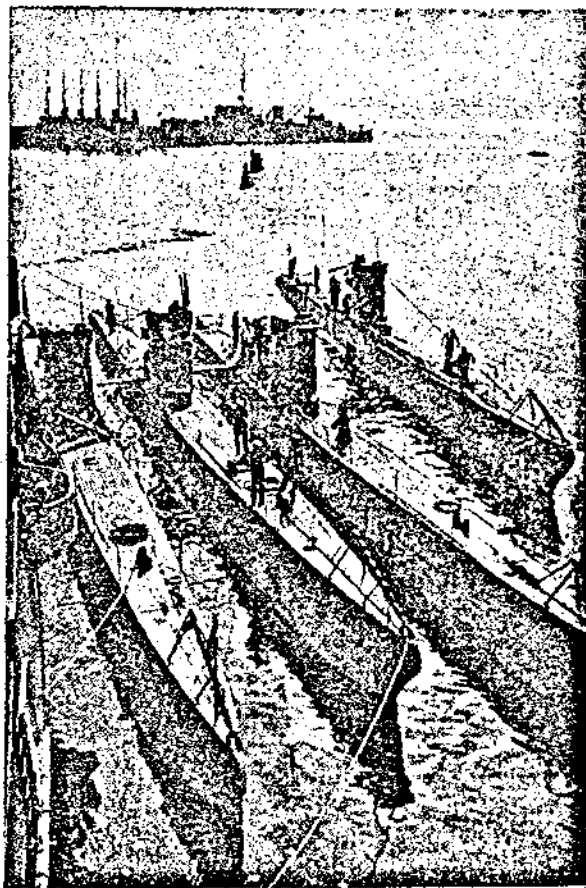
Третиятъ периодъ на войната, отъ м. октомврий 1915 г. до края на 1916 год., се отличава съ отсъствие на опредѣленъ оперативенъ планъ за използване на подводницитѣ. На отдѣлнитѣ театри сжитѣ получавали отдѣлни задачи. Подводната война противъ търговскитѣ кораби въ близостъ на английскитѣ брѣгове била прекратена по разпореждане на кайзера отъ 20 септемврий, но фландърската подводна флотилия продължавала да поставя минни загради, съ които продължила борбата съ неприятелскитѣ търговски кораби, превозващи войски.

На 21 ноемврий на подводницитѣ отново било заповѣдано да потапятъ безъ предупреждение всички кораби, срещнати въ района на Дюнكيرхенъ-Хавъръ и носящи флага на воюващитѣ неприятелски държави.

Подводната война въ Сръдиземно море поради пълното отсъствие на противо-подводни сръдства продължавала безпрепятствено и успѣшно, като въ началото германскитѣ подводници имали възможностъ да действуватъ съгласно морското международно право.



Германски подводници отъ флотилията „Залцведель“



Подводници отъ флотилията „Ведигенъ“

Спазването на последното въ Северното море и фландърското крайбрѣжие било невъзможно, тъй като подводницитѣ се излагали на голѣмъ рискъ.

По преценка на германския адмиралтейски щабъ, воденето на безпощадната подводна война при ежемесечното влизане въ строя на голѣмъ брой новопостроени подводници и незначителни загуби въ началото на действията, е могло напълно да осигури германската победа на море.

Смѣтало се е, че Англия повече отъ половинъ година нѣма да издържи, и че войната ще се свърши въ 1917 г., безъ да се предполага, че Америка ще се намѣси въ нея. Кайзерътъ не се съгласилъ, и адмиралъ Тирпицъ, поддържащъ идеята за безпощадна подводна война, е билъ принуденъ да си подаде оставката. Това решение на кайзера, проявената „излишна хуманностъ“, е било голѣмата грѣшка презъ четвъртия периодъ на войната.

Настъпилъ петиятъ и последниятъ периодъ, отъ м. февруарий 1917 г. до примирието—периодътъ не неограничената подводна война. Германскитѣ корабостроителници правѣли чудеса. Въ пълния смисълъ на тази дума се строили „стотици“ подводници. Готова била да се осъществи колосалната програма, но тукъ се оказала петата грѣшка на германското върховно командване: липсата на достатъченъ подготвенъ личенъ съставъ. Въпрѣки недостатъчната подготовка и бързо обучение, офи-

церитѣ и обслугитѣ проявили удивителни примѣри на храбростъ.

Вмѣсто едногодишна теоритическа подготовка, следъ това дълго плаване и свикване съ грижитѣ и отговорността за подводника и обслугата, германскитѣ морски офицери преминавали бързо „скратенъ курсъ“ за подводно плаване, понекога продължаващъ до две седмици или само нѣколко дни. Предъ Германия стоялъ призракътъ на проиграната, затягаща се вече война на сухопътния фронтъ, и нейнитѣ моряци отивали въ подводницитѣ не по своя вина недостатъчно подготвени за управлението на това трудно и сложно оръжие.

Наредъ съ увеличенитѣ по тонажъ подводници, достигащи до 2000—2500 тона, пресичащи океана и имащи възможностъ да кръстосватъ непрекъснато въ продължение на три и половина месеца, безъ да иматъ нужда отъ попълване на своитѣ запаси, въ водитѣ на фландрското крайбрежие се появили и малки подводници отъ типа „УБ“. Въ началото тѣ имали водоизмѣстване 127 тона и били въоръжени съ по две торпедни тръби и една картечница. Следната серия „УБ“ били доведени до 260 тона и съ едно 88 м/м оръдие.

Тѣзи подводници преминавали презъ канала Ламаншъ нощемъ и въ надводно състояние, близо до патрулнитѣ кораби, оставайки незабелязани, благодарение на своитѣ малки размѣри, нѣщо което било невъзможно за голѣмитѣ. Малкитѣ подводници отъ фландрската флотилия нанасяли гра-

матни загуби на транспортната служба. Безъ да гледа на мрежитѣ, преграждащи пътя му, не обръщайки внимание на самолетитѣ, всѣки подводникъ извършвалъ до петъ похода на месецъ. Загубата имъ била сравнително неголѣма. Гайеръ съ любовъ описва дейността на тѣзи малки фландрски подводници, сжщия типъ отъ които, но далечъ по-усъвършенствуванъ и понастоящемъ германцитѣ употребяватъ при воденето на подводната война. Тѣзи фландрски подводници сж взели участие и презъ време на нощнитѣ набѣги, извършени отъ германскитѣ кръстосвачи по английското крайбрежие на 25 априлъ 1918 г., помагайки имъ въ ориентировката и прикривайки следъ това тѣхното отстъпление.

Опитътъ отъ Свѣтовната война показва, че е възможна постройката на подводници въ серии, което улеснява масовата постройка на малкитѣ подводници.

А построенитѣ преди нѣколко години двадесетъ и петъ 260, тонни подводника отъ флотилията „Ведигенъ“, носеща името на храбрия командиръ на подводникъ „У-9“, който въ единъ само день потопи последователно три неприятелски кръстосвача, даде възможностъ да се поправи непростимата грѣшка презъ миналата война. И днесъ, когато отново е започната подводната война, германскитѣ подводенъ флотъ разполага съ достатъчно подготвенъ личенъ съставъ, щателно обученъ и съ практически опитъ.

Сава Н. Ивановъ
Капитанъ 1 р.

По случай 60 годишнината на Дунавската на Негово Величество флотилия

Дунавската на Негово Величество флотилия е формирана преди 60 години, на 1. августъ 1879 г., въ гр. Русе отъ плаващитѣ сѣдства и личния съставъ на руския окупационенъ Дунавски отредъ, който остана на Дунава следъ привършването на руско-турската, освободителна за насъ, война. Първоначално тя бѣше наречена „Морска часть“ и за нейнъ командиръ бѣше назначенъ рускиятъ морски офицеръ капитанъ-лейтенантъ Александъръ Егоровичъ Конкеевичъ.

Въ състава на новоформираната Морска часть влѣзоха следнитѣ плаващи сѣдове: параходитѣ „Взривъ“, „Опитъ“, „Горня Студена“ и „Пордимъ“, вѣтроходътъ „Келасуръ“ (въ Варна) и парнитѣ катери „Ракета“, „Бавария“, „Фардингъ“, „Мотала“, „Олафчикъ“, „Варна“ и „Птичка“ — всичко 5 кораба и 7 парни катера. Освенъ това къмъ Морската часть бѣха зачислени нѣколко шлепа и 5 гребни лодки.

При тържественото предаване на корабитѣ и катеритѣ и смѣняването на рускитѣ имъ военноморски знамена съ български, което е станало на брѣга на Дунава при Русе, споредъ описанието на единъ отъ присѣтствуващитѣ гледката е била внушителна, мила и тържествена. Този действително исторически и високо тържественъ моментъ, когато официално се е формирала първата отъ третото българско царство Морска часть, е описанъ отъ запасния полковникъ Конст. Божковъ, така:¹⁾

„По обѣдъ, при стечение на маса народъ на брѣгъ на Дунава при Русе (приблизително кждето е сега пристанищната баня) стана снимането и издигането на параходнитѣ знамена. Тази церемония се извърши по най-тържественъ начинъ. При командата „На флагъ и гюйсъ битъ семь разъ“, при свирене на дудкитѣ (служебнитѣ корабни свирки) отъ стражнитѣ подофицери, биене на камбанитѣ и стреляне съ пушки, бѣха снети рускитѣ знамена отъ всички предназначени за Морската часть параходи, баржи, баркази и катери и замѣнени съ сжщата тържественостъ съ български знамена — трицвѣтенъ платъ (бѣло, зелено и червено) съ златенъ лѣвъ на червено поле въ лѣвия горенъ край на знамето.²⁾

Въ този знаменателенъ за българския народъ и за Морската ни часть день се развѣ, за прѣвъ пътъ следъ петстотинъ годишно робство, българското знаме надъ водитѣ на тихия бѣлъ Дунавъ. Този е деньтъ, въ който тържествуваха нашитѣ моряци, той е нашиятъ заветенъ день, въ който възкрѣсна нашата флотилия. На този день нашата Морска часть получи патента за свободно плаване по безкрайнитѣ рѣки, езера, морета и океани. Покойниятъ механикъ Брикнеръ ми казваше, че при-

¹⁾ Полковникъ о. з. К. Божковъ — „Бележки и спомени по Морската ни часть“ (Военно-исторически сборникъ, № 13, София 1933 г., стр. 113).

²⁾ Каквото е сегашното военно-морско знаме.

сътствувалъ на церемонията и при всичко, че е нѣмецъ и малко го засѣга родолюбивото чувство, все пакъ е билъ трогнатъ вътрешно и очитъ му били просълзени отъ умиление. При вида на това тържество, кое-българско-сърдце не би силно затупало отъ радостъ, коя българска душа не би се възраждала и възхитила отъ умиление и благодарностъ къмъ Всевишния, за даруванитѣ блага отъ великия нашъ Освободителъ! Блаженна България“.

И така, презъ месецъ августъ 1879 г., на Дунава при Русе, бѣше формирана първата българска Морска часть (бждещата Дунавска на Негово Величество флотилия) въ съставъ 5 кораба, 7 парни катера, нѣколко шлепа и 5 гребни лодки. Какво представляваше отъ себе си този първоначаленъ български плаващъ съставъ?

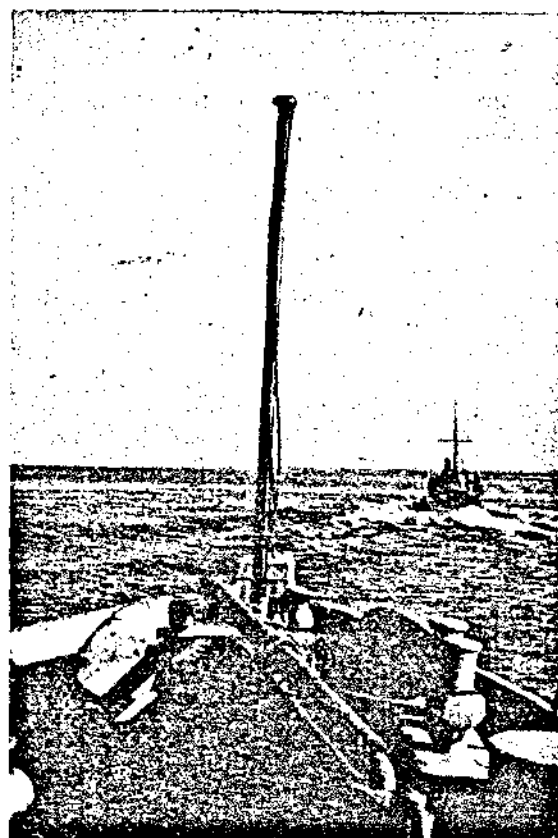
Параходътъ „Взривъ“ бѣше построенъ въ Англия въ 1856 година. Той бѣше морски яхтенски типъ, съ остъръ носъ и типа кърмова часть, направенъ отъ желѣзни листове съ дебелина 7 мм. При водоизмѣстване 250 тона, той бѣше дълъгъ 33 метра, широкъ 6 метра, газѣше 12 м. и имаше скоростъ около 12 километра въ часъ въ тиха вода. Машината му, балансирана система, съ низко налѣгане и мощностъ 60 конски сили, бѣше построена въ фабриката на И. П. Ренолдсонъ. Работно налѣгане на парата 25 атмосфери. Запасъ отъ въглища 50 тона. Той имаше единъ носови стожеръ дълъгъ 10.5 метра и необходимитѣ помѣщения за обслугата му и за пренасяне на товаръ. Той бѣше добре повѣртливъ, обаче при вълнение много се клатѣше.

Въ 1858 г. той се наричаше „Алфредъ“ и бѣше притежание на търговеца-грѣкъ Левиди. Въ това време, още като новъ корабъ, той работѣше между дунавскитѣ пристанища Калафатъ, Браила и Галацъ и бѣше единъ отъ най-силнитѣ влѣкачи на Дунава. Следъ известно време Левиди продаде парахода на своя сънародникъ Васиоти, който се занимаваше съ морска търговия и който го прекръсти на „Юлия“. Следъ фалирането на Васиоти, параходътъ бѣше взетъ срещу дълъгъ отъ търговеца Негропонтъ, който пакъ го прекръсти на „Екатерина“. Отъ последния търговецъ, презъ време на освободителната война въ 1877 г., въ Галацъ, го купи руското правителство (за 3700 зл. лева) за нуждитѣ на руската Дунавска флотилия и го нарече „Взривъ“. Презъ време на войната той бѣше използванъ отъ рускитѣ моряци като влѣкачъ и корабъ-майка за минни действия. (На 30. IV. 1877 г. той влачеше единъ шлепъ пълень съ мини, отъ устието на р. Прутъ за руското минно заграждане при Браила). Така чекъмъ времето, когато параходътъ „Взривъ“ влѣзе въ състава на новорформираната Морска часть, той имаше задъ себе си единъ дълъгъ разнообразенъ животъ отъ около 20 години и бѣше участвувалъ въ една двегодишна война на Дунава.

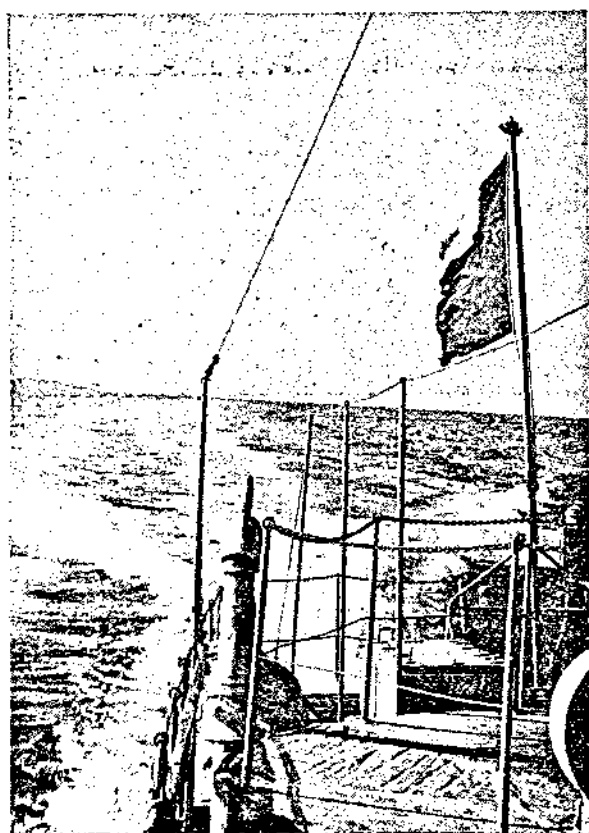
Параходътъ „Опитъ“ въ миналото бѣше притежание на „Руското дружество за корабоплаване и търговия“ въ Одеса. Презъ време на руско-турската война той бѣше купенъ отъ руското морско министерство за нуждитѣ на черноморската имъ флотилия, въоръженъ съ две четирифунтови орждия и оставенъ въ Одеса, за да охранява минното заграждане, заедно съ още редъ други кораби. По-

късно параходътъ „Опитъ“ действа въ дунавскитѣ устия въ състава на долно-дунавската флотилия на капитанъ-лейтенантъ Диковъ. Сжщиятъ параходъ, при обсадата на Сулина откъмъ Дунава на 27. IX. 1877 г., предвождаше руската флотилия, за да почиства пѣтя ѝ отъ мини.

Параходътъ „Опитъ“ бѣше построенъ въ 1870 г. въ Англия (Нюкастелъ). Той имаше корпусъ отъ стоманени листове, при дължина 40 метра, широчина 12.5 м., водоизмѣстване 200 тона и газене 1 м. Машината му имаше два наклонни цилиндъра отъ низко налѣгане и развиваше мощностъ 60 конски сили. Той се движеше съ скоростъ 13 клм. въ часъ въ тиха вода. Котелътъ на парахода бѣше цилиндрически, съ обратенъ ходъ на дима, съ работно налѣгане 25 фунта, съ две огнища. При пълень ходъ огнищата изгаряха 380 кгр. кардифски въглища въ часъ. Гребнитѣ му кола бѣха съ по 14 невѣртящи се (непатентовани) лопати. Въглишитѣ му ями бѣха три и можеха да поематъ 45 тона каменни въглища. Той имаше и всички необходими помѣщения като всѣки обикновенъ товаропѣтнишки параходъ. Въ салона на парахода бѣше окаченъ портретътъ на Царъ Освободителя съ собственорѣчния му подписъ. Стожерътъ му — само единъ — бѣше на носа и имаше дължина 10 м. Морскитѣ му качества не бѣха особено добри, понеже газѣше само 1 метъръ, обаче той бѣше пригоденъ за служба на Дунава, отколкото първия корабъ — „Взривъ“, и главно той бѣше по възраст много по-младъ отъ него — едвамъ десетогодишенъ.



Наши кораби въ върволиченъ строй



На кърмата

Параходитъ „Горня Студена“ и „Пордимъ“, бѣха стари, дълго употребявани турски кораби, участвували въ войната на Дунава подъ турско знаме, завладѣни отъ руситѣ и наречени по имената на прочулитѣ се български села презъ тази война. Подъ руско знаме тѣ влѣзоха въ състава на дунавския окупационенъ отрядъ и обслужваха нуждитѣ на окупационната армия. По възраст тѣ като че ли бѣха даже по-стари отъ първия нашъ корабъ — „Взривъ“ и изглеждаше, че отдавна бѣха надхвърлили 20-тѣ години. Тѣ имаха водоизмѣстване по 250 тона всѣки, газѣха 16 м., развиваха скоростъ 12 клм. въ часъ и бѣха въоръжени съ по две скорострелки.

Вѣтроходътъ „Келасуръ“ бѣше сѣщо старъ воененъ корабъ отъ руския черноморски флотъ, останалъ отъ времената на преминаването отъ вѣтроходната къмъ параходна епоха, въоръженъ съ три малко-калибрени орджия. Той действуваше презъ време на войната въ Черно море, а впоследствие бѣше зачисленъ къмъ състава на руския дунавски окупационенъ отредъ. По това време, къмъ 1. VIII. 1879 г., вѣтроходътъ „Келасуръ“, заедно съ вѣтрохода „Соукъ-Су“ (въоръженъ съ II — 4 фунтови и I — 9 фунтово орджия), стояха въ Варненския заливъ и имаха предназначение дотогава да охраняватъ българското черноморско крайбрежие и да обслужватъ нуждитѣ на рускитѣ окупационни войски по черноморския брѣгъ. И следъ като вѣтроходътъ „Келасуръ“ влѣзе въ състава на българската Морска часть и повдигна българското военно-морско знаме, вѣтрохода „Соукъ-Су“ остана още дълго време въ варненското пристанище подъ руско знаме.

Вѣтроходътъ „Келасуръ“ имаше приблизително следнитѣ данни: водоизмѣстване 300 тона, газене 2 м., скоростъ 14 клм. въ часъ. Той бѣше въоръженъ съ II — 4 фунтови, I — 9 фунтово орджия и една скорострелка.

Параходнитѣ катери „Ракета“, „Бавария“, „Фардингъ“, „Мотала“, „Олафчикъ“, „Варна“ и „Птичка“ бѣха сѣщо доста стари, повечето отъ тѣхъ съ желязенъ корпусъ, съ тонажъ отъ 8 до 18 тона, газене отъ 1 до 17 м. и съ скоростъ въ тиха вода отъ 10 до 18 клм. въ часъ. Всичкитѣ, кой по-малко койповече, бѣха взели участие въ войната на Дунава и повечето отъ тѣхъ бѣха въоръжени съ по една скорострелка. Така напримѣръ, последниятъ катеръ „Птичка“, подъ командата на знаменития лейтенантъ Дубасовъ, презъ м. октомврий 1877 г. действувалъ при Силистра.

Отъ всичко това се вижда, че ладенитѣ на новоформираната българска Морска часть кораби и катери бѣха значително остарѣли, пѣкъ и по своето въоръжение и тактически качества не представляваха отъ себе си нѣкаква особено голѣма бойна стойностъ. Все пакъ, обаче, този подарѣкъ отъ нашитѣ освободители бѣше много цененъ за насъ българитѣ, едно — защото той представляваше отъ себе си една ядка за бъдещето развитие на нашитѣ морски сили и друго — защото той ни посочваше правилния пѣтъ, по който ние съразмѣрно (и по суша и по вода) трѣбваше да разрастваме нашата бъдеща военна мощъ.

Личниятъ съставъ на новоформираната българска Морска часть се състоеше отъ 7 души руски действующи морски офицери съ отлична морска и бойна подготовка, нѣколко волнонаемни механици, корабоводачи и чиновници, съразмѣрно количество руски строеви и технически морски подофицери, сѣщо съ много добра специална и отлична бойна подготовка и опитъ, необходимото число руски моряци, участвували сѣщо въ войната на Дунава и една голѣма часть моряци-доброволци българи, решили да се посветятъ на служба на зараждащата се българска морска сила.

Първиятъ командиръ на българската Дунавска флотилия — капитанъ-лейтенантъ А. Е. Конкеевичъ бѣше едѣръ, снаженъ, красивъ мжжъ, съ голѣми мустаци и брада, каквито тогава бѣха на мода въ рускитѣ моряци. Той се движеше винаги бавно, съ тежъкъ и тържественъ вървежъ. Капитанъ-лейтенантъ Конкеевичъ бѣше чиста руска душа, човѣкъ благороденъ и чистосърдеченъ, много добъръ служащъ, съ сѣщо така отлична морска и специална бойна подготовка и опитъ, спокоенъ и справедливъ — истински „баша-началникъ“. Особено много той бѣше внимателенъ къмъ младитѣ български моряци-новообранци, съ които често влизаше въ разговоръ, и ги обичаше като свои собствени деца. Дълго време следъ неговото уволнение името му се споменуваше съ благоговение отъ неговитѣ подчинени, които бѣха запазили най-добри спомени отъ съвмѣстната имъ служба съ него. Ето това бѣше бащата на новородилото се българско морячество, което подъ неговитѣ непосредствени първоначални грижи почна да закрепва и скоро следъ това започна да проявява своитѣ скрити до сега търговски и бойно мореходни способности по р. Дунавъ, Черно, Мраморно и Бѣло морета.

Щомъ пое командуването на Дунавската флотилия, капитанъ-лейтенантъ Конкеевичъ веднага се зае енергично за окончателното ѝ организиране и обзавеждане.

Най-напредъ той издействува срѣдства и нареди да се извадятъ и поправятъ потъналитѣ презъ време на войната около Русе понтони и шлепове, съ които увеличи материалната частъ на новоформираната флотилия. Следъ това той поправи и стегна корабитѣ и катеритѣ, които се бѣха доста износили презъ време на войната, и ги пушна въ движение въ услуга на дунавския граждански и воененъ превозъ. По нареждане на военния министръ той приспособи парахода „Опитъ“ за яхта на първия български князь Негово Царско Височество Александъръ I. Батембергъ. Прибра, приведе въ годенъ видъ и използва всичкото имущество, което бѣше останало отъ турската флотилия. Извика отъ Русия необходимитѣ карти и други навигационни принадлежности и метеорологически прибори за корабитѣ и катеритѣ. Замисли постройката на нова казарма за моряцитѣ и постройка на нова каменна баня съ омивалня за сжщитѣ, на мѣстото, кждето бѣха старитѣ, почти негодни вече, турска баня и умивалникъ. Уреди вжлищни складове по дунавскитѣ пристанища за да не бждатъ свързани винаги параходитѣ и катеритѣ съ единствената си база — Русе. Най-после той замисли и една планомѣрна и правилна подготовка за цѣлия личенъ съставъ на новоформираната Дунавска флотилия.

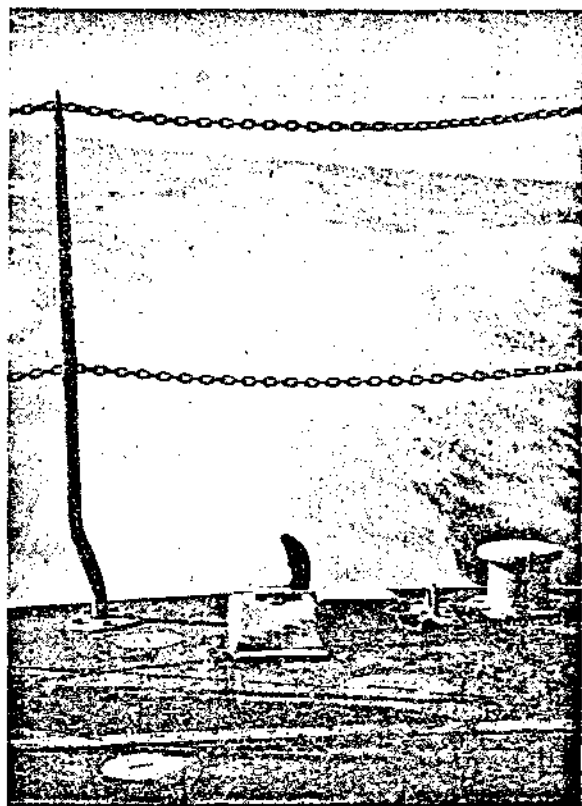
Споредъ запасния полковникъ К. Божковъ презъ 1879 г. за Дунавската флотилия (тогава наричана Морска частъ) сж били изразходвани 719,534 лв., отъ които 119,539 лв. за личния съставъ, а останалитѣ 600,000 лв. за поддържане и поправяне на корабитѣ.

Така се приключи първата година на нашата Дунавска флотилия (отъ 1. VIII. до 31. XII. 1879 г.)

На 1. II. 1880 г., следъ съответното обучение кап.-лейтенантъ Конкеевичъ преименува младитѣ български моряци-новобранци въ моряци специалности — строеви и огньари. Последнитѣ, наредъ съ рускитѣ кадрови моряци, започнаха да изпълняватъ всички служби, било то по палубитѣ на корабитѣ или въ котлитѣ и машинитѣ имъ.

Понеже вѣтроходътъ „Келасуръ“, който стоеше въ Варна, бѣше единъ доста остарѣлъ корабъ и главно — неподходящъ за действие на Дунава, а отъ друга страна предстоеше — сжщо поради старостъ и негодностъ — да бждатъ бракувани и продадени корабитѣ „Пордимъ“ и „Горня Студена“, капитанъ-лейтенантъ Конкеевичъ замисли и скоро реализира едно подновяване на корабитѣ въ Дунавската флотилия. Първоначално той издействува отъ руското правителство да повърне вѣтрохода „Келасуръ“ на руския черноморски флотъ, а вмѣсто него да получи за нашата Дунавска флотилия парахода „Голубчикъ“. Тази смѣна стана презъ м. мартъ 1880 г.

Параходътъ „Голубчикъ“, въ послѣдствие презъ 1887 г. нареченъ „Крумъ“, преди освободителната война влизаше въ състава на корабитѣ отъ Руското дружество за корабоплаване и търговия. Следъ това руското правителство го купи и въоръжи за нуждитѣ на руския черноморски флотъ.



При пълень ходъ

Презъ време на войната параходътъ „Голубчикъ“ заедно съ други подобни нему кораби отъ руския черноморски флотъ, пазѣше рускитѣ минни заграждения въ Черно море, като бѣше причисленъ къмъ Севастополското пристанище.

Параходътъ „Голубчикъ“ бѣше съ желѣзенъ корпусъ; при водоизмѣстване 200 тона (дължина 40 м., ширина 10 м. и газене 1'1 м.) той можеше да развие 15 клм. скоростъ въ часъ въ тиха вода. Двигателътъ му се състоеше отъ една парна машина съ движущи се компаундъ цилиндри, която движеше две странични колела съ непатентовани дървени лопати. Той бѣше въоръженъ съ II — 4 фунтови орджия и една скорострелка и имаше всички необходими помѣщения, като всѣки товаропжтнически параходъ. Отъ тогавашния корабенъ съставъ на Дунавската флотилия той бѣше единъ отъ най-бързоходнитѣ, най-добритѣ и най-практични кораби.

Почти къмъ сжщото време (мартъ 1880 г.) за началникъ на варненското пристанище бѣше назначенъ лейтенантъ князь Маврокордато, а отъ Русе въ Варна бѣше изпратенъ парниятъ катеръ „Варна“, за да обслужва нуждитѣ на варненското пристанище. Когато Негово Царско Височество Князь Александъръ I. Батембергъ биваше въ лѣтния си дворецъ „Сандрово“ (днешния Евксиноградъ), катерътъ „Варна“ му се даваше въ негово разпореждане. Въ послѣдствие този катеръ бѣше смѣненъ съ по-добрия такъвъ — „Птичка“.

Презъ сжщата 1880 г., извадениятъ отъ водата турски параходъ „Видинъ“, който бѣше потъналъ при устието на р. Русенски Ломъ презъ време на освободителната война отъ огъня на рускитѣ ба-

тарен при румънското село Слобозия, бѣше преобърнатъ въ шлепъ и влѣзе въ строя на Дунавската флотилия подъ името „Ломъ“. Едновременно съ това кап.-лейт. Конкеевичъ се погрижи за увеличаване числото на работниците въ работилницата и за подобриенето на заплатитѣ на служещитѣ изобщо.

Кап.-лейт. Конкеевичъ отдавна бѣше замислилъ да устрои едно зимно пристанище въ устието на р. Русенски Ломъ за спокойно и удобно зимуване на корабитѣ, като съедини двата клона на устието на рѣката съ единъ изкуственъ каналъ, но още не бѣше успѣлъ да реализира проѣкта си. Затова и тази зима корабитѣ отъ Дунавската флотилия зимуваха въ Дунава малко западно отъ устието на рѣка Ломъ, като мѣстото на зимовката бѣше предпазено отъ ледохода съ забити покрай брѣга на Дунава дебели колове (сваи).

Презъ третата година отъ сѣществуването на Дунавската флотилия кап.-лейт. Конкеевичъ реализира замислената още миналата година Машинна школа за подготвяне на млади българчета за машинисти по корабитѣ и катеритѣ на флотилията. И въ това отношение първиятъ командиръ на Дунавската флотилия прояви голѣма предвидливостъ, тъй като не бѣше възможно флотилията да живѣе нормаленъ и правиленъ животъ безъ постояненъ притокъ на млади национални технически сили, още повече, че рускитѣ моряци-техници постоянно си отиваха въ Русия и намаляваха, а попълването съ нови такива отъ Русия бѣше трудно, не винаги възможно и главно — нежелателно отъ национална гледна точка.

Презъ сжщата 1881 година капитанъ-лейтенантъ Конкеевичъ изпрати парахода „Взривъ“ на основна поправка въ Будапеща, започна да строи нова голѣма каменна сграда за казарма на моряцитѣ, купи новъ шлепъ, който нарече „Янтра“, достави нѣкои нови машини и инструменти за работилницата и, най-после, въ края на годината, кап.-лейт. Конкеевичъ замина за София за да получи инструкции въ връзка съ доставката на една нова яхта за Н. Ц. В. Князь Александъръ I Батембергъ.

Презъ 1882 г. (четвърта отъ сѣществуването на Дунавската флотилия) кап.-лейт. Конкеевичъ бѣше командированъ въ Марсилия (Франция), за да спазари, купи и докара на Дунава въ Русе княжеската яхта. Н. Ц. В. Князътъ пожела поръчката за Него яхта да се кръсти съ Неговото име — „Александъръ I“.

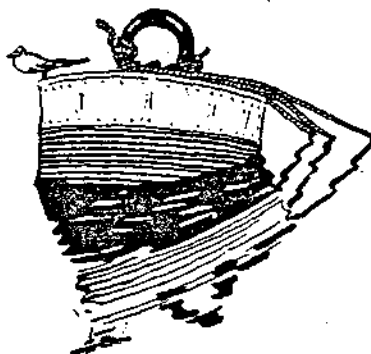
Княжеската яхта пристигна въ Русе на 21 май 1883 год. Съ нейното идване Дунавската флотилия се сдоби съ единъ свършенно новъ, извънредно красивъ, модеренъ и напълно съвремененъ корабъ, който по бързина, обстановка и качества надминаваше почти всички тогавашни дунавски кораби, къмъ който завистливо поглеждаха околнитѣ народи, и който бѣше една голѣма гордостъ за България. И въ тои случай заслугата на първия командиръ на Дунавската флотилия бѣше голѣма. Той увеличи състава на флотилията съ единъ отличенъ за времето си корабъ.

Яхтата „Александъръ I“ имаше водоизмѣстване 350 тона, желѣзенъ корпусъ и два стожера. Дължина 61 м., широчина 8 м., а съ кожуситѣ — 13 м., газене 1.5 м. За двигателъ ѝ служеше една машина система „Компаундъ“ съ мощностъ 55 конски сили. Налѣгането на парата въ двата котела бѣше 5 атмосфери. Въ часъ се разходваха 500 кгр. кардифски въглища. Скоростъ въ часъ въ тиха вода — 22 километра. Яхтата имаше всички необходими помѣщения и освенъ това специаленъ апартаментъ за Н. Ц. В. Княза, обзаведени най-модерно и комфортно. Тя се освѣтляваше съ електричество.

Така преди 60 години, благодарение на голѣмате предвидливостъ и отличнитѣ организаторски способности на нашитѣ освободители — руситѣ се формира сегашната наша Дунавска на Негово Величество флотилия, която презъ своя периодъ на сѣществуване участвува на Дунава въ три войни (1885, 1912-1913 и 1915-1918 г.) и изпълни достойно дълга си къмъ воюваща България, особено въ бойно-транспортно отношение.

Въпрѣки неблагоприятнитѣ условия за работа и действие, моряцитѣ-дунавци, съ своята голѣма настойчивостъ и твърдо постоянство, успѣваха да преодоляватъ неблагоприятнитѣ условия презъ течение на 60 години и да даватъ въ най-висока степенъ всичко това, което бѣше възможно да се даде, и което, проследено и изучено внимателно и обективно, е достойно за удивление и признателностъ отъ следващитѣ поколения.

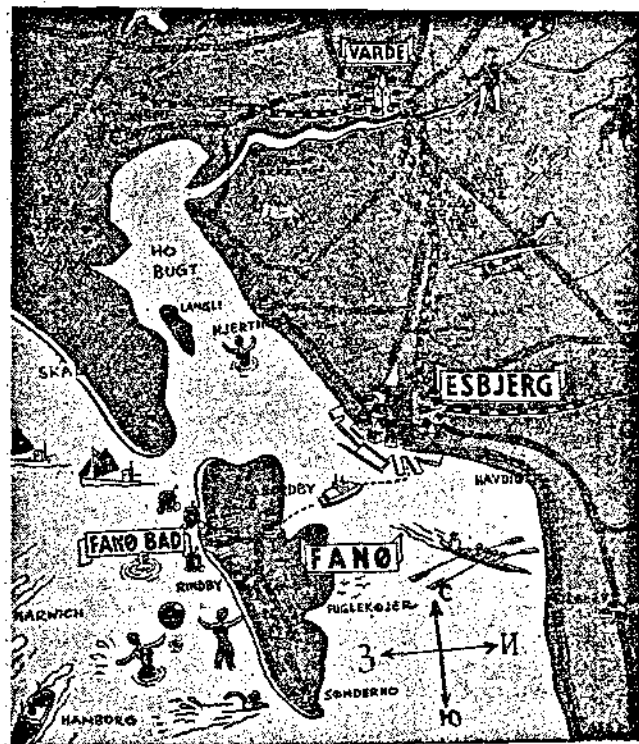
При съвременното и бждещото създаване и организиране на нашата военна мощъ, черпейки поука отъ нашитѣ освободители — руситѣ, ние не трѣбва да изпущаме изъ очи Дунавската флотилия, която сжщо трѣбва да се развие и усили за да заеме подходящото си и отговорно мѣсто въ реда на българскитѣ въоръжени сили.



Инж. В. Бонковъ

Рибарското пристанище въ Есбергъ—Дания

(Дописка отъ Дания)



Дания е известна у насъ изключително като страна съ образцово земедѣлие, и малко се говори за нейното риболовство. А географическото положение на тази страна, заобиколена отвсѣкжде съ морета, прорѣзана съ множество заливи и канали, е благоприятствувало да се развие риболовството тука въ голѣма и благодатна промишленостъ.

Единъ отъ многото рибарски центрове на Дания представлява гр. Есбергъ, разположенъ на западния ѝ брѣгъ на океана, на голѣмъ естественъ

заливъ, заграденъ отъ югозападъ съ тѣсенъ дълъгъ островъ, нареченъ Фанйо.

Градътъ има 34 хиляди жители, и въ околността му е развито цвѣтущо земедѣлие; но наредъ съ него голѣма частъ отъ жителитъ му намиратъ своето препитание въ риболовство. Рибарското съсловие тукъ е организирано въ образцови рибарски кооперации, които се грижатъ за набавянето на параходния инвентаръ, за ловенето, преработването и пласимента на рибата. По този начинъ сж създадени благоприятни условия за развитието на риболова и е отстранена възможността отъ разоряване на цѣли семейства поради жертвитъ на морската стихия, които сж твърде чести тукъ. Въ такива случаи материалнитъ щети понася кооперацията, а на пострадалитъ, останали живи се доставя необходимиятъ параходенъ инвентаръ.

Риболовната флота въ гр. Есбергъ брои надъ 560 рибарски кораби и множество лодки.

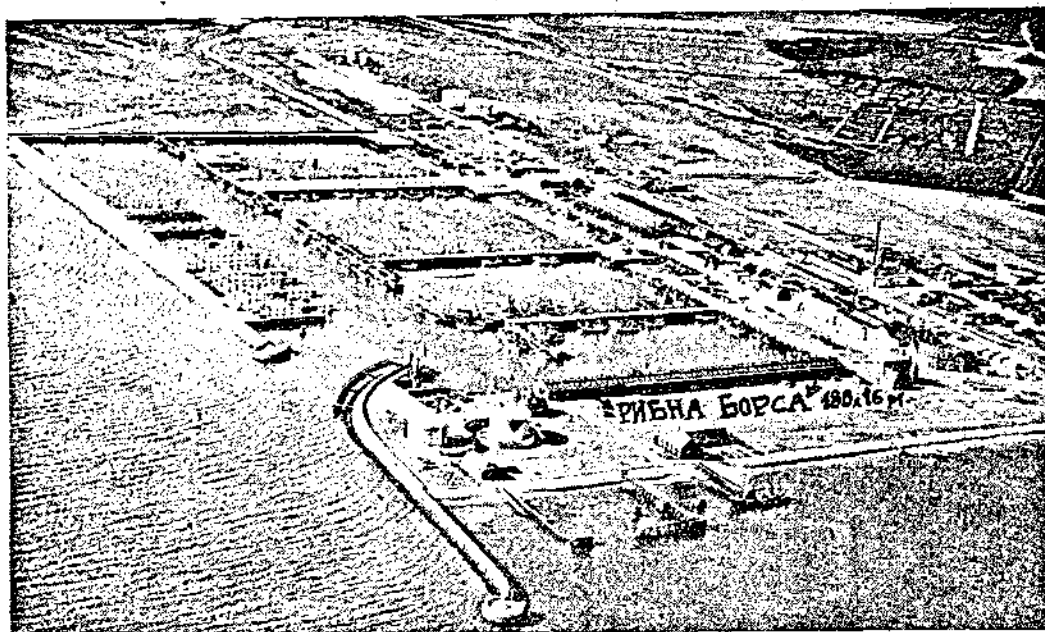
Размѣритъ на корабитъ сж: дълги 12 м. и широки 350 м., съ водоизмѣстимостъ 45 бр. тона. Корабитъ сж снабдени съ всички технически съоръжения: освенъ газовия моторъ притежаватъ платна, два електрически ехолота, радиостанция и пр. Има и по-малки корабчета и моторни лодки, които се използватъ въ по-близкитъ заливи на Северното море.

За да се има представа за размѣра на риболова въ Дания, достатъчно е да се посети и разгледа рибарското пристанище въ Есбергъ. То е старо, лишено е отъ всѣкакъвъ луксъ, но неговото устройство и размѣри говорятъ ясно за живота, който кипи тукъ.

Рибарското пристанище е отдѣлено отъ другия кей. То има оригинално разпредѣление на 5 отдѣлни езера, образувани отъ дървениотъ мостове, които ги ограждатъ отъ три страни и по този начинъ даватъ възможностъ на множество кораби да разтоварятъ едновременно своя товаръ.



Рибарската флотилия



Фиг. 3

Формата и разпредѣлението на пристанището се вижда отъ приложената снимка фиг. 3. То представлява правиленъ четиригълникъ съ размѣри 600 м. дължина по направление на кея и 300 м. широчина навътре въ морето. Този паралелограмъ е раздѣленъ на 4 успоредни басейни съ размѣри 160×140 м., които се затварятъ отъ къмъ морето съ единъ общъ басейнъ дълъгъ 600 м. и широкъ 140 м. Както се вижда отъ снимката, басейните сж раздѣлени единъ отъ другъ съ дървени мостове широки 8 м., които ги ограждатъ отъ тритѣ страни и представляватъ мрежа отъ кейове за разтоваряне на стоици кораби и лодки едновременно.

Въ началото на пристанището се намира рибната борса. Нейните размѣри говорятъ сжщо за количеството риба, която тукъ се събира и разпредѣля за пазаритѣ. Постройката има дължина 180 м. и широчина 16 м., съ 27 врати къмъ морето.

До самото рибно пристанище сж изникнали множество консервни фабрики и работилници, които преработватъ това голѣмо богатство, изва-

дено отъ дълбочинитѣ на океана и Северното море, и го изпращатъ на вътрешния и външенъ пазаръ. Специални деликатесни сортове риба се експортиратъ за пазаритѣ на Парижъ и Лондонъ.

Отдѣлна рибна гара е построена въ сѣдство съ рибното пристанище, която се грижи изключително за транспорта и бързото пренасяне на рибата отъ крайбрѣжието въ вътрешността на страната. Тукъ, кждето животътъ е сравнително скъпъ, рибата се продава по 5 лв. килограма на дребно, защото само въ Есбергъ годишно се ловятъ десетки милиона кгр. риба. Това е едно богатство и голѣма благодатъ за цѣлия народъ, което датскиятъ рибаръ извлича отъ морето ежегодно, благодарение на своята организираностъ и моряческа опитностъ.

Нека пожелаемъ и на България да следва пътя на напредналитѣ въ това отношение и съ датско безкористие и моряшка саможертва да извличае скъпоценнитѣ бисери изъ дъното на морето.

Мичманъ I р. Алекоандъръ Б. Райновъ

САРГАСОВИТѢ ЛИВАДИ

Когато Христофоръ Колумбъ, въ своето фамозно пътешествие за откриване на „Новия свѣтъ“, преминалъ Канарскитѣ острови и се отправилъ на западъ, той съ учудване забелязалъ, че океанътъ постепенно започвалъ да се покрива съ водорасли, които съ напредването на западъ сж ставали все по-гъсти и по-гъсти и образували една обширна и безгранична ливада.

Неговитѣ хора останали изумени отъ тази гледка, която имъ давала идеята, че сж достигнали вече предѣлитѣ на свѣта.

И наистина, най-чудновати въображения сж изпълнили изплашенитѣ духове на тѣзи първи мореплаватели къмъ неизвестни земи, които дотогава сж били повече легенда, отколкото действителностъ за хората на морето.

Колумбъ, напротивъ, съ положителния си духъ е виждалъ въ тѣзи водорасли предвестницитѣ на близкитѣ земи и съ усилие се е постаралъ да увѣри въ това и хората си. Но за щастие задухалъ силенъ вѣтръ, и плуващата ливада се отдалечила. На борда настъпило спокойствие, и Колумбовитѣ кораби, носени отъ североизточнитѣ вѣтрове, се отправили съ надути платна къмъ острова, който впоследствие Колумбъ нарекълъ „Санъ Салвадоръ“, по настоящемъ единъ отъ малкитѣ Антилски острови.

Въ едно свое писмо отъ Ханти съ дата 1498 година (цитирано въ книгата на Хумболдъ) Колумбъ пише за това море отъ водорасли, че като плавалъ къмъ западъ, на разстояние 100 морски мили отъ Азорскитѣ острови видѣлъ океана по-

крить съ много водорасли, подобни на малки борови клончета изпълнени съ малки пжпчици. Тѣзи клончета били въ такова изобилие, че отдалеч представлявали нисъкъ брѣгъ. До този моментъ, казва той, никога не билъ виждалъ такива водорасли.

Следъ него други мореплаватели споменаватъ съ удивление за това тайнствено море-ливада.

Днесъ, обаче, на всички е известно Саргасовото море, което се простира въ Атлантическия океанъ върху една водна площъ отъ 60,000 квадратни мили между Азорскитѣ и Бермудскитѣ о-ви. То е образувано въ затишието между теченията Голфстромъ, панамското и северо-екваториалното.

Отдѣлнитѣ клонки сж откъслечи отъ растения, които вирѣятъ въ изобилие по източнитѣ брѣгове на Америка (Нова земя и Бермудскитѣ о-ви), които откъснати отъ голѣмитѣ бури сж влачени отъ теченията навътре въ океана и се събиратъ въ голѣмо количество на водната повърхностъ въ споменатата мѣстностъ. Тѣхната плавушестъ се дължи на пълнитѣ съ въздухъ пжпчици, съ които клончетата сж обсипани. Веднѣжъ откъснати отъ брѣга, тѣ не могатъ да се размножаватъ повече, но пускатъ малки коренчета, като продължаватъ да вирѣятъ и развиватъ нови клончета, които се преплитатъ помежду си и съ останалитѣ клончета на други морски растения, чието прижстствие тамъ е сжщо установено. По този начинъ се образуватъ жълто-кафяви маси, които достигатъ повърхностъ 3—4 кв. м., но не се съединяватъ въ една обща маса, че да образуватъ легендарнитѣ леваци, които да бждатъ едно истинско препятствие за мореплавателитѣ.

Саргасовото море е било известно още отъ по-древнитѣ времена. За него споменава и Аристотель.

Нѣкои сж предполагали, че това сж били остатъци отъ Атлантида.

Името си дължи на наименованието дадено отъ португалцитѣ на отдѣлното клонче *Sargassum*, което значи морска трева.

Тѣзи водорасли сж обитавани отъ една интересна по произхода и вида си фауна: малки цилиндрични червейчета и други подобни, едвамъ видими съ просто око животни, съставляващи особень планктонъ; тѣ по видъ до толкова имитиратъ нарѣзанитѣ като трионъ листа на саргаса, че не могатъ да се различаватъ отъ тѣхъ; тамъ могатъ да се срещнатъ морски кончета съ най-разнообразни форми; малки голи мекотѣли и малки раци, на които цвѣтътъ се слива съ онзи на саргаса: срѣщатъ се дори и насѣкоми, което е твърде интересно, тъй като това е рѣдкостъ за откритото море. Тѣзи насѣкоми лаятъ надъ саргаситѣ съ голѣмитѣ си задни четири крака покрити съ косми. Това сж единственитѣ досега открити насѣкоми, които живѣятъ въ океана.

Напоследъкъ, между саргаситѣ е открито и едно животно *Anfossus*, което е първо отъ скалата на грѣбначнитѣ.

И тъй, Саргасовото море съ особената си фауна представлява въ действителностъ частъ отъ брѣговия животъ, тластнатъ въ открито море.

Подобни по-малки маси отъ водорасли се срѣщатъ и въ другитѣ океани. Така напримѣръ въ Тихия океанъ на западъ отъ Сандвичевитѣ острови, между Черното течение; други подобни на изтокъ отъ о-въ Шатанъ, въ центъра на течението, което минава източно отъ брѣговетѣ на Нова-Зеландия.

Срѣщаме и една група саргаси между 30° — 40° ю. ш. кждето топлитѣ течения, връщайки се отъ източнитѣ брѣгове на Африка и на Америка, сж въ допиръ съ голѣмитѣ южни течения.

Но все пакъ истинското магическо Саргасово море остава това въ Атлантическия океанъ.

Леонидъ Паспалеевъ

КОРАБЪТЪ НА ВИЗАНТИЙЦИТѢ

(Легенда)

Тамъ на изтокъ, кждето свършва Хемусъ, се вдава въ морето връхъ, пречупва се и потъва въ морскитѣ дълбини. Това е Емине, стражътъ на черноморскитѣ води. Подъ него въ неспиренъ вой бушуватъ тъмнитѣ, смарагдени вълни и отнасятъ въ безднитѣ тайнитѣ на преминали времена. Емине е стражъ и на родната земя, по който денонощно кръстосватъ вѣтроветѣ и бѣсниятъ ревъ на морскитѣ стихии. А припадне ли тукъ здрачъ, веднага вечерникъ полъхва надъ урви и сипеи, и се разнася миризъ отъ балкански цвѣтя. Тогава двурогиятъ мечъ на луната започва да сребри водната ширъ, скалитѣ и върха. Оставатъ въ сѣнка само развалинитѣ на кули и бойници. Тукъ спи своя мъртъвъ сънь Палеокастро, разрушената византийска крепостъ, надъ която тежи проклятието на вѣковетѣ и позорътъ на Бизансъ. Невинна кръвъ, пролѣна за зло и за коварство, е отпечатала следи върху бѣлитѣ стени на крепостта, та затова ни звѣръ, ни птица замръкватъ тукъ, ни слънце, ни месецъ огрѣватъ развалинитѣ ѝ.

Това се случи презъ деветстотинъ и седемнадесето лѣто, когато Симеонъ, великиятъ ханъ на българитѣ, поведе своитѣ пълчища на бранъ и наказа ромеитѣ при Ахелое. Тогава настанаха дни на несполука, на мъжа и горестъ за византийцитѣ. Отстъпиха тѣ, а Симеонъ отъ върха на своята слава гледаше вече свѣта. Останала настрана, забравена бѣ само Палеокастро, която въ днитѣ на византийската мощъ бѣ съградена на връхъ планината. Живѣеха въ нея византийски стражници, за да оглеждатъ къмъ северъ, къмъ югъ и къмъ изтокъ хоризонта и да бдятъ денонощно надъ морския брѣгъ. Крепостта служеше и за фаръ на пѣстро-цвѣтнитѣ византийски галери, на венецианскитѣ триреми и на сѣлитѣ лодки ни варягитѣ. Не бѣ стигнала още вѣстта до стражницитѣ за погрома на ромеитѣ при Ахеоле, та за това тѣ още безгрижно се разпореждаха изъ българскитѣ села, ограбваха ги, задигаха плячка и взимаха роби за откупъ. Но мжжетѣ на едно село вдигнаха брадви вили и търнокопи срещу грабителитѣ. Тогава на-

чалникътъ на крепостта изпрати въ селото още стражници, които изловиха разбунтувалитъ се, а кжцитъ имъ запалиха. Бунтовниците мжже, жени и деца бѣха хвърлени въ подземието на крепостта. Минаваха днитъ единъ подиръ други, а животътъ на затворенитъ българи чезнѣше въ подземието, подобно на мжждѣща свѣщъ.

Ала скоро достигна вѣстъ и до крепостта, че страшенъ погромъ сж понесли ромеитъ при Ахелое. Трепнаха сърдцата на византийцитъ, ползиха тръпки по тѣлата имъ. Скоро ще дойдатъ и тукъ варваритъ. Ще сринатъ вѣковната крепостъ, а тѣхъ ще избиятъ. Скоро българитъ отъ северъ и отъ югъ ще ги обградятъ. Накжде ще бѣгатъ тогава? Пресъченъ е тѣхниятъ пжтъ къмъ Бизансъ, тамъ люта бранъ е кръстосала мечове и копия, и где и кога ще свърши, никой не знае. Васили Комненъ началникъ на стражата и крепостта, изкусенъ въ биткитъ воинъ, но хитъръ въ грабежитъ гъркъ, събра стражницитъ на съветъ въ малката кула на крепостта. Всички взимаха думата, говориха много, докато съмна. Едни предлагаха да напустнатъ крепостта и да тръгнатъ къмъ северъ, други да тръгнатъ къмъ югъ, да се промъкнатъ скоро и да избѣгнатъ срещата си съ българитъ. Трети желяха да тръгнатъ по Хемусъ. Но тамъ щѣха да измратъ отъ гладъ или да станатъ плячка на звѣроветъ. Накжде да вървятъ, сами не знаеха. Пжтищата много, но за тѣхъ нѣмаше пжтъ. Обзе отчаяние стражницитъ. Бродѣха изъ крепостта като звѣрове въ клетка. Напразно Васили Комненъ ги успокояваше.

На втория день кърваво слънце озари простора. Неогледна се стелѣше морската ширъ. Небето бѣ като плащаница, като надгробна пѣсенъ надъ мъртъвци. Едва дочутъ плачъ и ридания достигнаха отъ подземията на крепостта. И въ тѣзи дни, затворенитъ българи не стоплиха закоравѣлитъ сърдца на ромеитъ, жадни за мѣстъ. Къмъ пладне Васили Комненъ отправи взоръ къмъ водната ширъ. Дълго стоя ромеятъ така, докато сърдцето му не трепна, и блѣсъкъ не озари чернитъ му очи. Той впи погледъ въ далечината и дълго остана тѣй. На хоризонта отъ югъ се мѣрна черна точка. Точката ставаше все по-голѣма и по-голѣма. Васили Комненъ повика стражницитъ и всички отправиха взоръ къмъ далечината. Черната точка не преставаше да расте. Тя се превърна въ черно петно. Петното растѣше, докато най-после не се очерта голѣма галера. Тя идваше къмъ Емине. Стражницитъ отправиха ту тревожни, ту радостни погледи къмъ нея. Тревожиха се, защото не знаеха чия е, но и радостни бѣха, предполагайки че е византийска. Спокойно се плзгаше по морската повърхностъ галерата, приближаваше вече брѣга, и ясно се очерта пѣстриятъ византийски гербъ на носа ѝ. Бизансъ изпращаше галерата, за да прибере последната си стража. Галерата спрѣ въ заливчето южно отъ върха. Дежурната стража на крепостта издигна флага на Бизансъ. Тържествено забиха камбанитъ на кулата. Отъ галерата възвестиха за пристигането си съ трѣба. До брѣга не бѣ възможно да се спре. Затова моряцитъ спуснаха лодки. Комендантътъ на кораба Яни съобщи на стражницитъ, че идва да ги отведе въ Бизансъ, защото царътъ на българитъ Симеонъ е разбилъ войскитъ на императора при Ахелое, и

сега тѣ отстъпватъ на югъ. Безцелно е да се владѣе Палеокастро, когато варваритъ кръстосватъ надъгъжъ и наширъ полуострова. Комендантътъ предаде върховната повеля на императора да бжде срината до основи крепостта, за да не остане нито камѣкъ върху камѣкъ да се владѣе отъ българитъ. И това, що бѣ градено отъ години, сега въ мигъ трѣбваше да се разруши. Изнесоха отъ крепостта нагабени вещи отъ български села и започнаха да пълнятъ галерата. Товарѣха храни, вино, вода и кожи. После започнаха да събарятъ покрива на крепостта и когато посегнаха къмъ стениитъ, досѣтиха се, че въ подземнето има затворени мжже, жени и деца.

Вдигна се глъчка и споръ какво да правятъ съ затворенитъ. Намѣсиха се и моряцитъ. Най-после хитриятъ Яни, комендантътъ на кораба предложи да свържатъ пленицитъ единъ за другъ да ги натоварятъ на кораба, да ги заведатъ въ Бизансъ и тамъ да ги продадатъ въ робство. Съласиха се съ предложението на коменданта, изведоха българитъ отъ подземнето, навързаха ги като добитѣкъ и ги закараха на кораба.

Падна здрачъ, когато византийцитъ разрушиха и последната стена отъ крепостта, качиха се на галерата и потеглиха на дългъ пжтъ. Когато тѣ се отдалечиха доста навътре, северенъ вѣтъръ започна да духа, усили се и взе да дипли морето. Откъмъ Емине се зададоха тъмни облаци, вълни достигнаха кувертата на кораба, който ту се издигаше, ту изчезваше между воднитъ гребени. Осемдесетъ здрави, жилави мжже голи до поясъ въ отмѣренъ тактъ гребѣха неспирно и равномерно съ лопатитъ си. Комендантътъ Яни стисналъ здраво кормилото насочваше кораба на югъ. Все повече и повече се усиливаше вѣтърътъ, все повече и повече започваше да бѣснѣе бурята. Мракъ обви кораба и вече нищо не се виждаше. Рѣвѣше грозно морето, а по кувертата се гърчеха хора, повръщаха и охкаха отъ морската болестъ. На третата нощъ мълва се понесе срѣдъ стражници и моряци, че храната е на свършване, че трѣбва да се пести ѝ водата, а краятъ на бурята все още не се вижда. Вървѣха безъ пжтъ, и никой не знаеше де и кога ще стигнатъ. Комендантътъ на кораба Яни, изкусенъ морякъ и пиратъ, стоеше неотлъчно при кормилото. Васили Комненъ блѣденъ и треперящъ, едва крепещъ се отъ морската болестъ, го доближи:

— Храната е вече на свършване, водата е малко, — казваше хитриятъ Яни, — а краятъ на нашия пжтъ се още не вижда. Да избиемъ тѣзи български кучета, тогазъ ще останатъ още запаси отъ храната, и ако времето ни позволи, и Богъ ни помогне, ще стигнемъ Бизансъ.

Къмъ полунощъ бурята малко поутихна, но кървавъ вихъръ изви надъ кувертата. Блеснаха криви ханджари и кървави ленти изпѣстриха кораба. Писъци и охкания цепѣха простора. Кървава вахканалия празнуваха безумни ромеи. Рано въ зори по кувертата още се гърчеха топли тѣла и се търкулваха малки глави на невръстни деца. Безумни и пияни моряци и стражници скоро очистиха кувертата. Тѣ нахвърляха тѣла и глави въ морето. Като стрела корабътъ се носѣше по вълнитъ и нито комендантътъ, нито моряцитъ знаеха вече накжде отиватъ.

Препълнена бѣ вече чашата на търпението, та за това и Богъ наказва кораба и ромеитѣ да скитатъ вѣчно изъ Черно море и никога да не видятъ нито Бизансъ, нито да спратъ на който и да било брѣгъ. Вѣкове минаха оттогава, загинаха вождове и царства, погинаха и безчетно много кораби въ морските глѣбини, залѣзе и славата на Бизансъ, пѣстроцветниятъ бисеръ на ромеитѣ, но корабътъ съ стражниците отъ Палеокастро още не е погиналъ. Нито бури, нито подводни канари разбиватъ кораба, нито огънь го изгаря. И тамъ, където се срѣщатъ най-често буритѣ

и където бѣснѣятъ вѣтроветъ и ураганитѣ навътре въ морето, тамъ най-често ще го срещнете. А въ дни на най-страшнитѣ бури казватъ, че корабътъ на византийцитѣ минавалъ край Емине и като безименъ призракъ се носѣлъ надлѣжъ и наширъ по Черно море. А моряцитѣ и стражниците, които били на него, изтощени отъ гладъ, отъ умора и отъ жажда съ изцѣклени очи отправяли вопли и стонъ къмъ небето, но никой не чувалъ тѣхния стонъ и тѣхнитѣ молитви, и зарадъ тѣхната жестокость сълзитѣ имъ се превръщали на камѣни и падали непрестанно по морското дѣно.

П. А. Шишковъ

ДРЕБОЛИИ ЗАДЪ КУЛИСИТѢ

Връщайки се отъ западнитѣ срѣдиземноморски брѣгове за новъ товаръ отъ Черно-море, параходътъ *Каварна* се отби въ Зунгулдакъ, на малоазийския брѣгъ, за да натовари каменни вѣглища за пешитѣ си.

Пристигналъ въ четири часа следъ обѣдъ, естествено, за да не губи време, той веднага отвори бункеритѣ си и започна да приема вѣглищата, които трѣбваше да се разпредѣлятъ по двеста тона на борть.

Замръкнаха съ натоварени сто тона, и все за да се не губи време командирътъ капитанъ Медовичъ помоли товарачитѣ да продължатъ работата си и презъ нощта. А нощта бѣ мека, тиха, ясна, изгодна за работа подъ двѣтъ електрически люстри, които поставиха надъ бункеритѣ...

Натоварилъ горивния си материалъ до крайния предѣлъ, на разсѣване Медовичъ дигна котвата си, излѣзе изъ пристанището и даде курсъ на кораба си за Варна...

По посока на бѣло-зеленоватата винтова струя, която се точеше доста дълго задъ кърмата, низкиятъ, но гористъ и приветливъ за окото брѣгъ на Зунгулдака непрекъснато утъняваше контуритѣ си.

Небето бѣ ясно, ведро, тихо: приятно лѣтно време. Делфинитѣ се премѣтаха по гладкото море, догдето стигаше окото: една обикновена морска картина, която често можеше да се види по тази частъ на Черно море лѣтно време. Види се, тѣ или гонѣха дребна риба, или си играеха. А слънцето педя по педя се дигаше отъ изтокъ и лъщѣше върху гърбоветъ на делфинитѣ, прилични на подвижни шамандури.

Екипажътъ на парахода бѣ отъ най-различни народности, за които сега официалниятъ езикъ бѣ италианскиятъ, по силата на това, че командирътъ бѣ далматинецъ, който имаше за матеренъ езикъ италианския, на който водѣше и вахтения си журналъ.

Следъ утринната си закуска палубната команда отъ вахтата се зае съ измиването на кораба, който бѣ изцапанъ отъ товаренето на вѣглищата.

Съ стъргалки на дълги прѣтове единъ мулатъ, единъ далматинецъ и единъ италианецъ старателно търкаха дъскитѣ на бака подъ силно течащата струя изъ гумения змейокъ, съ който поливаше корабникътъ, барба Ставро...

Мало-азийскиятъ брѣгъ бавно се снишаваше



Сборно лѣтовище въ Варна отъ Видинския и Бѣлослатинския клонове на Б. Н. М. С.



Габровската лѣтна колония при Б. Н. М. С.

и загъваше задъ линията на хоризонта въ паяжинни контури подъ красива, приказна синевина...

Медовичъ, който бѣ на моста, шомъ видѣ, че главниятъ механикъ се мѣрка върху юта, слѣзе отъ моста и се запъти къмъ него, каточели съ преднамѣрена цель.

Изкачи се на юта, подаде ржка на механика и нѣкакъ тайнствено му изрече:

— Не успѣхме, Атанасияди, да натоваримъ 400-тъ тона...

— ... За които подписахме разписката! — за смѣ се загадъчно Атанасияди. — Знамы! Значи остана нѣщо ненаатоварено, та и ний да разберемъ нѣщичко, нали?

— Именно! Тоестъ натоварихме само 353 тона! — и съ свита ржка той пхна въ ржката на Атанасияди нѣколко жълтици, които Атанасияди безъ да ги погледне дали бѣха английски или турски, дали бѣха наполеони или полуимперияли, алчно ги стисна въ шепата си и бързо ги спусна въ панталонния си джобъ.

— Премного благодаря, г-нъ капитанъ! — отсѣче механикътъ съ алчна благодарностъ, която разтвори очитъ му, като на звѣръ, който бѣ хваналъ жертвата си, и раболепно почна да дообяснява на командира: — Точно по вашата разписка и въ моя вахтенъ машиненъ журналъ тоноветъ на вжглищата сж отбелязани въ цифрата 400!

— Така! — додаде Медовичъ доволенъ. — А липсата имъ отъ 47 тона по равно се раздѣли между мене, тебе и товарача...

— Allright! — сжщо доволенъ крѣкна механикътъ. — На харизано магаре петалитъ не се гледатъ!

И двамата началници, единиятъ началникъ на кормилото, а другиятъ — на винта, изобърнаха погледъ по кърмата и потънаха въ дълга приятна пауза, като следъ удачно извършенъ пазарлъкъ за дветъ страни. Съ очи впити по кърмата, гдето вече едва-едва се долавяше нѣщо като петно отъ изчезналата суша, тѣ дълго простояха въ мълчание, а после Медовичъ покани:

— Ела да отидемъ долу да си глътнемъ и по едно вермутче, а? Следъ всѣка добра сдѣлка трѣбва и почерпушка!

— И дума да не става! — весело каза механикътъ и още веднѣжъ стисна джоба си отвѣтъ, гдето бѣ сурналъ жълтицитъ.

Слѣзоха въ салона, пиха аператива, обѣдваха заедно, приказваха си tête-à-tête за разни свои гешефти при разни минали случаи, играха на табла и не усѣтиха кога превалѣ денятъ...

И по времето, когато гърбоветъ на много делфини приемаха червенитъ лъчи на залѣзващото слънце, Медовичъ се изкачи на моста и хвърли погледъ по цѣлия хоризонтъ.

Напредъ, почти по носа, стоеше корабъ. Медовичъ застоя погледа си въ кораба, който се оказа тримачтовъ баркъ и който стоеше на пжта имъ съ увиснали платна поради безвѣтрието.

— Дръжъ право върху вѣтрохода! — обърна се той къмъ кърмчията-испанецъ, който стоеше на кормилото въ този моментъ.

— Si, signor commandante! — отвърна испанецътъ и задържа носа така щото да могатъ да минатъ близо-близо до вѣтрохода...

Наближавайки къмъ вѣтрохода, който „спѣше“ подъ безвѣтрието, Медовичъ хвана дръжката на машинния телеграфъ и каточели вече започна да съчинява въ главата си нѣкаква речъ за преговори, които щѣше да поведе съ хората на отсрещния корабъ...

Накара веднага да донесатъ рупора му на моста, запали пура, изсекна се громко въ кърпата си, безъ да откъсва очи отъ отсрещния корабъ, който вече представляваше нѣкакваси интересна цель за него.

Наближилъ го на половинъ миля, той подрѣгна по телеграфа и спрѣ винта си...

Наскачиха вахтенитъ моряци отсамъ и стрелнаха любопитнитъ си погледи въ отсрещнитъ моряци, които сжщо се бѣха надвесили на своя бортъ съ сжщитъ любопитни очи.

Каварна се хлъзгаше отъ инерцията си и подидваше все по-близо до вѣтрохода, чието име и знаме не знаеха отсамъ, защото макаръ той да бѣ обърнатъ съ кърмата си насамъ, ала подъ гака-борта му липсаше всѣко име, както и пристанището, къмъ което бѣ приписанъ...

И Медовичъ, ползувайки се отъ господството на италияския езикъ, който имаше привилегията да бжде официаленъ за южно-европейскитъ морета и наближавайки до вѣтрохода, който нареди хората си като въ шпалиръ по борта и гака-борта си, съ рупора въ ржка прокѣтитъ съ басовия си гласъ:

— Ей, приятели, за кжде пжтувате?

— Отъ Батумъ съ газъ за Варна, — отвърна нѣкой отъ кърмата на вѣтрохода.

— Отлично! — мина тържественна усмивка по лицето на Медовича. — Искате ли да ви взема на влѣкало? И ний пжтуваме за Варна. Искате ли да ви взема?

— Искамъ! — отвърна онзи човѣкъ отъ кърмата, който, вѣроятно, бѣ командирътъ.

— Вий ли командувате кораба?

— Азы!

Завърза се по-опредѣленъ разговоръ между двама корабоначалници, които се раздалечаваха подъ инерцията на Каварна, която увеличаваше вече разстоянието между себе си и вѣтрохода...

— Какво ще ми заплатите, ако ви взема на влѣкало? — продължи Медовичъ.

Никакъвъ отговоръ не последва отъ вѣтрохода.

— Чухте ли ме ясно? Питамъ, — повтори Медовичъ, — какво възнаграждение ще ни дадете за нашата услуга?

Мина още една кратка пауза, следъ която пропъльзъ до ушитъ на Медовича колебливото питане отъ вѣтрохода:

— Вий предложете да видимъ!

— Два-де-сетъ и петъ английски лири! — прокънтъ командирътъ, който, види се, бѣ готовъ отдавна съ предложението си.

Насъбраха се нѣколцина около вѣтроходния капитанъ, вѣроятно на съветъ, и размахаха ржце на широко...

Протече по-дълга пауза, която накара Медовича да прокънти съ заплаха:

— Domani cattivo tempo! — проеца отчетливо рупорътъ. — За утре лошо време се очаква! — повтори той заплахата си, дано съ нея да повлияе на съвещанията имъ, които, изглежда, се обръщаха тамъ въ споръ.

Ясно бѣ, че съветътъ още не бѣ взелъ решение. И понеже тази пауза се видѣ доста дълга и на барба Ставро, а отъ друга страна той се бѣ бѣше увѣрилъ, че вѣтроходътъ бѣ гръцки съ гръцки екипажъ, той се провикна на матерния си езикъ въ помощъ на командира си, чиято заплаха предаде на съотечественицитъ си и на гръцки:

— Ей, патриоти, аврио какдъ кердъ!

Инерцията на *Каварна* бѣ раздалечила вече корабитъ на около триста метра.

Врѣвата, която дигаха моряцитъ на кърмата на вѣтрохода около капитана си, стигаше до парахода и сочеше, че още не бѣ приключенъ вѣтроходниятъ съветъ, а това накара нетърпеливия Медовичъ отново да запита и да прати нова заплаха:

— Ей вий отъ вѣтрохода, казвайте! — прокънтъ пакъ рупорътъ. — Да чакамъ ли, или да дамъ ходъ на машината си?

Събраната група въ вѣтрохода се прѣсна, и вѣтроходниятъ капитанъ прокънтъ:

— Готовъ съмъ да ви заплащамъ 25-тъ английски лири, ала не сега, а утре въ Варна...

— He! — отсѣче категорично Медовичъ. — Нека да сж само двадесетъ, ала сега още да ги получа! Отстъпямъ на двадесетъ, но още сега...

— И като зърна, че една отъ лодкитъ на барка се влачеше задъ кърмата му, както това е обща практика съ вѣтроходитъ, той додаде: — Потрудете се да влѣзете въ вашата лодка и заповѣдайте на парахода ми, за да си развѣнимъ нѣкоя и друга думица, да си дадемъ съответнитъ разписки и да си глътнемъ по единъ конячецъ Кампал!

Минутка следъ това вѣтроходниятъ капитанъ скочи въ своята лодка и, карана отъ двама гребци, следъ други две минути тя го прехвърли на *Каварна*.

Медовичъ пресрещна своя вѣтроходенъ събратъ съ отворени обятия и го заведе въ салона си.

Петъ минути следъ това двамата весели изкочиха на палубата.

Вѣтроходниятъ капитанъ побърза да слѣзе въ лодката си, а Медовичъ громко и кжсо се обърна къмъ корабника:

— Барба Ставро, дайте влѣкало въ лодката на вѣтрохода!



Павликенската лѣтна колония на Б. Н. М. С.

Следъ кжса маневра на парахода, който даде заденъ ходъ и подаде влѣкало, той повлѣче вѣтрохода, чиято красива статуя на нимфа подъ стърчилото започна щедро да се облива отъ прѣски въ винтовата паракходна струя...

Постепенно здрачътъ падаше надъ простора, надъ вѣтрохода и надъ парахода.

Ношътъ ги обви въ лѣтната си морска мантия.

На разсъмване, подидвайки къмъ фара на носъ Галата преди още да пресѣкатъ траверса му, по предварителна уговорка отъ снощи, Медовичъ заповѣда да се откачи влѣкалото отъ вѣтрохода, който бѣ вече разперилъ най-долнитъ си платна...

Разперилъ платната си подъ сутрешния брѣговъ бризъ, вѣтроходътъ умѣло се насочи къмъ варненския аванпортъ, а презъ това време *Каварна* бѣ вече успѣлъ да хвърли котва въ басейна на пристанището и надаваше оглушителни свистози съ сирената си, призовавайки както карантиннитъ власти, така сжщо и агенционнитъ си хора.

Следъ часъ параходътъ бѣ легналъ до кея и очакваше новъ товаръ.

По обѣдъ Медовичъ изпрати на всичкитъ си екипажни хора по бутилка евксиноградско вино, като имъ предаде по камариера си и краткото си обяснение:

— Малък подаръкъ отъ капитана на вѣтрохода за снощното имъ безпокойствие около влѣкалото!

ВОДЕНЪ СПОРТЪ

Лѣтна спортна дейность на Варненския отредъ.

Варненският морски спортенъ отредъ презъ текущата год. може да посочи като свой активъ волята и желанието на ржководното му тѣло да си създаде здрави връзки съ сродни по духъ нему организации.

Както споменахме въ миналата дописка „Варненския спортенъ отредъ и учащата се младеж“, ние вече имаме приятелското разположение на д-во „Черноморски юнакъ“.

Презъ цѣлния лѣтенъ сезонъ, когато гимнастическитѣ салони не сж тъй привлѣкателни, откритото море, съ своя свежъ въздухъ и гребния спортъ, приобщиха юнаци и отредници въ единъ духъ и една воля, да победятъ капризната водна стихия.

Друга една крачка за сприятеляване на отреда е и създаването на спортни връзки съ варненското туристическо д-во „Родни Балкани“.

Благодарение на нашия секретаръ, Георги Стояновъ, туристическото д-во „Родни Балкани“ образува своя гребна група при отреда, която систематически се тренира и даде доста добри спортни постижения въ едно кратко време.

На Петровъ-денъ, по случай празника на това д-во, предъ хижата му бѣха устроени гребни състезания между родно-балкани и отредници, които внесоха едно разнообразие въ празненството.

Въ знакъ на искрено приятелство, родно-балкани подариха на отреда единъ много хубавъ морски пейзажъ, който краси нашия станокъ.

Отредниците сърдечно благодарятъ на родно-балкани. Отредътъ вече регистриранъ другъ успѣхъ въ своя животъ. Той доказа, че водниятъ спортъ спокойно и самоуверено може да се практикува и отъ по-възрастни.

Предъ три години служителитѣ при Варненската телеграфо-пощенска станция основаха своя гребна т. п. група която редовно излиза на тренировка.

Водниятъ спортъ е особено полезенъ за хората на умствения трудъ, за чиновници, водящи седящъ животъ.

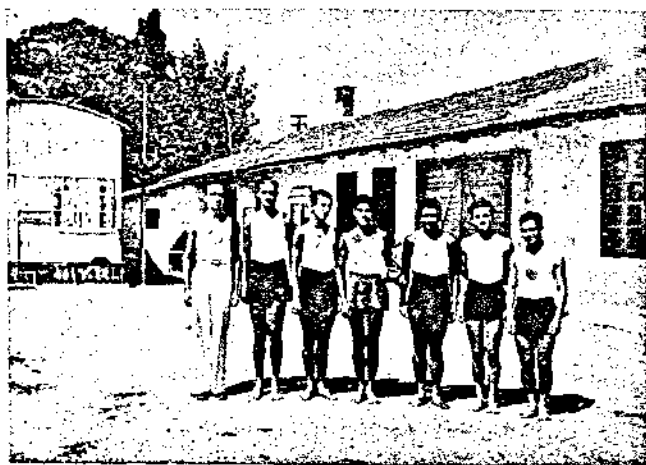
Особено приятна изненада на отреда бѣше и образуването на втора професионална група, наречена ж. п. група, отъ Варненската пристанишна работилница, вещь ржководена отъ енергияния г. Батаклиевъ.

Тази група правѣше впечатление съ своята дисциплина и здрави гребци.

Държавнитѣ служители на съобщенията сполучливо намѣриха спортъ, който най-много имъ попада.

Варненци, макаръ и край море, не могатъ още да се похвалятъ, че плувниятъ спортъ се е наложилъ като общонароденъ, практикуванъ отъ млади и стари, отъ работници и учители, отъ бедни и богати.

За поощрение на този спортъ отредътъ плати своята данъ. Благодарение на материалната подкрепа на варненския клонъ на Б. Н. М. С., въ плувния басейнъ за пръвъ пътъ тази



Единъ отъ гребнитѣ отбори на Варненския отредъ

година можахме да поставимъ на разположение на отредници и граждани учитель по плуване. За такъвъ бѣ наетъ отредникътъ Михаилъ Д. Михайловъ. Той постави редъ въ басейна, и имуществото ни бѣ запазено отъ разхищение.

Михайловъ, съ своята вещина по плувния спортъ, съумѣ да бѣде полезенъ особено на младитѣ плувци.

Той бѣше истинска жива връзка между отреда и любителитѣ плувци.

За да се създаде съревнование между плувцитѣ, презъ лѣтния сезонъ на четири пкти бѣха устроивани плувни състезания, които започнаха да привличатъ масово варненската спортна публика и много отъ гоститѣ на Варна. Особено интересни бѣха плувнитѣ и гребни състезания на 27 августъ, на които присѣдствуваха повече отъ 4,000 зрители.

Въ гребнитѣ състезания взеха участие юнашката и ж. п. групи.

Тѣзи две групи, макаръ и отскоро да сж се посветили на гребния спортъ, дадоха задоволителни резултати, които могатъ само да ги насърчатъ за да работятъ по-упорито за по-голямъ спортни постижения.

Единъ доста сериозенъ противникъ за отредници по гребане бѣха моряцитѣ отъ флота на Н. В. Обаче нашитѣ отредници, познаващи добре своитѣ спортни сили, желаятъ втора среща съ моряци.

Чрезъ тѣзи плувни състезания можахъ да се излѣчатъ и първенци за общо-българскитѣ състезания.

Програмата бѣше запълнена съ много интересни номера. Единъ отъ тѣхъ бѣше и борбата на плувнитѣ стилове. Гукъ много ясно се показа, че кроулътъ се налага като първостепененъ спортенъ стилъ.

За голѣмото оживление, което се внесе въ плувния басейнъ, най-голѣмъ дѣлъ има г. капитанъ-лейтенантъ Панчевъ. Благодарение на неговия педагогически похватъ, упорита воля и вещина нашиятъ плувецъ басейнъ тази година чувствително се оживи и разнообрази съ плувни и гребни състезания.

Безъ неговата подкрепа отредътъ самъ съ своитѣ различни възможности не можеше да направи това, което г. капитанъ-лейтенантъ Панчевъ създаде.

Той съ смѣлъ замахъ въ едно кратко време ни начерта цѣла спортна програма, която съ упоритостъ трѣбва да проведемъ и идущата година, ако желаемъ да издигнемъ водния спортъ на подобающа висота.

Заслужава похвала и подражание починътъ на плѣвския клонъ на Б. Н. М. С. да обучава всички свои лѣтовници на плувецъ спортъ.

За учитель по плуване на този клонъ, който има своя колония въ Варна, бѣше даденъ енергичниятъ отредникъ Венцеславъ Новакъ.

Примѣрътъ на плѣвския клонъ трѣбва да се подеме и отъ варненската колония, която има всичката възможность да даде по-голѣми постижения.

Варненския морски спортенъ отредъ внесе и едно друго разнообразие въ своя спортенъ животъ: устрои три общи екскурзии на отредници и отреднички, съ гребни лодки до близкитѣ околности на Варна. Чрезъ тѣхъ се създаде възможность да станатъ общи опознавания и всички да се чувствуватъ като членове на едно бойно ядро, което си е поставило за цель да завладѣе морето и да докаже, че българинътъ съ своя непоколебимъ духъ е еднакво силенъ и могъщъ, както на Балкана, така и срѣдъ грохота на пѣливнитѣ черноморски вълни.

Черноморецъ.

Софийскитѣ плувни състезания на Б. Н. М. С.

София, 20 септември. На 17 септемврий недѣля въ новия басейнъ на общината въ Борисовата градина се състояха най-голѣмитѣ презъ сезона плувни състезания, уредени отъ Соф. клонъ на Българския народенъ морски сговоръ.

Въ състезанието вземаха участие 35 плувци, членове на Соф. клонъ.

При великолепно време и отлично посещение отъ страна на софиянци се произведеха едни напълно образцови плувни състезания.

Състезанията се откриха отъ председателя на клонъ г. Кирилъ Друмевъ съ подходяща речъ.

Журиго на състезанията бѣ въ съставъ: главенъ судия г. Крумъ Кацаровъ, соф. областенъ инспекторъ по тѣлесно

възпитание, ръководител на състезанията Михаил Биримирски, учител по телесно възпитание, секретар на състезанията Петър Маргаритов, съдии: подполковник Б. Кършиков, Йордан Гандев и Боян Берберов. Времетрайници: 10 души.

Състезанията се произведоха при предварително провѣрени отъ съдиитѣ секундомѣри.

Отъ участващитѣ се класираха най-добре следнитѣ състезатели на следнитѣ дисциплини:

100 м. свободенъ стилъ:	I Мих. Маргаритовъ	1.09.8
	II Миролубъ Кутинчевъ	1.20.02
	III Ас. Савовъ	1.22.05
	IV Дончо Илиевъ	1.33.06

200 м. гръдно	I Ст. Стефановъ	3.39.01
	II Георги Блудовски	3.45.09
	III Атонъ Величковъ	4.13.09
	IV Борисъ Бояджиевъ	4.37.06

100 м. гръбъ	I Ас. Мариновъ	1.30.03
	II Миролубъ Кутинчевъ	1.46.02
	III Спасъ Разбойниковъ	1.55.01
	IV Дончо Алексиевъ	2.09.06

400 м. свободенъ стилъ	I Стефанъ Давидовъ	6.20.05
	II Христо Панайотовъ	7.06.03
	III Францъ Меншикъ	9.23.03

3×100 смѣсена шафета	I Маргаритовъ, Мариновъ, Стефановъ	4.28.03
	II Кутинчевъ, Блудовски, Савовъ	
	III Величковъ, Ноновъ, Величковъ	

50 м. св. стилъ юноши	I Кирилъ Захариевъ	0.41.02
	II Лоренсъ Цековъ	0.46.03
	III Боянъ Генковъ	0.53.09
	IV Хачикъ Ксхлибарянъ	0.56.02
	V Борисъ Фидановъ	0.58.00

Въ края на състезанията участващитѣ плувци направиха по нѣколко демонстративни скока бурно аплодирани отъ публиката.

Подоборени сж рекордитѣ на следнитѣ дисциплини: на 100 м. гръбъ отъ Ас. Мариновъ, на 400 м. свободенъ стилъ отъ Ст. Давидовъ и на смѣсена шафета 3×100 отъ Маргаритовъ, Мариновъ, Стефановъ.

Съобщава: Йорданъ Гандевъ.

Морската война

Прегледъ за около 30 дни.

Англия. Споредъ германски сведения, отъ започването на войната до първи октомврий германскитѣ подводници сж потопили надъ 25 английски кораба съ приблизителенъ тонажъ 160 х. тона. Въ тази цифра се включва и потопениятъ хвърчилоносачъ „Кърейджъсъ“ — 22500 тона.

По седмици загубата въ търговски тонажъ на потопенитѣ кораби се разпредѣля: първата седмица 65000 тона, втората 46000 тона, третата 21000 тона и четвъртата 9000 хил. тона.

На 4 септемврий въ четири часа сутринта бѣ дадена първата жертва на морската война между Германия и Англия. Единъ германски подводникъ на 260 мили западно отъ шотландскитѣ брѣгове потопи английския пътнически корабъ „Атения“. Корабътъ потъналъ много бързо. На него се намирали 1400 пътника, отъ които 1100 американци. По-големата частъ отъ пътницитѣ бѣха спасени.

На 5 септемврий бѣ торпилиранъ и потопенъ отъ германски подводникъ английскиятъ товаренъ корабъ „Босна“ — 2400 тона.

На 7 септемврий бѣ потопенъ недалечъ отъ португалскитѣ брѣгове английскиятъ търговски корабъ „Ботис“, торпилиранъ отъ германски подводникъ.

На 8 с. м. английскиятъ корабъ „Мараръ“ е билъ потопенъ въ Атлантическия океанъ. Сжщиятъ е билъ обстрелванъ и торпилиранъ отъ четири германски подводника едновременно. Единъ подводникъ започналъ да обстрелва кораба като заставилъ обслужката да го напусне, докато другитѣ три го торпилирали отъ дветѣ страни. Отъ 105 души сж се спасили 93 човѣка.

Сжщия денъ отъ сжщитѣ подводници е потопенъ и английскиятъ корабъ „Пекестанъ“.

На 11 септемврий бѣ потопенъ отъ германски подводникъ английскиятъ корабъ „Решнъ Тайлеръ“ — 10475 тона.

Сжщия денъ сж потопени пакъ отъ германски подводникъ и английскитѣ кораби „Кенибергъ“ и „Уинклай“, и двата по 3500 тона.

На 12 септемврий въ 3 часа сутринта е потопенъ отъ германски подводникъ английскиятъ корабъ „Магдапуръ“.

Сжщиятъ денъ е потопенъ и английскиятъ корабъ „Плериъ Ладжи“, който се натъкналъ на една плаваща мина при ирландския брѣгъ и потъналъ.

На 17 септемврий германски подводникъ съ артилерийски огънь е потопилъ английския катеръ „Давара“ — 291 тона.

На сжщата дата е билъ потопенъ отъ германски подводникъ англо-американскиятъ корабъ „Чейенъ“.

Три часа по-късно сжщиятъ подводникъ е потопилъ английския корабъ „Фаналъ Хелъ“ — 3200 тона.

На 18 септемврий английскиятъ риболовенъ корабъ „Ръдиаръ Киплингъ“ е билъ потопенъ отъ германски подводникъ.

Сжщиятъ подводникъ нѣколко часа по-късно е потопилъ и английския вълчакъ „Нептунъ“.

На 17 срещу 18 къмъ 23 ч. 40 м. единъ германски подводникъ, който се намиралъ на позиция около Вилхелмсхафенъ, въ надводно положение, забелязалъ по дѣсния си траверсъ да

се приближава отъ къмъ северо-западъ единъ голѣмъ корабъ, който се движелъ бавно безъ свѣтлинн. Подводникътъ веднага донесълъ за забелезання корабъ. Това билъ „Кърейджъсъ“, който се придружавалъ отъ много изтрѣбители и отивалъ навърно съ цель да подкрѣди една авиационна акция срещу германскитѣ военни пристанища. Подводникътъ веднага се потопилъ и успѣлъ да излѣзе надъ водата и вземе позиция между хвърчилоносача и придружаващитѣ го изтрѣбители. Отъ разстояние 200 метра въ надводно положение подводникътъ изстрелялъ петъ торпеда, които попаднали въ цельта. Следъ това подводникътъ веднага се потопилъ и изчезналъ къмъ най-близката своя база. Отъ всички хвърчила, които е носилъ хвърчилоносачътъ, сж успѣли да излетятъ само шесть броя. Отъ обслужката му, която се състояла отъ 1260 души, сж се спасили само 680 човѣка.

На 11 септемврий германски подводникъ е потопилъ английския корабъ „Кинфлуенсъ“. Следъ торпилирането подводникътъ изплавалъ и стоялъ на мѣстото ш катастрофата близо петъ часа, докато спасилъ всички моряци и пътници, намиращи се въ кораба.

На 20 с. м. единъ английски изтрѣбителъ се натъкналъ на една заградна мина въ Ламаншъ. Петъ души отъ обслужката му сж убити. Изтрѣбителътъ се прибралъ въ едно отъ английскитѣ пристанища за поправка.

На 21 с. м. въ Атлантическия океанъ е потопенъ отъ германски подводникъ, английскиятъ корабъ „Кенсингтонъ Къртъ“, 4863 тона.

На 23 септемврий английскиятъ корабъ „Акетсайтъ“, 2680 тона, е билъ потопенъ отъ германски подводникъ. Споредъ разказа на обслужката, германскиятъ подводникъ е предупредилъ обслужката да напусне кораба, и когато последната е сѣзла въ лодкитѣ, корабътъ е билъ торпилиранъ.

Изобщо обслужкитѣ на всички торпилирани кораби сж били спасени съ малки загуби.

Франция. Командуването на флота прави всичко възможно за да ограничи действието на германскитѣ подводници.

На 13 септемврий френскиятъ миннопоставачъ „Плутонъ“, който поставялъ едно минно заграждение предъ пристанището на Казабланка, френско Мароко, се натъкналъ на една отъ поставенитѣ отъ него мини и потъналъ. При експлозията сж убити 400 души моряци. Потъналиятъ корабъ бѣ 5300 тона, спуснатъ на вода презъ 1930 год. и е единъ отъ френскитѣ бѣйни кораби построени специално за плаване въ тропическитѣ морета.

На 2 септемврий германски подводникъ потопилъ безъ предупреждения френския въглищенъ корабъ „Фрипа“, 2600 тона. Единъ спасителенъ катеръ прибралъ 24 души отъ обслужката му.

Полша. Когато Полша се намѣси въ войната, тя имаше флотъ отъ 4 изтрѣбителя и 5 подводника, всички последна дума на корабостроителната техника, и нѣколко стари кораби. Още въ началото на военнитѣ действия три отъ полскитѣ подводници бѣха потопени отъ германскитѣ морски сили. Потопенъ бѣ сжщо отъ германскитѣ хвърчила полскиятъ изтрѣбителъ „Вихрь“ — 1500 тона. Отъ сжщитѣ хвърчила бѣ повре-

денъ и минниятъ заградителъ „Грифъ“. Останалитъ три изтръбителъ се присъединиха къмъ състава на английския флотъ. Единъ торпедоносецъ и единъ подводникъ избѣгаха въ едно шведско пристанище, където бѣха разоржжени и обслужата имъ интернирана. Петиятъ подводникъ „Орелъ“ отишълъ въ Ревелъ, където било пристъпено къмъ неговото разоржжение. „Орелъ“ обаче неочаквано избѣгалъ въ открито море и успѣлъ да се укрие; за по-нататъшната негова съдба не се знае нищо. Накрая, за рѣчнитъ канонерки, действащи въ района на Прилетъ и неговитъ притоци, известно е че тѣ сж били потопени отъ поляцитъ при приближаване на съветскитъ войски.

Германия. Като изключимъ действието на подводницитъ и вътрѣшната, останалитъ кораби на германския флотъ не сж развили нѣкакви особени операции освенъ участието, което взеха при превземането на пристанището Гдиня и полуострова Хела.

На 4 септемврий английски кръстосвачи сж потопили германския търговски корабъ „Карлъ Фриценъ“ — 6740 тона.

На 8 с. м. германскитъ корабъ „Герфрид Бисмаркъ“ е попадналъ на минното заграждане, поставено отъ германцитъ при Ерезунде, натъкналъ се на мина и за нѣколко секунди отишълъ на дъното. Отъ 14 души обслуга сж спасени 7 души. По съобщение на британското адмиралтейство до 1 ноемврий отъ началото на военнитъ действия сж били потопени отъ английския флотъ осемъ подводника.

Потопени неутрални кораби. На 4 септемврий гръцкия корабъ „Кости“ бѣ първата жертва на германскитъ мини, на югъ отъ Орезундъ. Обслугата не е пострадала. Корабътъ плутувалъ отъ Ленинградъ за Анверсъ.

На 12 с. м. се ударилъ на мина и потъналъ финландскитъ корабъ „Ориверъ“ — 2800 тона.

На 8 септемврий холандскитъ минопоставачъ „Вилемъ ванъ Евикъ“ при миночистене около островъ Тершеллингъ е наскочилъ на една мина и потъналъ въ продължение на една минута.

На 17 септемврий презъ нощта въ Ламаншъ е потопенъ отъ неизвестенъ подводникъ белгийскитъ корабъ „Алексъ ванъ Оксталь“, 5560 тона.

На 21 с. м. е билъ потопенъ отъ германски подводникъ шведскитъ корабъ „Силезия“, натоваренъ съ стоки за Англия, въ Балтийско море.

На 24 септемврий германски подводници сж торпилирали единъ френски корабъ въ Северно море. Корабътъ потъналъ веднага.

На 28 септемврий е билъ потопенъ съветскитъ търговски корабъ „Пионеръ“.

На 28 с. м. е потопенъ отъ неизвестенъ подводникъ шведскитъ търговски корабъ „Юлаандъ“ предъ Ставангеръ.

На 29 септемврий германскитъ подводници потопиха безъ предупреждение финландския корабъ „Мата Рагнеръ“, натоваренъ съ целулоза, и шведския „Гертруда Бартъ“, пренасящъ дървенъ материалъ за Англия. Обслугитъ на двата кораба сж спасени.

На 30 септемврий преди обѣдъ единъ германски подводникъ поканилъ датския корабъ „Вандия“ да спре, за да направи необходимата провѣрка относно неговия товаръ и на коя държава принадлежи. Когато корабътъ се опиталъ да се отдалечи, германскитъ подводникъ му пресѣкълъ пътя. Датскитъ корабъ се опиталъ да нападне подводника, който веднага се потопилъ и торпилиралъ кораба. Спасилата се обслуга била прибрана отъ подводника и предадена на другъ датски корабъ, който билъ повиканъ на мѣстото на нападенето.

Общо за единъ месецъ отъ започването на войната, като се направи балансъ на понесенитъ отъ неутралнитъ държави загуби по море, се вижда, че Норвегия е загубила търговски кораби общо 15000 тона, Швеция — 11000 т., Финландия — 9000 т., Белгия — 15000 т., Холандия — 3000 т. и Дания — 2000 тона. При торпилиране на корабитъ сж загинали 17 моряци норвежци, 17 финляндци и 11 датчани.

В. П.

ДЪРЖАВНИ МИНИ

Цени за тонъ въглища и брикети франко вагонъ минитъ

ОБИКНОВЕНИ ЦЕНИ

I. МИНА ПЕРНИКЪ

Видъ и голѣмина	I. зона до 250 тариф. километри	II. зона отъ 251 до 410 тариф. км.	III. зона отъ 410 тар. отъ 410 тар. км. нагоре
Брикети	450	430	410
Едри въглища	400 (370)	380 (350)	360 (330)
Срѣдни въглища	320 (300)	300 (280)	280 (260)
Ситни сурови III	190	170	150
Ситни сурови IV	150	130	110
Ситни отъ депозитъ	120	100	80
Непресѣти—пречистени	300	280	260
Непресѣти—непречистени	280	260	240
Срѣдни промити	400	380	360
Ситни промити	280	260	240
Пляка	80	70	60
Шламъ (по спец. решение на А. С. за всѣки клиентъ)			

IV. СКЛАДЪ ВЪ СОФИЯ

Брикети въ насипано състояние—франко склада Перловецъ отъ 0.500 до 2 тона лв. 585; отъ 2 тона лв. 565.
Бобовъ-долски въглища едри 620 (560) лв. за тонъ.

Ценитъ означени въ скоби сж сезонни и важатъ за поръчки дадени отъ 17.IV до 15.VII т. г. включително доколкото могатъ да се изпълнятъ до 15.IX 1935 г.

Вноски и поръчки за въглища и брикети се правятъ навсѣкжде въ страната чрезъ

1. Българската народна банка — преводна служба.
2. Българската земедел. и коопер. банка—преводна служба.
3. Телеграфо-почтенскитъ станции—чекова смѣтка № 50.

Съдържание: 1. Изпълненъ дългъ — Ал. Маноловъ, 2. Линейниятъ флотъ и владѣнето на моретата—Ариелъ, 3. Германскитъ подводници въ войната 1914—1918 г. — Лейт. В. П., 4. 60-годишнината на Дунавската флотилия — кап. I р. Сава Н. Ивановъ, 5. Рибарското пристанище въ Есбергъ — инж. В. Божковъ, 6. Саргасовитъ ливади — мич. I р. Ал. Райновъ, 7. Корабътъ на византийцитъ — Л. Паспалеевъ, — 8. Дреболни задъ кулиситъ — П. А. Шишковъ, 9. Воденъ спортъ, 10. Морската война — В. П.

II. МИНА БОБОВЪ-ДОЛЪ

Видъ и голѣмина	I. зона до 348 тариф. километри	II. зона отъ 349 до 508 тариф. км.	III. зона отъ 509 тар. отъ 509 тар. км. нагоре
Едри въглища	430 (370)	410 (350)	390 (330)
Срѣдни	330 (300)	310 (280)	290 (260)
Ситни	130	130	130
Пляка	130	130	130
Въглищни отпадѣци (по спец. реш. Д. К. за всѣки клиентъ) лв.	70	70	70

III. МИНА МАРИЦА

Сурови въглища	Сушени въглища
I. качество	I. качество
II.	II.
III.	III.

Ценитъ за мина Марица се отнасятъ за всѣки зони и за цѣлата година.

4. Популярнитъ банки.

5. Банка Български кредитъ А. Д.

5. Каситъ на Държавнитъ мини.

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно да се пише отдѣлно писмо-уведомление отъ страна на клиентитъ.

Главна дирекция на държавнитъ мини въ гр. Перникъ

Агенция на минитъ въ София

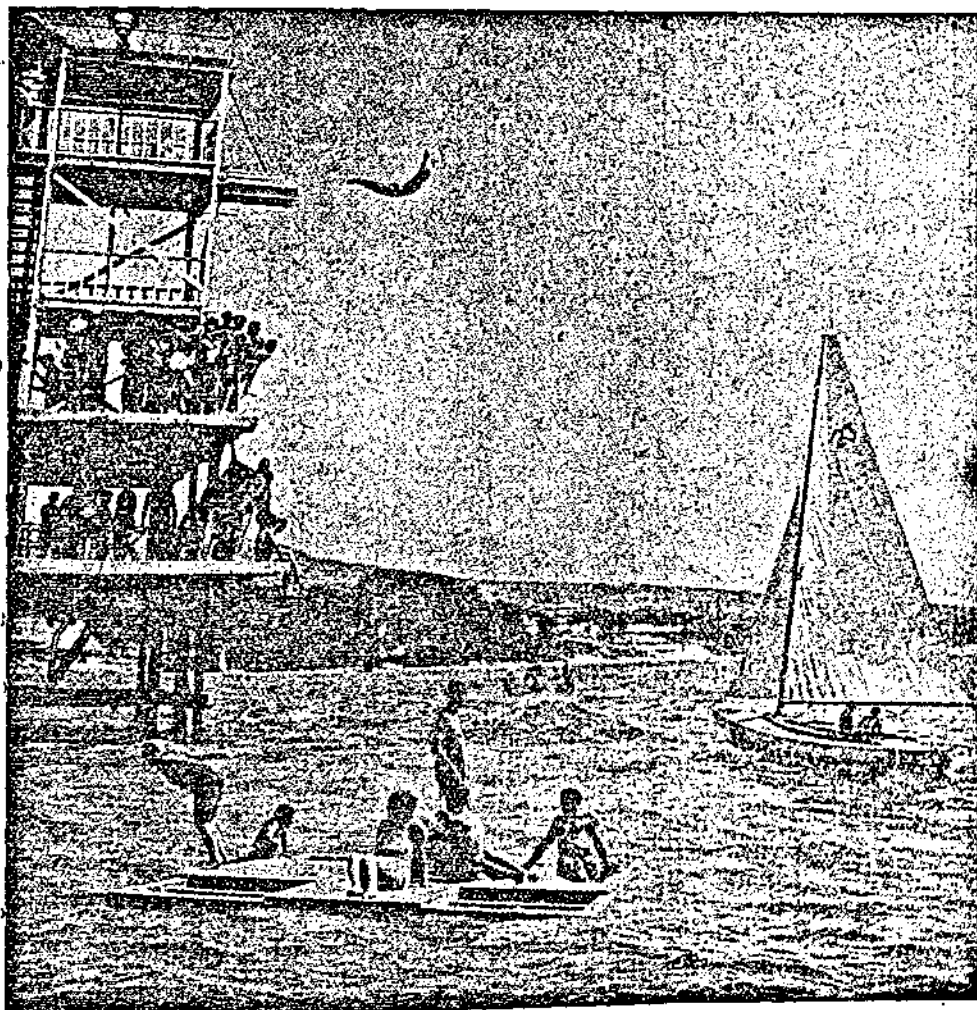
ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

Складъ за брикети и Бобовъ-долски въглища София — гара Перловецъ — Телефонъ 2-03-90.

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.

Всѣкаквъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитостъ.

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

50% намаление за пътуване по Б. Д. Н. презъ сезона.

Чудни околности за екокурзии и излети, красива природа.

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

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана“. Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче 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. Ангажирание стаитѣ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО — ВАРНА



Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморските пристанища и Дунава до северните европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Холандия, Германия, Дания и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа съ три първокласни линейни параходи типъ „Родина“, дружеството поддържа редовни и извънредни линии между черноморските пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италианските острови — Додеканеза, Сирия, Палестина и Египетъ, като се посещаватъ полжитните пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирея.

Тия последни пътувания даватъ възможностъ въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за същото време, да се видятъ останките и паметниците на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художественостъ, сж още недостигнати.

Пътуванията за Леванта — Близкия изтокъ се извършватъ съ голъми и луксозни параходи, „Царь Фердинандъ“, „Шипка“, „Варна“ и „Бургасъ“, при всички удобства за приятно и неуспѣшно пътуване по морета, които съдържатъ безбройни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелитъ и осяния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метра надъ морската повърхностъ.

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

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

Дружеството поддържа редовни съобщения два пѣти презъ седмицата и между всички български черноморски пристанища съ луксозния бързоходенъ параходъ „Евдокия“.

Освенъ горните редовни линии, дружеството презъ лѣтните месеци прави и извънредни пътувания отъ Варна до Цариградъ съ параходитѣ „Царь Фердинандъ“ и „Бургасъ“ съ престояване въ Цариградъ цѣли три дни.

Пътуването между двѣтѣ пристанища трае само 12 часа — една нощъ.

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

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

Разписанията, както и тарифитѣ на всички пътувания, 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 поддържатъ два пѣти 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 лѣтните месеци, отъ 1 юний до 15 септемврий, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сжщия параходъ, безъ прекъсване, освенъ презъ време на престоя на кораба 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 нощуване 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 лѣтните месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и нощуване 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 пълненъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

По крайбрѣжието отъ Варна до Ахтополъ и обратно, презъ лѣтните месеци, пълненъ 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 пътуване — 452 лв.

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

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