

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

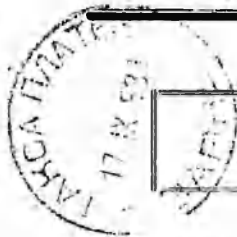
ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ — ГИ ИМА ДВА!

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОКВЪТА И ОБНОВА
ДЪРЖАВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 15 септември 1938 год.

Брой 97.



Не чакай да създавашъ флотъ, когато те нападнатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожаднѣешъ.



Устието на рѣка Камчия.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На И. К. с. Дългополъ, Провадийско, относно въпроса за първитъ мореплаватели.

(Продължение отъ брой 96).

Наредъ съ напредъка и процъвяването на Венеция се издигнала Генуа, която също така притежавала многобройни колонии въ Бъло и Черно морета. Най-главнитъ и богати генуески колонии били: Кавала и Порто-Лagosъ въ Бълото море и Кримскитъ колонии въ Черно море, начело съ Кафа (Феодосия), гдето се намирали главнитъ складове на разни стоки, необходими за търговския обмѣнъ съ далечния Китай.

Съ най-големия разцвѣтъ на Венеция и Генуа съвпада зараждането на нова, богата, силна и необятна империя — Испания, могъществото на която се дължи изключително на морето и на великия мореплавателъ Христофоръ Колумбъ. (Подробности за откриването на новия Свѣтъ ще бждатъ дадени въ страницата „За младитъ“).

Съ много трудности и следъ дълги и тежки изпитания Колумбъ открилъ Америка. Това било едно отъ най-великитъ човѣшки открития, което дало потикъ за силното развитие на мореплаването и намирането на неизчерпаеми богатства въ новооткрититъ земи, и което поставило началото на колониалната политика на европейскитъ държави, която политика и до днесъ се счита за най-могъщия факторъ въ живота на народитъ.

Благодарение на силно развитото си корабоплаване, Испания се добила съ нови и обширни земи и нейнитъ крале съ гордостъ могли да заявятъ, че „Слънцето никога не залъзва въ тѣхнитъ владѣния“.

Следъ унищожението обаче, въ едно морско сражение съ английския флотъ, на великата испанска „Армада“ въ 1588 год. се започва упадака на морското и свѣтовно могъщество на Испания, следъ която на свой редъ се издигатъ като могъщи морски държави Холандия, Англия и Франция, съперничество между които се изразило въ продължителни и изтощителни войни.

Въ настояще време, Холандия, която има повърхностъ четири пжти по-малко отъ България, притежава най-богатата колония въ Свѣта — Холандска Индия.

Тази колония е наследство отъ оная епоха, въ която Холандия оцени значението на морето и положи сили за създаването на мощенъ боенъ флотъ, като въ него време бѣше дори обявила съ непоколебимостъ всички морета за холандски. Край.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 5. септември 1916 год. втора портова рота въ съставъ: 3 офицери и 195 души подофицери и моряци, заедно съ 1 офицеръ и 40 моряци наблюдатели и телефонисти, били натоварени на торпедоносцитъ „Шумни“, „Смѣли“, „Храбри“, „Строги“ и „Летящи“, съ които, преминавайки презъ северния проходъ на минното заграждане въ Варненския заливъ, се насочили за стоварване десантъ и заемане градовете Балчикъ и Каварна, а също и Калиакра.

— На 6 септември с.г., десантътъ успѣшно билъ стоваренъ и заелъ Балчикъ, въ който останали 45 души моряци, заедно съ командира на портовата дружина. Останалиятъ съставъ на втора портова рота отъ 142 души, съ две картечници слезли на брѣга и заели гр. Каварна. На нощъ Калиакра, който билъ изоставенъ отъ противника, били стоварени 40 души телефонисти и наблюдатели, които устроили брѣговата охрана и наблюдението на водния районъ.

Сжиятъ день, първа портова рота въ съставъ отъ 2 офицери и 220 души подофицери и моряци, била натоварена на торпедоносцитъ „Шумни“, „Строги“, „Летящи“, „Храбри“ и влѣкача „Варна“, за пренасяне въ Балчикъ и усиление на първа портова рота. Презъ нощъта десанта достигналъ благополучно и билъ стоваренъ въ Балчикъ.

— На 7 септември 1916 год., два руски изстрѣбителя, неочаквано се появили предъ Балчикъ и Каварна, като обстрѣлвали съ артилерийски огънь заетитъ отъ българскитъ моряци градове. Следствие бомбардировката била подпалена голѣмата мелница въ Балчикъ и билъ потопенъ единъ шлепъ. Срещу неприятелскитъ кораби веднага били изпратени 3 наши водосамолета, които, макаръ и силно обстрѣлвани отъ изстрѣбителитъ, атакували ги успѣшно съ бомби и заставили да се отдалечатъ задъ хоризонта. Следъ това, сжиятъ водосамолети летѣли и хвърлили бомби надъ Кюстенджа.

— На 11 септември 1916 год. въ 22 часа, торпедоносцитъ „Смѣли“, „Шумни“ и „Строги“, излѣзли презъ северния проходъ на минното заграждане, за да се насочатъ къмъ нощъ Калиакра и атакуватъ намиращитъ се тамъ неприятелски кораби.

Достигайки водния районъ на 5 мили южно отъ Балчикъ и 3 източно отъ н. Екрене, торпедоносцитъ се натъкватъ на поставенитъ отъ неприятелски подводникъ мини, поради което, торпедоносецъ „Шумни“, отъ взривъ на мина подъ него, получава силна повреда и потъва.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постъпили дарения:

1. Крумъ П. Захариевъ отъ, гр. Шуменъ, сумата . . . 50 лв.
2. Пеню Митевъ, гара Раковски, сумата . . . 30 „
3. Ив. А. Розовъ, гр. Пловдивъ, сумата . . . 20 „
4. Петъръ Тончевъ, София, сумата . . . 20 „
5. Георги Маневъ, София, сумата . . . 20 „
6. Петъръ Шицовъ, гара Раковски, сумата . . . 20 „
7. Тодоръ П. Бакаловъ, гара Раковски, сумата . . . 20 „
8. Георги Балановъ, гр. Русе, сумата . . . 20 „
9. Дим. Георгиевъ, с. Надежда, Софийско, сум. 20 „
10. Ана Дангилска, гара Раковски, сумата . . . 20 „
11. Лалю Игнатовъ, гр. Червенъ брѣгъ, сумата . . . 20 „
12. Антонъ Станевъ Арнаудовъ, с. Трояново, Бургаско, сумата . . . 15 „
13. Георги Стефарска, Варна, сумата . . . 10 „
14. Стоянъ Аг. Стояновъ, София, сумата . . . 10 „
15. В. Цонковъ, с. Жеравна, Котелско, сумата . . . 10 „

(Следва)

Въ отговоръ на постъпилитъ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитъ желание да се абонираатъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноски за абонаментъ. Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Пошта“.

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитъ пожертвования за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

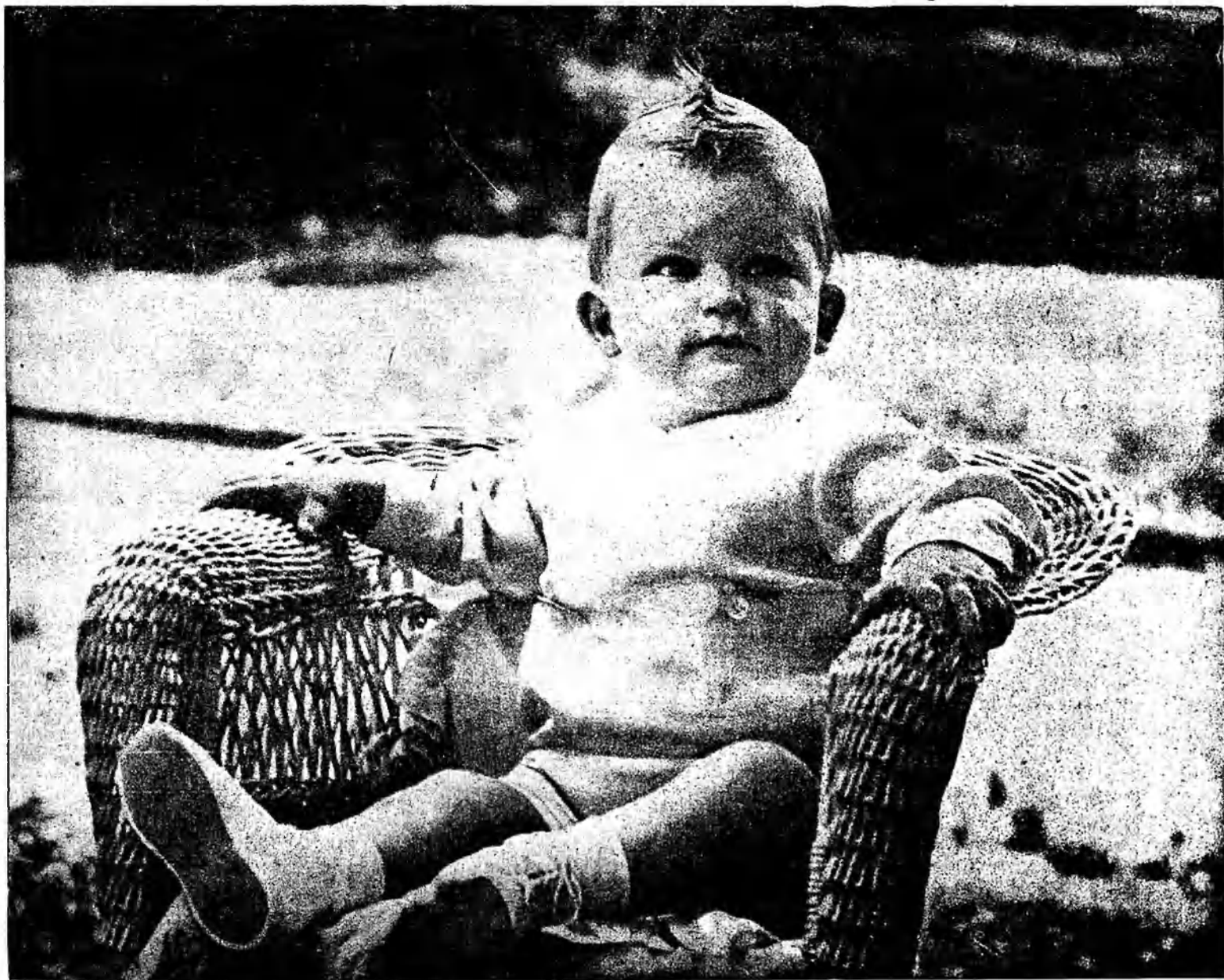
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

— Редакцията благодари на многобройнитъ си сътрудници за изпратенитъ трудове и съжелява, че нѣкои отъ последнитъ, въпрѣки своята издръжаностъ и стегнатостъ на стила, не ще бждатъ помѣстени въ вестника, тъй като нѣматъ морско съдържание.

ТЕЗОИМЕННИЯТЪ ДЕНЬ НА НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪ СИМЕОНЪ ТЪРНОВСКИ.

На 14.IX., храбриятъ голътие, за надежда вия Престолоприемникъ, български народъ, позова на българския народъ, символизиращи вѣрата ванъ отъ тържествения и радостъ на Августей- въ щастливия възходъ звънъ на църковнитъ шия домъ. на Родината.

камбани, се стече ма- Въ тоя радостенъ Въ тоя празникъ, сово въ божия храмъ, день, заедно съ ехото надъ роднитъ простори се понесе безпредъл- за чествуване Тезоимен- отъ гръмовното и не-



Негово Царско Височество Князь Симеонъ Търновски

ния день на Негово Височество Князь Симеонъ Търновски.

Въ тоя свѣтълъ празникъ, всѣки българинъ отпрати топли молитви къмъ Бога, да дарува обичния Князь съ желъзно здраве и дъл-

стихващо ура на българската войска, по всички кжтища на родната земя се понесе възторжения и благоговѣенъ шепотъ на българина за свѣтлитъ имена на любимия Върховенъ Вождъ и Него-

ната обичъ къмъ Царствения домъ, силната преданостъ и вѣра въ любимия Царъ и българския Престола наследникъ и свѣтлата надежда за напредъка, славата и величието на възродена България.

МОРСКА МИСЪЛ

СТИГА ДУМИ, А ПОВЕЧЕ ДЪЛЪ!

У насъ българитѣ е присъща черта да се коримъ безогледно и да хвалимъ чуждото за смѣтка на своето. Оттукъ произхожда и склонността да подражаваме на чуждото. Или, ако сме се освободили отъ тая склонностъ, започваме да отричаме постиженията на другитѣ народи и да хвалимъ сами себе си. Затова въ единия и въ другия случай изпадаме въ крайностъ и едностранчивостъ. И тая крайностъ и едностранчивостъ е най-характерна за нашата критика. Все пакъ, ние можемъ съ право да посочимъ единъ безспоренъ фактъ, че само за 60 години свободенъ животъ, българскиятъ народъ направи твърде много въ областта на своята духовна и материална култура. А това е истински подвигъ, защото 60 години творчески животъ за отделния човѣкъ сж много, но за единъ народъ сж само мигъ отъ вѣчността.

Че това е така, не сж нуждни доказателства. Достатъчно е само да споменемъ постиженията на българитѣ въ областта на искуството и стопанството, за да се убедимъ въ правотата и красноречието на тоя фактъ, който вече не е хвалба, а една очебийна истина. Така напримѣръ, творчеството на нашитѣ поети, художници и артисти прехвърлило границитѣ на Родината и добило едва ли не свѣтло значение, а дейността на стопанскитѣ деятели въ областта на кооперативното дѣло държи първо мѣсто на Балканитѣ. Но не само въ искуството и стопанството се прояви нашиятъ народъ. Той даде доказателства, че е способенъ за творчество и въ областта на науката. Въ това отношение може да се посочи разработването на нашата древна история.

Въпрѣки всичко това, тоя напредѣкъ у насъ не е всестраненъ, а едностранчивъ, защото въ друго отношение ние сме останали твърде много назадъ. Това е нашата отчужденостъ отъ морето и назадничавостта ни къмъ морското дѣло.

Години наредъ се надава гласъ отъ всички страни да се обикне и опознае морето, но тоя гласъ все още си остава гласъ въ пустиня и нищо сжществено до сега не е направено на дѣло, а само на думи. Затова, крайно време е да се опълчимъ срещу голословието и работимъ въ това направление на дѣло, за да може България, която е срѣдецъ на Балканитѣ и всѣкога е играла важна роль въ историята имъ, да догони своитѣ съседи.

Вѣрно е, че днесъ съ всички срѣдства се работи, за да се изкорени вродената отчужденостъ на българина къмъ морето, която погрѣшно се приписва на расовия произходъ, защото нашитѣ праѣди, поради липса на обективни условия, не сж били моряци, но това още не значи, че тѣ се бояли отъ морската стихия, или въобще, че отъ българина, който е здраво привързанъ къмъ земята, не може да стане добъръ морякъ. Напротивъ знае се отъ опитъ, че българи, родени и отрасли въ вътрешността на страната, сж били еднакво добри моряци, като тия отъ крайбрежието.

Установено е така сжщо, че жителитѣ и отъ другитѣ народности, които до встъпването имъ на служба не сж виждали никога море, се проявявали като отлични, срѣчни и опитни моряци.

Тоя въпросъ чрезъ историческитѣ доказателства презъ последнитѣ войни напълно е изясненъ и съвсемъ не може да послужи като оправдание за нашата назадничавостъ въ морското дѣло. Не е оправдание и бедственото положение, въ което изпадна българскиятъ народъ следъ злополучнитѣ войни, защото и турскиятъ, грѣцкиятъ, ромѣнскиятъ и югославянскиятъ народи, които сжщо така се намираха въ бедствено положение, направиха и създадоха въ това отношение твърде много и то въ много кратѣкъ срокъ. Не е само благоденствието, което тласка народитѣ къмъ подема и възхода, а тѣхното съзнание за историческото имъ предопредѣление. Историята напълно ясно подчертава, че въ нѣкои случаи, благоденствието е било причината за пълната безпѣтица всрѣдъ хората на единъ народъ, като ги настѣрвало и опълчвало единъ срещу другъ. Така е било презъ епохата на Людвигъ XVI въ надвечерието на великата френска революция.

Нека почерпимъ примѣръ отъ нашитѣ съседи, които въпрѣки затрудненото си финансово положение, полагагъ усилия за засилване своята морска мощъ.

Най-сжщественъ примѣръ въ това отношение за насъ представлява братска Югославия, която само за 20 години направи чудеса, като успѣ

да се съвземе въ кратко време и да създаде могъщъ воененъ и многоброенъ търговски флотъ. За сегашната мощъ и съставъ на югославянскиятъ морски сили е отбелязано достатъчно въ колонитѣ на „Морски прегледъ“.

Но съ какво разполагаме ние въ сравнение съ нашитѣ съседи? Малцина си даватъ смѣтка. Ако за нашия търговски флотъ можемъ да кажемъ, че притежаваме малѣкъ такѣвъ, по отношение на военния — длѣжни сме съ прискѣрбие да признаемъ, че все още се отнасяме съ престѣпно нехайство. И като резултатъ на това, продължаваме да се намираме на сжщото ниво, на което бѣхме преди Балканската война; дори сега ние притежаваме по-малко бойни кораби, отколкото имаме преди войнитѣ, при създаването на българския воененъ флотъ.

До кога ще се говори и пише по тоя въпросъ? Дошло е крайно време да се положатъ усилия въ това направление, и чась по-скоро да се постави нашиятъ воененъ флотъ на нужната висота, още повече, че съ Солунската спогодба се премахна сжществуващитѣ досегашни прѣчки.

Иначе, безъ воененъ флотъ, България ще продължава да бжде само съ единъ юмрукъ! За тая насжщна народна необходимостъ трѣбва да заработи всѣки споредъ силитѣ си и цѣлиятъ български народъ, сплотенъ и единенъ около Върховния си Вождъ и около идеята за силенъ български воененъ флотъ, да създаде условия и възможностъ за неговото осжществяване и напредѣкъ.

Прочие, нека това дълбоко съзнание озари всѣки здравомислящъ родолюбецъ, защото, лоши или добри, всички ние рано или късно ще умрѣмъ, но България ще живѣе и тя трѣбва да живѣе, а безъ воененъ флотъ нейниятъ животъ въ миръ и въ време на война, всѣкога ще бжде застрашенъ.

Дано въ близко бждеше изъ безбѣжния просторъ и необятна ширъ на родното море се развѣе българския трибагреникъ, издигнатъ на нашитѣ нови и мощни бойни кораби, за да затупти спокойно и радостно всѣко българско сърдце, изпълнило достойно своя дългъ къмъ иднитѣ поколения и се изгради славата и свѣтлото бждеше на нова, велика и могъща България.

Коста Траяновъ.

**Който владѣе морето
владѣе свѣта.**



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

СЪ ТЪРГОВСКИ ПОДВОДНИКЪ КЪМЪ АМЕРИКА.

Построените от Германия и усъвършенствувани презъ Съвтовната война подводници се указаха отлично и мощно бойно сръдство за борба на море. Наредъ съ бойната дейностъ на подводника, презъ войната назря идеята, той да бжде използванъ и за търговски цели.

Последното се наложило на Германия тогава, когато Англия стегнала обрача на гладната блокада и прекъснала съвършено пжтищата на нѣмските търговски кораби по всички морета. Ето защо, Германия решила да построи търговски подводници, съ които да влѣзе въ връзка съ неутралния вънкашенъ свѣтъ.

За цѣтъта, търговецътъ Алфредъ Лооманъ организира въ Бремени акционерно дружество, съ основенъ капиталъ 2,000,000 марки.

Постройката на подводниците била възложена на корабостроителницата „Германия“ — клонъ отъ Круповитѣ заводи. Главниятъ инженеръ на последнитѣ, Ербахъ се счита за главния строител на тоя новъ видъ подводници.

Въ началото на 1916 год. първиятъ търговски подводникъ „Дойчландъ“ билъ напълно готовъ. За командиръ на новия подводникъ билъ назначенъ Паулъ Кьонигъ, дългогодишенъ капитанъ въ търговските кораби и отлично познаващъ морския пжтъ за Америка.

Следъ завършването на пробнитѣ си плавания, „Дойчландъ“ билъ окончателно стѣкменъ, натоваренъ съ разни стоки и напусналъ устието на р. Везеръ, за да пресѣче надиплената грѣдь на Северното море и се отправи по дългия и опасенъ свой пжтъ презъ океана.

Ето какъ единъ отъ участниците описва това смѣло и първо по рода си пжтуване:

„Нощъ, тъмна и непрогледна се спуща надъ развълнувания океанъ. Бурята пѣе своята страховтна пѣсенъ. Първиятъ германски търговски подводникъ извършва своето смѣло пжтуване къмъ Америка. „Дойчландъ“ представлява малка орѣхова черупчица всрѣдъ обширния океанъ. По кулата на подводника не се забелязва свѣтлинка, а по палубата му не се мѣрка никой; Само въ предната частъ на кулата, се очертава тъмния силуетъ на стражния офицеръ, чийто сѣдъръ погледъ се вира въ тъмната нощъ. Грамаднитѣ вълни подмѣтатъ подводника, който тежко се наклонява на дѣсно и лѣво.

Всички прозорчета сж плътнo за-

творени и въ вжтрешността на подводника е непоносима горещина, усиленa отъ движението на дизел-моторитѣ. Тия моряци отъ обслугата, които сж свободни отъ стража, полагатъ усилия за да заспятъ, обаче, голѣмата горѣщина, излъчваща се отъ всѣка частица на подводника и образуваща малки водни капчици по цѣлата му вжтрешностъ, прави сънятъ имъ невъзможенъ.

Една частъ отъ стражата се намира на постъ въ централното управление на подводника. Крѣвта имъ тече по жилитѣ и гори като огънь, тѣлата се кѣпятъ въ обиленъ потъ, а мислитѣ, поради постоянното клатене и шума отъ движението на различнитѣ механизми, сж съвършено разстроени. Необходима е желѣзна воля, за да се бодърствува и се издържи до смѣната.

Но истинския адъ се намира въ машиннитѣ отдѣления, гдето работятъ моторитѣ и електропроизводителнитѣ машини. Непрестанния шумъ отъ тѣхното работене е едва поносимъ за човѣшкитѣ нерви. Облѣчени въ кжси гащета и тънки фланелки, моториститѣ стоятъ твърдо на своя постъ, и обливани въ потъ напръгатъ желѣзна воля, за да издържатъ на непоносимата горещина отъ 50°. Поради тракането и глухото бучене на моторитѣ разговора е почти невъзможенъ. Въ това напръжение стражитѣ трѣбва да престоятъ въ продължение на 4 часа и следъ осемъ часова почивка за възтановяване на силитѣ, наново постѣпватъ на постъ.

Два голѣми вѣтрогона (вентилатори) работятъ непрекъснато, за да доставятъ хладина въ помѣщенията, но само тласкатъ нагорещенитѣ въздушни струи.

Безкрайни изглеждатъ часоветѣ за стражата, и когато най-подиръ дойде смѣната, всѣки се чувствува така изтощенъ, че пада като покосенъ трупъ въ своето легло.

Но и почивката доставя твърде малко облекчение, защото и въ спалнитѣ отдѣления е сжщо така непоносимо горещо. Ржката хваща съ надежда стѣклото за вода, но и неговото топло съдържание не освежава устнитѣ.

Неочаквано въ далечината се появява неприятелски изстрѣбител и „Дойчландъ“, за да се скрие въ морскитѣ глѣбини, бързосепотапя, истребително забива носъ въ водата. Обслугата загубва равновесие и заедно

съ всичко, което не е заковано и неподвижно закрепено за корабнитѣ стени, се струпоява на пода. Носътъ на подводника бързо се насочва къмъ морското дѣно. За да застане въ хоризонтално положение, заднитѣ водоеми се напълватъ бързо съ вода и подводникътъ заема естественото си хоризонтално положение.

Презъ нощта „Дойчландъ“ се движи въ надводно състояние и съ загасени свѣтлини, а презъ дена, при забелязването на неприятел бързо се гурва подъ водата.

„Въздухътъ въ подводника, разказва капитанъ Кьонигъ, е твърде много наситенъ съ влага и дишането до висша степенъ затруднено. Поради голѣмата горещина въ машиннитѣ отдѣления помислихъ, че хората, които се намиратъ тамъ на своя постъ, не ще могатъ да издържатъ, но все пакъ тѣ издържаха, като се показаха достатъчно твърди и достойно изпълниха своя дългъ“.

Най-подиръ, областта въ която свирепствуваха стихийнитѣ бури е премината благополучно. Времето се подобрява и широкитѣ вълни на океана се загладятъ.

Съ искрящи отъ радостъ очи, героитѣ отъ машиннитѣ отдѣления излизатъ на горната палуба, за да пречистятъ и освежатъ гърдитѣ си. Тѣ се радватъ като деца на приятната хладина и чистия въздухъ.

Къмъ началото на юли особенa цвѣтъ на морската вода дава указание за приближаването на американския брѣгъ. Сега „Дойчландъ“ трѣбва да се движи съ по-голѣма предпазливостъ, защото се очаква появяването на неприятелски военни кораби, които причакватъ нѣмския подводникъ, за да го потопятъ. Затова, при всѣки забелязанъ димъ на хоризонта, подводникътъ бързо се гурва подъ водата и продължава ше своя пжтъ.

На 8 юли „Дойчландъ“ достига американскитѣ териториални води, въ които, споредъ морското международно право е вече подъ закрилата на Съединенитѣ щати. Ето и водаческия корабъ идва и водачътъ, сияющъ отъ радостъ, че е първия американецъ, който поздравлява станалия известенъ чрезъ вестницитѣ „Дойчландъ“, бързо се изкачва на подводника. Последниятъ бавно навлиза въ водитѣ на залива, гдето е причакванъ отъ влѣкача „Тимингъ“ и приветствуванъ радостно отъ ка-

питанъ Хинтшъ, който отъ десетъ деня нетърпеливо очаквалъ тая среща. Сжщевременно той дава на капитанъ Кьонигъ известието, съ което му се заповѣдва да стовари стоката въ Балтиморе.

„Дойчландъ“ се отправя за тамъ. Всички американски и неутрални кораби, които го срещатъ му отправятъ поздравъ чрезъ своитѣ парни свирки и сирени.

Новината за пристигането на подводника въ Америка се разпространява съ свѣткавична бързина. Многобройни моторни и др. лодки съ фоторапортъори и журналисти, като роякъ пчели преследватъ „Дойчландъ“ и се въртятъ около него.

Най-подиръ, на 9 юли 1916 год. презъ нощта, подводникътъ пристига благополучно въ Балтиморе и телеграфа оповестява по цѣлия свѣтъ, че първиятъ търговски подводникъ е извършилъ щастливо своето първо пътуване отъ Европа до Америка.

На заранята, подводникътъ е блокиранъ наново отъ многобройни лодки. Въ всѣка една сж застанали по петъ-шестъ души и насочватъ фотографическитѣ си апарати къмъ стоящия на палубата капитанъ Кьонигъ, станалъ срѣдище на внимание за всички.

Презъ време разтоварване на стоката, обслугата на подводника се прехвърля въ удобнитѣ кабинни на застаналия на котва германски търговски корабъ, гдето си отпочива заслужено.

Множество американци пристигатъ съ кораби, влакове и автомобили, отблизу и далечъ, за да видятъ този необикновенъ корабъ. Обаче, никому, съ изключение на служебнитѣ лица, не се разрешава да стъпи на подводника.

По случай пристигането на „Дойчландъ“ въ мѣстния германски клубъ се устройа тържествено празненство. Съ появяването на двамата офицери отъ подводника, свѣтлината на прожекторитѣ се насочва къмъ тѣхъ, а музиката, всрѣдъ всеобща радостъ и оживление изсвирва различни нѣмски пѣсни.

Англичанитѣ, напротивъ, се отнасятъ ядовито и съ зavisъ къмъ това сполучливо пътуване на нѣмския подводникъ. Английското правителство отправя постъпки къмъ това на Съединенитѣ шати, за задържането и интернирането на подводника, обаче отъ Вашингтонъ отхвърлятъ това искане като неоснователно, тъй като „Дойчландъ“ е търговски и невъоръженъ подводникъ.

Товарнитѣ помѣщения на нѣмския подводникъ бързо се изпразватъ, и веднага следъ това, наново напълватъ съ американски стоки.

„Дойчландъ“ е донесълъ твърденини товари, липсващи въ Съединитѣ шати, а сжщо и важни дип-

ломатически и банкови книжа. Сега той е натоваренъ преимуществено съ никелъ и каучукъ, така необходими въ момента за Германия. При това се взематъ необходимитѣ мѣрки за сигурното натоварване и правилното скѣтаване на товаритѣ за запазване надеждното равновесие на подводника.

Английскитѣ вѣстници оповестяватъ, че британскитѣ бойни кораби получили заповѣдъ да обстрелватъ всѣки забелязанъ отъ тѣхъ подводникъ, независимо отъ това, дали той е въоръженъ или не притежава никакво оръжие.

Въ американскитѣ вѣстници се появи съобщението, че 8 неприятелски кораба се намиратъ вече въ водния районъ предъ териториалнитѣ американски води, и кръстосватъ заедно съ множество преследвачи на подводници съ мрежи, за да причакатъ, заловятъ и унищожатъ „Дойчландъ“. Прочитайки тия съобщения капитанъ Кьонигъ отговори спокойно: „Все пакъ, ние ще преминемъ застрашения районъ благополучно“.

На 1 августъ, съпроводенъ съ продължителното ура на многобройнитѣ изпращачи „Дойчландъ“ вдигна котва. Влѣкачътъ „Тимингъ“ зае своето мѣсто и поведе подводника. И двата кораба сж обкржжени и придружавани отъ множество различни кораби и лодки, които постепенно се отдѣлятъ и изоставатъ назадъ, докато най-подиръ оставагъ само нѣколко рибарски корабчета, които следватъ подводника като кучета и не се отдѣлятъ отъ него.

Капитанъ Кьонигъ решава да се освободи отъ тѣхъ и преносува на морското дѣно. На картата е отбелязана дълбочина 30, а въ действителностъ тя надвишава 50 метра.

Следващитѣ рибарски корабчета сноватъ наоколо и очакватъ изплаването на подводника на повърхността, и следъ известно време, като се увѣряватъ, че стоенето имъ е напразно, се отдалечаватъ къмъ брѣга.

Американскитѣ вѣстници съобщаватъ, че „Дойчландъ“ е изчезналъ внезапно подъ водата, обаче, когато тая новина се оповести, подводникътъ бѣ отново изплавалъ и следваше спокойно своя пътъ, който е разчетенъ така, че залива да бжде преминатъ презъ нощта.

„Дойчландъ“ едва бѣ успѣлъ да изплава на повърхността и отъ всички страни засвѣткаха широкитѣ снопове лъчи на многобройни прожектори, които търсятъ подводника. Последниятъ наново се потапя и съ посока на движение къмъ югъ, успѣшно преминава застрашения воденъ районъ и плава вече въ свободнитѣ води на Атлантическия океанъ.

На 23 августъ 1916 год. се разнесе по цѣлото земно кълбо следната телеграма: „Първиятъ търговски под-

водникъ „Дойчландъ“ се завърна отъ първото си пътуване и хвърли котва въ устието на р. Везеръ. На подводника всичко е въ редъ“.

Получава се поздравителна телеграма отъ кайзера и голѣма радостъ обкржжава „Дойчландъ“ презъ време пътуването му по р. Везеръ. Стоотици корабчета и лодки го заобикалятъ, военитѣ музика свирятъ непрестанно и хиляди гърла пѣятъ възторжено: „Германия надъ всичко“.

Официалното и тържествено посрещане се извършва въ Бременъ, гдето е насъбранъ многоброенъ народъ, празнуващъ геройското и успѣшно завършено пътуване на първия търговски подводникъ въ свѣта. Между посрещачитѣ сж графъ Цепелинъ и великия херцогъ фонъ Олденбургъ.

Презъ първото си пътуване до Америка, нѣмскиятъ подводникъ е проплавалъ 8,450 морски мили, отъ които само 190 подъ водната повърхностъ.

На 1 ноември 1916 год., подъ умѣлото командване на капитанъ Кьонигъ, „Дойчландъ“ за втори пътъ прекосилъ океана и се завърналъ обратно въ Бременъ, натсваренъ съ цененъ товаръ.

Неговитѣ плавания откриха нова и свѣтла страница въ истерията на германското корабоплаване.

Отъ нѣмски: Василь Гуневъ.

ДЕЙСТВИЯТА НА НѢМСКИТѢ ПОДВОДНИ МИНИ ЗАГРАДИТЕЛИ ВЪ СРѢДИЗЕМНО МОРЕ ПРЕЗЪ 1917 И 1918 ГОД.

Въ брой 95 на „Морски прегледъ“ се отбелязеха многобройнитѣ действия на нѣмскитѣ подводни минни заградители въ Адриатическия и Срѣдиземно морета презъ 1915 и 1916 год.. Настоящата кратка статия допълва тия действия презъ следващитѣ две години до края на войната.

Презъ 1917 и 1918 год. миннозаграднитѣ действия на германскитѣ подводници въ Срѣдиземно море продължили съ още по-голѣма интензивностъ.

Въ началото на 1917 год., преминавайки съ собственъ ходъ, дългия пътъ отъ Хелголандъ до близкотоизточнитѣ морета, въ последнитѣ дошли подводницитѣ: „УЦ—34“, „УЦ—35“, „УЦ—37“ и „УЦ—38“.

Споредъ нѣкои източници, нѣмскитѣ подводни минни заградители поставили въ различни райони на Срѣдиземно море презъ 1917 год. — 1,274, а презъ 1918 год. 982 заградни мини. Общо презъ цѣлата война въ сжщото море били поставени 2,894 мини.

Поставенитѣ минни заграждения изпълнили успѣшно своето предназначение: на тѣхъ загинали множество противникови военни и превозни кораби. Отъ руски: А. Петковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

КИТОЛОВСТВОТО ВЪ ЮЖНИТЪ МОРЕТА.

Резултатите от завършеното в началото на настоящата година световно китоловство в южните ледовити морета, според изнесеното в чуждестранния печат сж следните:

Общо, от корабите на всички китоловни експедиции сж преработени 3,352,000 бъчви с китова масъ, разпределени както следва:

Отъ англ. кораби	1,111,194 бъчви;
Отъ норвеж. "	976,222 "
Отъ герман. "	560,423 "
Отъ японски "	388,683 "
Отъ америк. "	114,000 "
Отъ панамски "	116,500 "
Отъ други кораби	184,978 "

Бъчвата е възприета като международна мѣрка. Шестъ бъчви иматъ тежестъ единъ тонъ или 20 центнера.

Презъ време на китолова, германскиятъ корабъ—фабрика, „Валтеръ-Рай“, само за 24 часа е уловилъ 43 кита. Сжщиятъ корабъ е преработилъ месото на китоветъ, презъ времетраенето на ловидбата и добилъ следните продукти: 18,000 тона китова масъ; 104,000 кгр. консерви, 8,000 кгр. разни екстракти; 19,000 кгр. сухожилия и 6,000 кгр. различни китови органи за използване в медицината.

Консервите, приготвени сж съответните подправки се използватъ за храна. Установено е, че месото на кита притежава вкуса на първокачественото пушено месо.

НОВЪ ПАМЕТНИКЪ ЗА ПОДВОДНИЦИТЪ.

За увековѣчаване паметта на загиналите презъ Свѣтовната война сж 199 нѣмски подводници, 5,000 души моряци, в Мьолтенортъ при Килъ е построенъ величественъ паметникъ, който билъ осветенъ сж подобающа тържественостъ на 12 юни настоящата година.

Паметникътъ представлява красивъ, изработенъ отъ камъкъ стълбъ сж височина 16 метра, на чийто върхъ, върху полукълбо е кацналъ величествено орелъ сж разперени криле. Орелътъ е направенъ отъ медъ и притежава височина 4'65 сж разпереностъ на крилетъ 5.25 метра.

Отъ двете страни на каменния стълбъ сж устроени две възпоминателни зали, в които се намиратъ 12 плочи сж имената на загиналите подводници и тѣхните услуги.

Една отъ плочите е посветена изключително на търговския подвод-

никъ „Бременъ“, който загиналъ презъ 1916 год. заедно сж своята обслуга отъ 28 души.

ЛОНДОНСКАТА МЕЖДУНАРОДНА КИТОЛОВНА КОНФЕРЕНЦИЯ.

На 24 юни е завършила своите заседания, свиканата в Лондонъ международна китоловна конференция, в която взели участие представителите на 14 държави.

Конференцията взела решение да се продължи срока на постигнатата презъ 1937 год. Лондонска китоловна спогодба, къмъ която се прибавятъ допълнителни постановления.

Така, поставена била възбрана за ловидбата на китове в северните ледовити морета на срокъ отъ една година, като били набелязани всички възможни и належащи мѣрки, целящи запазване на китоветъ за известенъ срокъ време, тъй като сж масовото имъ и безогледно избиване, последните скоро ще изчезнатъ съвършено.

Сж декларацията на Япония, че ще следва и че ще се съобразява напълно сж постановленията на Лондонската китоловна спогодба, счита се, че конференцията е осъществила своята целъ.

ЗАГУБИТЪ НА ЯПОНСКИЯ ФЛОТЪ.

До 1 януари н.г. японскиятъ флотъ в военните действия срещу Китай е ималъ следните загуби: Убити, 3,200 души; силно повредени кораби: 1 самолетоносачъ и 4 леки кръстосвачи; потопени кораби: 4 рѣчни канонерки и 4 превозни кораба, между които и „Мамия“, 15,820 тоненъ сж 1 батальонъ пехота.

МОРСКИТЪ СИЛИ НА ТУРЦИЯ.

Турция, която смѣло отхвърли нѣкои клаузи отъ мирните договори, сж твърде решителенъ замахъ създаде бързо новъ, усъвършенствуванъ идеоспособенъ воененъ флотъ, който в настояще време има следния съставъ: 1 линейенъ кръстосвачъ — „Явузъ“, сж водоизмѣстване 23,100 тона и воржение: 10 — 280 мм, и 10 — 150 мм, орджия (бившъ германски „Гьобенъ“); 2 кръстосвача: „Хамидие“ и „Меджидие“, 4 съвременни изстрѣбителя, 5 подводника, 5 торпедосеца, 2 минпоставача, 3 торпедни катера, 3 миночистача, 1 учебенъ корабъ, 4 яhti и 14 стражни и др. кораба, всичко 44 единици сж общо водоизмѣстване 49,000 тона и 9,200 души офицери, подофицери и моряци.

Освенъ тия бойни кораби, Турция предвижда да бждатъ построени още: 2 кръстосвача, сж водоизмѣстване 8,000 — 10,000 тона, 4 изстрѣбителя и 4 подводника. За сега, тя има вж усиленъ строежъ 4 подводника, два отъ които вж чужди корабостроителници, и останалите два вж новосъградената собствена държавна корабостроителница в Цариградъ — Златния рогъ. Предполага се, че къмъ края на настоящата година подводниците ще бждатъ напълно завършени.

Турция така сжщо полага голѣми усилия за увеличение състава на своя търговски флотъ, който притежава общо водоизмѣстване около 200,000 бруто регистъръ тона. Вж различни чуждестранни корабостроителници Турция има вж постройка 15 търговски кораба, различни голѣмини, нѣкои отъ които притежаватъ голѣма скоростъ, водоизмѣстване надъ 5,000 бр. рет. тона и качества, позволяващи да бждатъ използвани вж военно време като спомогателни кораби.

Давайки кратки данни за морската мощъ на нашите съседи, ще трѣбва да установимъ печалната действителностъ, че ние не притежаваме бойни кораби за защита на собствените интереси.

България владѣе частъ отъ крайбрежието на Черно море, но не разполага сж никакви морски сили за отбраната на своите източни граници. Нашето Отечество граничи на северъ сж Дунава, тихиятъ бѣлъ Дунавъ, презъ който премина нашето освобождение, но нѣма необходимите рѣчни бойни кораби за защита своите права по великата международна рѣка.

Срещу морската мощъ на нашите съседние притежаваме само 4 малки торпедоносца, които сж стари, иматъ следъ себе си 30 годишно сжществуване и общиятъ имъ тонажъ не надвишава дори и тоя на най-малкия български търговски корабъ — „Евдокия“.

Сега, когато на България се даде правото свободно да устрои своята самозащита, наложително е българскиятъ народъ да се проникне отъ необходимостта и важността на момента, като положи възможните голѣми усилия за създаването и бързото развитие на морските сили, необходими за сигурната защита на отечествените водни граници.

Куюджуклиевъ.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

ГЕРМАНИЯ.

По сведенията, помѣстени въ военнно-морскитѣ справочни книжки и чуждестранния печатъ се установява, че Германия предвижда и осъществява следната своя корабостроителна програма:

Видъ кораби	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Линейни кораби . .	2	1	1
Самолетоносачи . .	—	2	—
Тежки кръстосвачи . .	2	1	—
Леки кръстосвачи . .	—	1	4
Изтрѣбители . . .	16	18	6
Подводници	22	20	19
Стражни кораби . .	10	—	?
Голѣми миночистачи . .	12	—	12
Малки миночистачи . .	8	—	6
Торпедни катери . .	4	—	8

Новостроящитѣ се линейни кораби „F“ и „G“, а така сжщо и заложения въ строежъ въ края на 1937 год. едновиденъ на тѣхъ „H“ притежаватъ следнитѣ данни: водоизмѣстване 35,000 тона; дължина 243; ширина 36 и газене 7.9 метра; въоръжение: осем—380 мм., дванадесетъ—150 мм. и дванадесетъ 105 мм. орджия. Калибърътъ на главната артилерия отъ 380 мм. се явява като изненадващъ за другитѣ морски държави, тъй като въ последно време германския военнно-морски печатъ, чрезъ редица статии усилено се стремеше да докаже преимущество на орджията съ калибъръ 356 мм.

Характерна е така сжщо широчината на новостроящитѣ се линейни кораби, които ще бждатъ най широкитѣ военни кораби въ свѣта, тъй като сегашнитѣ голѣми линейни кораби на другитѣ морски държави притежаватъ по-малка широчина отъ 36 метра: английскитѣ „Нелсонъ“, —32.3, „Худъ“ 32.1 метра, а тоя на Съединенитѣ щати „Мисисипи“, следъ преустройването му—32.9 м. Предполага се, че газенето на германскитѣ кораби, ще бжде по-голѣмо отъ това уповестено въ печата, а отъ това следва и логичното заключение, че и водоизмѣстването имъ ще бжде, значително по-голѣмо отъ 35,000 тона.

Кръстосвачитѣ „Адмиралъ Хиперъ“ и „Блюхеръ“, а сжщо и едновидния на тѣхъ кръстосвачъ, строящъ се подъ сегашното наименование „J“, притежаватъ водоизмѣстване 10,000 тона, скоростъ 33 мили и въоръжение: 8—203 милим., 12—105 мм. и 8—37 мм. орджия, 12—533 мм. торпедни тржби и 2 досамолета.

Споредъ широчината отъ 21.2 м., която притежаватъ, тѣ се считатъ за най-широкитѣ кръстосвачи въ свѣта имащи сжщото водоизмѣстване, а газенето имъ отъ 4.7 м. е твърде малко за 10,000 тоннитѣ кръстосвачи.

Лекитѣ кръстосвачи, заложени въ строежъ въ края на 1937 год. и означени съ буквитѣ „K“, „L“, „M“ и „N“ ще притежаватъ водоизмѣстване: първитѣ два по 10,000, а следващитѣ два по 7000 т. Всички ще бждатъ въоръжени съ 150 мм. орджия.

Отъ строящитѣ се 22 изтрѣбители, 10 сж вече въ строя, а последнитѣ шестъ, Z—17 до Z—22 иматъ водоизмѣстване по 1811 тона. Всички сж въоръжени съ по 6 или 8—127 мм. орджия и 8—533 мм. торпедни тржби.

Новитѣ торпедоносци отъ T—1 до T—18 притежаватъ водоизмѣстване 600 тона и сж въоръжени съ 1—105 мм., 1—37 мм. и 6—533 мм. торпедни тржби.

Отъ подводницитѣ, 36 сж въ строя, а останалитѣ 25 (въроятнo броятъ имъ е значително по-голѣмъ) се намиратъ въ усиленъ строежъ. По своето водоизмѣстване подводницитѣ се раздѣлятъ на: а. Голѣми, съ водоизмѣстване отъ 712 до 740 тона, 10 подводника: „U—25“, „U—26“, „U—37“ до „U—44“, б. Срѣдни, съ надводно водоизмѣстване отъ 500 до 517 тона, 21 подводника: „U—27“ до „U—36“, и отъ „U—45“ до „U—54“, в. Малки, съ водоизмѣстване по 250 тона, 30 подводника: „U—1“ до „U—24“ и отъ „U—56“ до „U—61“.

Торпеднитѣ катери притежаватъ водоизмѣстване 60 тона, дължина 28 метра, скоростъ 42 мили и сж въоръжени съ 2—500 мм. носови торпедни тржби.

СЪЕДИНЕНИТЪ ЩАТИ.

—Утвърдена е строителната програма за увеличението състава на флота, включващо постройката на 3 линейни кораба, 2 самолетоносача, 9 кръстосвача, 23 изтрѣбителя и 9 подводника.

—Презъ февруари 1939 год. ще се състоятъ голѣмитѣ маневри на американския флотъ въ Атлантическия океанъ. За целта, презъ втората половина на януари, корабитѣ ще напуснатъ водитѣ на Тихия океанъ и преминавайки Панамския каналъ, ще се съсрѣдоточатъ край източнитѣ брѣгове на Съединенитѣ щати.

Маневритѣ ще бждатъ завършени къмъ края на априлъ с. г., следъ което корабитѣ ще се отправятъ за упорното мѣсто (базата) Гуантанамо, на островъ Куба, за произвеждане единични ескадрени обучения.

Презъ май, въ време на международната изложба въ Ню-Йоркъ, цѣлия флотъ ще посети това пристъ-

нищѣ и следъ известень престой ще се прехвърли въ своитѣ упорни мѣста въ Тихия океанъ, по западнитѣ брѣгове на Съединенитѣ щати.

ЯПОНИЯ.

Съгласно сведенията, помѣстени въ чуждестранния военнно-морски печатъ, липсватъ положителни данни по отношение строителнитѣ програми на Япония за миналата и настоящата години.

Предполага се, че презъ 1937 год. Япония е заложила въ постройка два линейни кораба съ водоизмѣстване по 43,000 тона, а въ началото на 1938 год. други два отъ сжщия видъ. Въоръжението на тия кораби по всѣка въроятностъ ще се състои отъ 10 до 12—406 мм. орджия (по други данни, орджията ще притежаватъ калибъръ 450 мм.).

По поводъ постройката отъ Япония на линейни кораби съ по-голѣмо водоизмѣстване стъ определено такова въ спогодбата за ограничение на морскитѣ въоръжения, Англия, Съединенитѣ Щати и Франция направили въ началото на настоящата година постъпки предъ японското правителство, да се дадѣтъ данни за строящитѣ се нови японски бойни кораби.

Отговорътъ на Япония билъ незадоволителенъ, тъй като последната не подписала и не се считала за задължена да спазва точно постановленията на Лондонската морска спогодба.

Така сжщо и строящитѣ се „тежки“ кръстосвачи, притежаващи водоизмѣстване 16,000 тона и въоръжени съ 305 мм. орджия, не били съобразни съ изискванията на сжщата морска спогодба.

—Започнато е преустройването на двата линейни кораба „Изе“ и „Хиуга“, които ще придобиятъ сжщитѣ подобрения като преустроенитѣ вече линейни кораби „Фузо“ и „Ямасиро“. На последнитѣ сж поставени парни котли съ нефтено отопление. Притежаватъ само една димна тржба, а предниятъ имъ стожеръ е съвършенно видоизмѣненъ.

—Япония е завзела следнитѣ китайски острови, намиращи се по край-брѣжието на Китай: Пратасъ и Лингтингъ, около Хонгконгъ; Хутау и Венчжоу, предъ устието на р. Венчжоу, на половината пътъ между Шангхай и Фичжоу; островъ Парацель, отстоящъ на 150 мили южно отъ островъ Хайнанъ; 3 безименни острова въ близостъ на Макао; островъ Хагжоу, 16 мили югозападно отъ Хонгконгъ, всичко 9 острова. Частъ отъ тия острови Япония използва за летища и упорни мѣста на своитѣ въздушни сили.

Отъ руски: Куюджуклиевъ

Ц А Р Е В О .

Солень миризъ на море и прѣсенъ горски полъхъ пресичатъ своитѣ пжтища въ единъ приветливъ брѣгъ на Черно море. Днесъ той е разгъналъ майчинска пазва за българското градче Царево.

Чии стъпки сж проечали въ далечното минало по тия мѣста. Какво е дѣлото на безпорнитѣ творчески устреми, украсени отъ пролѣтѣта на едно човѣчество—по-младо и по-буйно отъ днешното? Историята премълчава това. Въмѣсто нея, останалитѣ оскъдни следи сж източници на догатки.

Вѣковни джбови дървета се извишаватъ намѣста изъ града, като бедно наследство на пребогата гора, простирала нѣкога царството си до морето.

Следъ лозята въ околността започва пояса на благоухано-цвѣтни липи, а въ подножието на живописенъ невисокъ връхъ, лжкатушатъ тръбигѣ на старинна чешма, византийска направа... Райски сѣнки подъ китната джбрава, животворно слѣнце и морска свежестъ, упоителенъ дъхъ на цвѣтѣщи липи и бликащи бистроуструйни планински води!...

Догатката, че тукъ византийскитѣ властелини сж прекарвали днитѣ на лѣтото за отмора и закрепване, е най-правдоподобна, за да се оправдае и прозвището Василико, което значи „царско мѣсто“, „кжтъ на царетѣ“.

Въ първитѣ години на 19 вѣкъ грѣцкото население на село Амбеля, на шестъ километри северозападно отъ града—сега Лозенецъ, гонено отъ кържалийски пълчища, се заселва на малкия полуостровъ, дѣто днесъ е старата царевска частъ и старата църква.

Безпокоени отъ нападенията на морски разбѣйници, преселницитѣ изсѣкли прибрѣжнитѣ скали, за да ги направяъ стрѣмни и недостъпни, а откъмъ сушата издигнали крепостна стена и прокопали каналъ. Така, ограничени въ малкото пространство на полуостровния връхъ, тѣ проживѣли до прекратяване безредията въ отоманската империя.

По-късно, градътъ се разрастналъ къмъ сушата. Презъ 1880 год. стихияенъ пожаръ унищожилъ старата частъ на Царево. Пожарътъ избухналъ отъ една мишка, която била полѣта съ гасъ и запалена. При бѣгството си, тя влиза въ близката продавница, отдето избухналъ повсемѣстенъ пожаръ.

По голѣмата частъ отъ жителитѣ възобновили кжжитѣ си и продължили да живѣятъ на сжщото мѣсто, а останалитѣ се прехвърлили на срещния полуостровъ, кждето е сегашната нова градска частъ на Царево.

Градътъ Царево, доскоро именуванъ Василико, е разположенъ отъ дветѣ страни на малкия заливъ, отстоящъ на двадесетъ мили южно

отъ созополския островъ Св. Иванъ. Присъединенъ е къмъ България следъ Балканската война. Тогава голѣмата частъ отъ коренното грѣцко население, броящо около две хиляди души, се изселило въ Гърция.

Сградитѣ на старата частъ сж двукатни: долниятъ е строенъ съ камани, а горниятъ представя лека постройка, отвънъ съ дѣсчена покривка. Това е познатиятъ видъ на приморскитѣ кжщи, обитавани нѣкога отъ грѣцкитѣ риболовци.

Новата частъ има прави и широки улици.

Днесъ жителитѣ на този градъ сж изключително българи, нови поселници отъ Тракия и наброяватъ 1613 души.

Днесъ въ царевското землище има хиляда декари засадена площъ съ лози, сж изгледа да се удвои. Гроздето е доброкачествено: едро, сладко, сочно.

Вжглищарството е другъ поминъченъ отрасълъ, криещъ добри възможности. Сжществува трудова горска кооперация, обединяваща надъ сто и петдесетъ членове. Но, както лозаритѣ, така и вжглищаритѣ очакватъ предимно отъ земедѣлието, което е главенъ поминъкъ за населението на Царево.

Скотовѣдството е надежденъ поминакъ. Добрата паша, съ задоволяващи качества и презъ зимата, предлага сполучливо отглеждане на дребенъ и едъръ добитъкъ.

Въ близкитѣ и далечни околности на Царево има обширни пространства, обрасли главно съ джбови и букови дървета. Тѣ сж източникъ на голѣми количества дървени вжглища, дърва за горене и обработка, и иматъ значението на истинска златна рудница, къмъ чието злато още не е присегнато.

Северно отъ града е морския плажъ. Макарь и малъкъ, той е добре прикѣтанъ отъ вѣтрове и сгоденъ за морелечение.

Западно отъ града сж лозята, а следъ тѣхъ—гората. Недалечъ се издигатъ двата най-високи върхове по нашето Черноморие: Папия (Юрдечка)—483 м. и Грънчаръ—406 м. надъ морското равнище.

Примамлива е прелестъта на „Дългата поляна“—една благодатна мѣстностъ, била нѣкога лѣтовище на царствени гости...

Стопански и чисто народностни поводи поставиха на дневенъ редъ постройката на Царевското пристанище, като потрѣбнитѣ проучавания, започнаха следъ Голѣмата всйна.

Презъ 1926. и следващата година се уреди използването на странжачскитѣ гори отъ предприемачъ, който прѣмаше задължението, да построи въ двегодишенъ срокъ удобно пристанище.

Съ повремениѣ частични влогове на договорителя, строежитѣ започнаха.

Впоследствие, поради неустойка, горското предприятие се осуети и заложената отъ предприемача сума бѣ задържана и оползотворена, като къмъ нея ежегодно биваха прибавяни срѣдства отъ Министерството на желѣзницитѣ и пристанищата. Следъ осемгодишна работа, строежатъ на царевското пристанище достигна своя край. Строителнитѣ работи, които струватъ повече отъ 25 милиона лева, се извършиха по стопански начинъ, при непосредното ръководене на длъжностни люде отъ Министерството.

Пристанницето се състои отъ една вълноломна стена, дълга 276 метра, единъ прибрѣженъ кей отъ 65 м., единъ приморски кей отъ 95 м. и насипно равнище 10,500 кв. метри.

Въ края на вълнолома е взидакъ бронзовъ бюстъ на Н. В. Царъ Борисъ III. Все тамъ, построена е кула, върху която има свѣтлинно фарово съоръжение.

На 1. августъ 1937 година се извърши освещаването на Царевското пристанище, което бѣ открито лично отъ Негово Величество Царя.

По този случай станаха паметни тържества, съ историческо значение за царевския край и за родното морско дѣло.

Въ произнесената многосъдържателна речъ, Негово Величество Царьтъ изтъкна, че въ своя вдъхновенъ устремъ по пжтя на благоденствието и напредѣка, българинътъ не пренебрегва и блага, които съ безгранична щедростъ поднася морето—всевѣчната стихия, използвава отъ човѣшкия гений като неогатимъ сътрудникъ.

Следъ Варна и Бургасъ, Царево се гордѣе съ модерно търговско пристанище. Засага презъ него се изнасятъ за чужбина, главно дървени вжглища достигащи до десетъ хиляди тонове годишно, а вносно-износниятъ крайбрѣженъ превозъ възлиза надъ три хиляди тонове.

Да сме напълно увѣрени, че благодотворното влияние на това пристанище ще се почувствува особено силно, когато се прокаратъ необходимитѣ добри пжтища за връзка съ вжтрешнитѣ области, кждето лежатъ почти неизчерпаемитѣ богатства на Странджа. Радостно е, че въ това отношение се работи. Запримѣрь, пжтътъ отъ Царево до Малко Търново е въ напредналъ строежъ.

Надъ Царево природата бди благосклонно усмихната, надвесила рога на изобилието, както къмъ земята, така и къмъ морето.

Нуждни сж сърцати люде съ мощъта на трудолюбивата пчела и съ вѣрата на неуморимия борецъ!

Крумъ Кънчевъ.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

(Продължение отъ брой 95).

Най-подиръ, съ голѣми усилия, всичко било стъкмено и готово за пжтъ. Единъ день, преди отплуването на корабитѣ, билъ отслуженъ отъ отецъ Хуанъ Перецъ тържественъ молебенъ, при който мнозина отъ обслугата се изповѣдали и взели светото причастие.

На 3 августъ 1492 год., половинъ часъ преди изгрѣването на слънцето, малкиятъ колумбовъ флотъ се снелъ отъ котва, вдигналъ вѣтрилата и напушайки пристанището Палосъ, отправилъ се къмъ открития Атлантически океанъ за извършване на продължителното и придружено съ редица опасности плаване къмъ далечнитѣ и неизвестни земи.

Първоначално, корабитѣ се насочили къмъ Канарскитѣ острови и въ първитѣ дни на августъ съ тѣхъ не се случило нищо, което да възпреуспѣшния ходъ на пжтешествието.

Къмъ 25 августъ малкиятъ флотъ достигналъ благополучно Канарскитѣ острови*), въ чиято близостъ корабътъ „Пинта“ неочаквано получилъ силна повреда на кърмилото. Установено било, че повредата била причинена преднамѣрено отъ двамата притежатели на кораба, Гомецъ Расконъ и Христофоръ Квинтеро, съ целъ, да попрѣчатъ на пжтуването, което не било по тѣхна угода.

„Пинта“ получилъ сжщо и течъ на вода въ долната си частъ, поради което се наложило, корабитѣ да се задържатъ за известно време на островитѣ за поправка на повредата.

На „Нина“ трѣбвало да се смѣнятъ трижгълнитѣ вѣтрила съ други квадратни и по-голѣми.

Двата кораба останали на островъ Гранъ Канариа, а Колумбъ съ „Мария“ — на островъ Гомеръ.

Насочвайки се за тамъ, „Мария“ миналъ покрай островъ Тенерифа въ времето, когато островниятъ вулканъ Пико изригвалъ огнени облаци и потоци лава. Гледката, която била величествена и страхотна, споредъ историческитѣ данни, предизвикала ужасъ всрѣдъ моряцитѣ на кораба и Колумбъ е трѣбвало да употреби твърде голѣми усилия за да ги усмири и успокои.

На 2 септември корабитѣ се събрали при островъ Гомеръ, отъ гдето, следъ попълване запаситѣ съ вода, дърва и хранителни припаси,

продължили своето пжтуване на 6 септември 1492 година.

До островъ Феро, най-западниятъ отъ Канарскитѣ острови, Колумбъ срещналъ корабъ, отъ обслугата на който научилъ, че западно и въ близостъ на острова кръстосватъ въ засѣда три португалски кораба, за да подчертаятъ съ своитѣ зли намѣрения негодуванието на португалския кралъ, за гдето мореплаватска преминалъ на испанска служба. Съ маневриране Колумбъ избѣгналъ срещата съ тѣхъ.

До 9 септември въ океана настъпило пълно безвѣтрие и затишие. Корабитѣ се движили бавно и изминали твърде малко разстояние, поради което въ Колумба се породило опасението, че пжтуването ще бжде много продължително, ще изчерпи търпението и разколебае духа на обслугата.

Колумбъ се направлявалъ по своя пжтъ на западъ съ помощта на компасната стрелка и по звездитѣ. Изминатото разстояние той определялъ чрезъ честото измѣрване скоростта на кораба, като го отбелязвалъ въ своя дневникъ и книжа съ тогавашната особена мѣрка за дължина „лигъ“, който се равнявалъ на три сегашни морски мири (5555 метра).

Ржчниятъ бързомѣръ, използванъ въ сегашния си видъ въ морското дѣло, не билъ още изобретенъ и Колумбъ измѣрвалъ скоростта на око и чрезъ изчисление времето на преминаването по цѣлата дължина на кораба хвърленитѣ отъ носа въ водата предмети и дѣсчици, като отчиталъ необходимото за своитѣ изчисления време по пѣсчния часовникъ.

Великиятъ мореплавателъ разчиталъ, че на разстояние 700 „лига“ (2100 мили) отъ островъ Феро ще открие земя.

На 13 септември Колумбъ отбелязалъ въ своя дневникъ, че корабитѣ установили силно насрещно течение, а магнитната стрелка, както никога по-рано се отклонила право на северъ.

На 14 септември отъ „Нина“ наблюдавали високото летене на една птица, а на 15 септември около корабитѣ били забелязали множество плаващи водорасли. Действително, въ това време малката ескадра навлязла въ водитѣ на Саргасовото море.

На 18 септември било забелязано ято птици, летящи на западъ, а на

следующия день надъ корабитѣ прелетели два пеликана. Тѣй като било известно, че тия птици не се отдалечаватъ отъ сушата на разстояние по-голѣмо отъ 60 мили, Колумбъ заповѣдалъ да се измѣри дълбочината на океана, за да се увѣри за приближаването на брѣга, което било сторено, обаче ржчния дѣномѣръ не стигналъ дѣното.

На 25 септември, когато корабитѣ се намирали единъ до другъ и тѣхнитѣ водачи се съвѣщавали за мѣстонахождението на нѣкакви острови, отбелязани на картата, въ юго-западно направление забелязали земя. Всички паднали на колене и радостно запѣли „gloria pexcelsis“ (слава на всевишния Богъ).

Корабитѣ веднага се насочили въ югозападно направление, обаче, когато наближили забелязаната земя, всички останали крайно разочаровани и огорчени; вмѣсто суша открили бавно движещи се облаци.

На 1 октомври Колумбъ установилъ, че се намира на 707 „лига“ (2121 мили) отъ островъ Феро, а на обслугата съобщилъ че корабитѣ отстоятъ на 584 „лига“ (1752 мили) отъ острова.

На 7 октомври корабътъ „Нина“ далъ оржеденъ истрелъ и спусналъ знамето, услѣвенъ знакъ, че е забелязалъ земя, което сжщо се указало за изгма на око.

На 10 октомври, обслугата на корабитѣ, която изгубила вече надежда и търпение, започнала да роптае. Колумбъ употребилъ голѣми усилия, краснорѣчие, увещания и убедителностъ и едва успѣлъ да я усмири.

На следующия день върху водната повърхностъ били забелязани да плаватъ разни остатѣци отъ дървета, зелени клончета и др. предмети довлѣчени отъ течението, даващи сигурно указание за близостта на сушата. Корабитѣ се отправили право на западъ.

Къмъ 10 часа вечерята на 11 октомври Колумбъ забелязалъ напредъ, въ далечината движеща се свѣтлина. Радостъ и надежда обхванали обслугата, която възторжено започнала да пѣе „Salve“. Стражитѣ и бдителността въ предната частъ на кораба били усилены. Отъ що произлизола тая свѣтлина, дали отъ нѣкой факелъ или на движещъ се корабъ, или пъкъ била плодъ на силно въображение и напргнатостъ, не могло да бжде установено.

(Следва)

Куюджуклиевъ

*) Групата Канарски острови се състои отъ 7 острова: Ланзаротъ, Фуертевентура, Гранъ Канариа и западно отъ последния, — Тенерифа, Гомеръ, Палма и Феро.

СЕРАФИМЪ ИВАНОВЪ — ВАРНА

Постояненъ складъ и доставчикъ на:

Първокачествени трансмисиони кожени каиши, балата и КАМЕЛАТА, специално нагодени и съ гарантирана трайностъ за вършачки отъ всеизвестни фабрики, всички видове галванизирани и черни водопроводни тръби съ нужднитъ къмъ тѣхъ части, пожарогасители „МИНИМАКСЪ“, ВАНИ, КЛОЗЕТИ, ОМИВАЛНИЦИ, ПЕЧКИ и ГОТВАРСКИ МАШИНИ, разни видове канелки и кранове, електрически материали, динама за вършачки и мелници, електромотори, маркучи, разни видове фурнири и всички останали технически материали.

Предприема всѣкакъвъ видъ електрически и водопроводни инсталации.

ул. „Царъ Симеонъ“ 21
Телефонъ № 25—80

За телеграми:
СЕРАФИМЪ ИВАНОВЪ — ВАРНА

БРАТЯ ТЕНЕВИ а. д.

ИНДУСТРИЯ — ТЪРГОВИЯ — ВАРНА

Индустриално предприятие първа българска химическа фабрика. Единствена на Балканския полуостровъ, най-модерно инсталирана.

Превилигирована дипломирана наградена съ
златни медали.

ПРОИЗВЕЖДА:

Сода бикарбонатъ за хлѣбъ, сода карбонатъ кристална за пране, винена киселина — лимонтозу на кристали, плочки, бучки, пудра и течна.

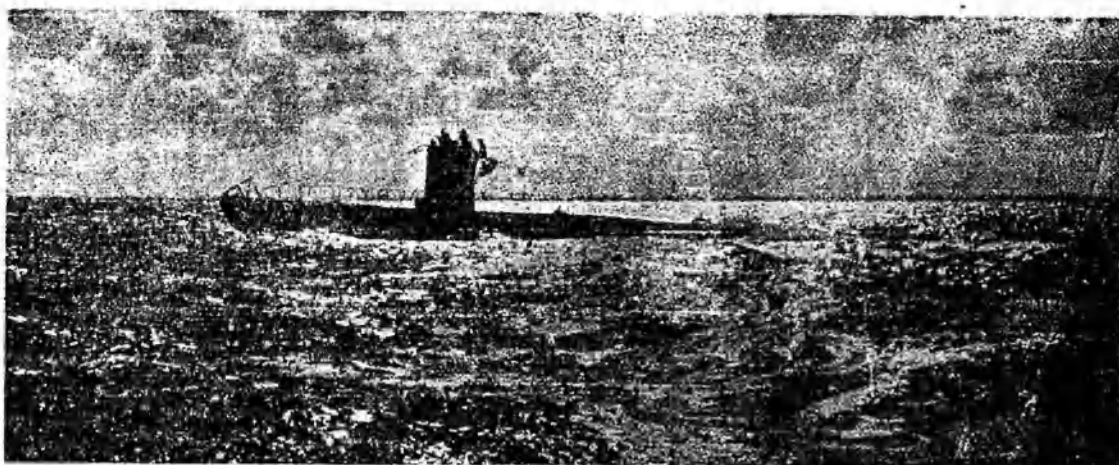
Натриевъ сулфитъ, бисулфитъ, тиосулфатъ, сулфати и др. химически произведения.

Телефони: { Централа Варна 2209
Домъ делегата 2535
2543
Фабрика Девия 4

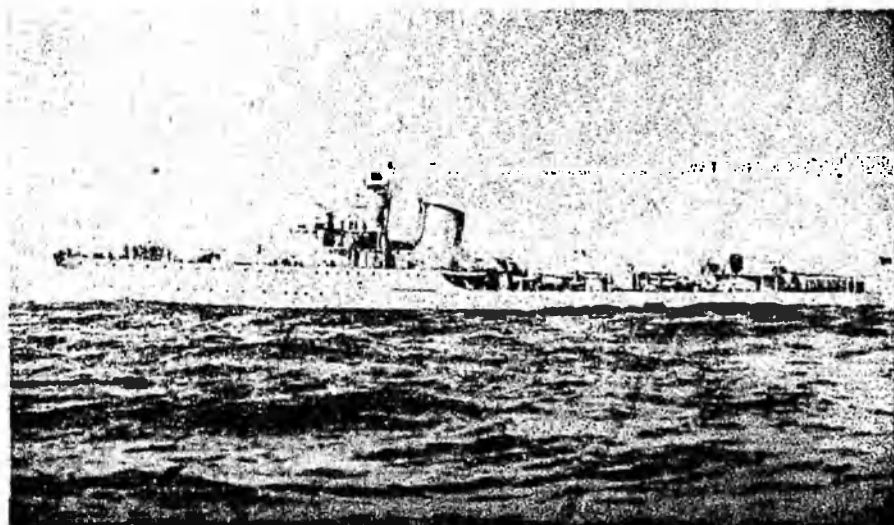
Телеграми: ТЕНЕВИ
ВАРНА.



По Царската рѣка.



Въ открито море.



ИТАЛИАНСКИЯТЪ ИЗСТРѢБИТЕЛЪ „ЛИБЕССЮ“

Построенъ въ 1934 год. притежава следнитѣ данни: водоизмѣстване 1750 тона; скоростъ 38 мили; въоръжение: 4—120 м.и. и 4—37 м.м. орджия, 6—533 торпедни тръби.