

МОРСКИ СГОВОРЪ



XVIII година

февруарий 1941.

Българска Земедел. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

38

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

Земеделските стопанства, земеделските кредитни и кооперативни потребителни
сдружения, техните съюзи и водните синдикати; занаятчийтe и занаятчийските
кооперации; популярните банки и техните съюзи.

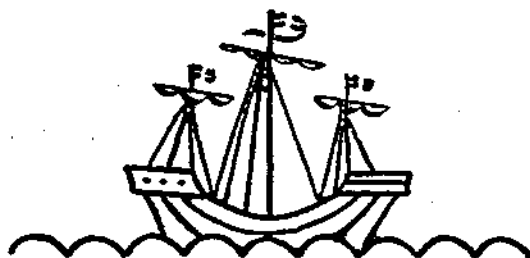
Доставя: Земеделски орждия и машини, подобрани семена
за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ
сулфатъ (синъ камъкъ) за прѣскане и предпазване лозята и овош-
ните градини отъ болести и за защита отъ паразити; купува
бакъръ, дървенъ материалъ, смазочни и горивни материали;
занаятчийски материали и пр.

Посрѣдничи: за продажба и износъ на земеделски произве-
дения, събирани отъ кооперативните сдружения:
тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и консервирани пло-
дове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянь, килими и др.

Извършва: всички банкови операции, приема спестовни вло-
гове, срочни и безсрочни, при най-износни условия.

Седалище и управление въ София

112 клона и 53 агенции въ всички производителни, земеделски
градове и села. 250 популярни банки въ цѣлата страна, които
извършватъ влогово-акредитивна служба.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XVIII.

Варна, февруарий 1941 год.

Урэнда

Книжовно-просвѣтнияѣ отдѣлъ

Брой 2.

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

В. Игнатовъ

НОВИТЪ НИ ЗАДАЧИ

Ликвидацията съ фаталнитъ Парижки диктати отъ 1918 година продължава въ пълнъ ходъ. Тъзи диктати бѣха такова насилническо дѣло, че предизвикаха провалянето не само на политическата система, създадена съ целъ да държи въ зависимост половината отъ Европа, но сами събориха и цѣлото икономическо устройство на собственитъ си държави, като създадоха условия за ново социално преобразование въ свѣта. И, както въ физиката, действието е равно на противодействието, така и въ живота на народитъ, този законъ се прояви въ пълни размѣри. Затова и съпротивата на подписанитъ въ продължение на 20 години се прояви съ онази стихийностъ, която наблюдаваме отъ миналата година.

Събитията не можеха да не засегнатъ и насъ, защото ние бѣхме най-силно потиснати. Този натискъ на Ньойскитъ диктати се увеличаваше отъ старанията на нашитъ съседи, които счетоха себе си мандатори за прилагането на диктатитъ, като стигаха въ това отношение до садизма на слабата култура, съ каквато Балканитъ още се отличаватъ. Затова, когато намъ се поставя въпроса за опредѣляне на отношението ни къмъ голѣмитъ събития, ние не можехме да се колебаемъ. Нашиятъ пѣтъ бѣше опредѣленъ отъ условията, въ които бѣхме поставени отъ 20 години насамъ. Затова връщането на Добруджа къмъ старитъ предѣли на Царството се посрещна съ всеобщо ликуване, а народътъ ни почувствува началото на развързката и насочи погледитъ си на югъ, където стои незарастнала раната отъ ампутацията на 1918 година.

Предстои ни разрешаването на нашитъ национални въпроси. Нашиятъ стари бойни другари, такива и въ страданието, добре разбиратъ, че българинътъ може да бѣде добър членъ на европейското сътрудничество, когато се почувствува етнически обединенъ, та затова поставиха на преденъ планъ разрешаването на тѣзи въпроси. Така

търпението на българския народъ и върата му въ висшата справедливостъ го доведоха до разрешаване на неговитъ жизнени въпроси.

Както въ миналото, така и сега нашата целъ е обединението. Приближаването ни къмъ тази целъ ни изправя предъ много и отговорни задачи. Първата отъ тѣхъ е създаването на отбранителната ни сила. Въ това направление много се направи за единъ кжсъ периодъ отъ време, защото борческитъ духъ на народа и живата традиция на миналото сж най-ценната основа за нашата отбрана. Но въ скоро време намъ ни предстои да застанемъ на вѣчна стража на блънувания бръгъ на Бѣло-море. За тази задача ние трѣбва да се покажемъ достойни и готови. На нашия воененъ флотъ предстои да играе решителна роля на този бръгъ. Защото войната продължава, а намъ ще предстои да бранимъ това, което никога вече не трѣбва да губимъ—южнитъ ни бръгове. За това е нужно не само духъ, а и сръдства, каквито отъ сега ще трѣбва да се подготвятъ.

Предупрежденията, отправяни отъ това мѣсто не бѣха пророчество, а логическа основаностъ върху развоия на събитията. Имаше скептици, които не бѣха свикнали да сподѣлятъ предвижданията и предпочитаха да се губятъ въ сложни комбинации и съображения или въ неизпълними планове, за да оправдаятъ бездействието си съ липса на сръдства или сътрудничество. А сръдства се изживяваха, които условията и нашата действителностъ допушаше. Тъ можеха да бждатъ използвани за да се подготви най-необходимото, като се преследватъ действителни цели, изхождайки отъ условията, въ които ни предстои дейностъ.

Като се има предвидъ, какви нужди ще се наложатъ въ самото начало на нашитъ нови задачи, може да се опредѣлятъ и сръдствата за тѣхъ. За да не се окажемъ теоретически подгот-

вени за голѳми задачи, а практически въ невѳз-
можност да изпълнимъ най-обикновенната, необ-
ходимо е да се съобразяваме съ действителността.
Само като се движимъ въ тази плоскостъ ние
можемъ да използваме най-разумно това,
което е възможно да набавимъ, за да отговоримъ

на очакванията и на голѳмата ни историческа
задача.

Вѳрно е, че събитията изпревариха усилията
ни, но въпреки това ние считаме, че може да се
направи нѳщо.

Капитанъ II р. Недѳлчевъ

Действие на лекитѳ сили при Нарвикъ

9—13 априлъ 1940 година.

(Продължение отъ кн. 1).

III.

Неудовлетворено отъ резултатитѳ отъ боя на
торпедоносцитѳ на 10 априлъ, английското адми-
ралтейство решило да отправи за действие про-
тивъ Нарвикъ по-голѳми сили, въ съставѳ линей-
ния корабъ „Уарспайтъ“ и 10 торпедоносци, шестъ
отъ които отъ типа „Трибалъ“, принадлежащи къмъ
най-новитѳ и най-мощни представители на кора-
битѳ отъ този видѳ.

На 11 априлъ е преминало въ Нарвикъ спо-
койно. На 12 априлъ следъ обѳдъ е имало налетъ
на английски бомбардировачи отъ авионосецъ, при
което въ единъ отъ торпедоносцитѳ попаднала
бомба.

На 13 априлъ германскитѳ торпедоносци
стояли въ пристанището, вземайки нефтъ отъ танкъ.
Единъ торпедоносецъ се намиралъ въ разузнаване
въ западната частъ на Уфотъ-фиордъ. Следъ боя
на 10 априлъ на германскитѳ кораби останали
около 50% запасъ отъ торпеда и снаряди.

Около обѳдъ била дадена тревога. Въ входа

на Уфотъ-фиордъ се появилъ английскитѳ линейенъ
корабъ „Уарспайтъ“ подѳ флага на вице-адмирала
Уитвортъ, съпровожданъ отъ 10 торпедоносци. Про-
тивникътъ бавно се приближавалъ къмъ Нарвикъ,
при което торпедоносцитѳ, държейки се въ завеса,
по петъ отъ всѳка страна на линейния корабъ, во-
дили отъ своитѳ носови орждия огънь по града и
германскитѳ торпедоносци.

Германскитѳ торпедоносци постепенно, споредъ
степенъта на готовността си, започнали да изли-
затъ отъ пристанището. Тѳ маневрирали пресичайки
фиорда, държайки се въ главата на приближава-
щитѳ се английски кораби и водейки по тѳхъ огънь
отъ своитѳ 117 мм. орждия. Англичанитѳ маневри-
рали осторожно, при което линейниятъ корабъ презъ
всичкото време задържалъ германскитѳ торпедо-
носци на курсови жгѳлъ близо къмъ нула.

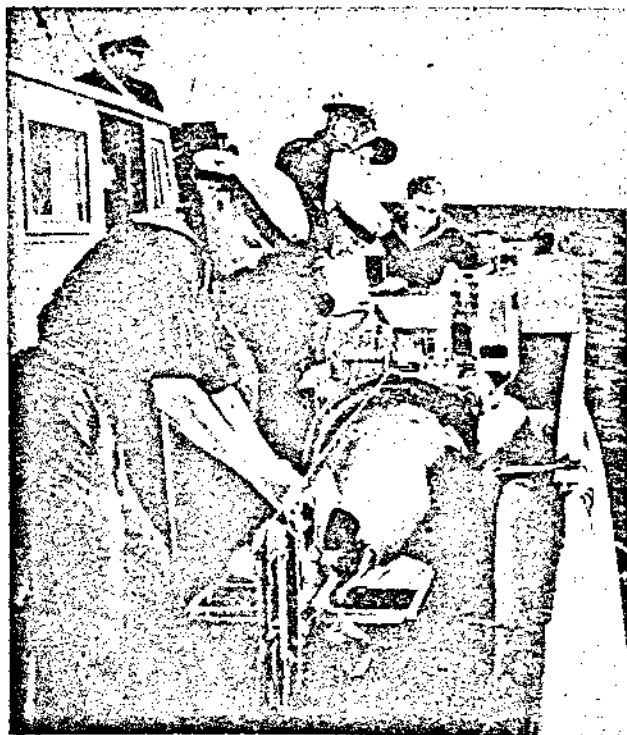
Въпреки несъизмѳримостъта на силитѳ на
противникитѳ, боятъ продължилъ отъ 12 часа и 40
минути до 14 часа. Единъ отъ английскитѳ торпе-
доносци („Ексимо“) билъ обзетъ отъ пламъци, другъ
 („Косакъ“) подѳ действието на попадналитѳ сна-
ряди билъ съ напълно разбитъ носъ. Германскитѳ
торпедоносци така също получили редъ повреж-
дения, обаче нито единъ отъ тѳхъ не билъ лишенъ
отъ възможността да маневрира и да поддържа боя.

Накрай, къмъ 14 часа германскитѳ торпедо-
носци изстреляли цѳлия свой запасъ отъ торпеда
и снаряди. Три торпедоносци се скрили въ тѳсния
съ извивки Ромбакъ-фиордъ, за да снематъ хората
и унищожатъ корабитѳ. Единъ отъ по-късно из-
лѳзлитѳ отъ пристанището торпедоносецъ прикри-
валъ снемането, останалъ напрѳчно на фиорда въ
неговата най-тѳсна частъ. Изстрелвайки цѳлия си
боеви запасъ, той се затопилъ, изваждайки обслу-
гата си на брѳга.

На последния задържалъ се въ пристанището
торпедоносецъ се наложило да излѳзе съ заденъ
ходъ подѳ огъня на противника. Излизайки на от-
крито, той веднага получилъ до 20 попадания и се
лишилъ отъ възможностъ за движение; обаче той
все пакъ продължавалъ да стреля и пусналъ отъ
разстояние 1800 метра своето последно торпедо.
Следъ това обслугата му напуснала кораба.

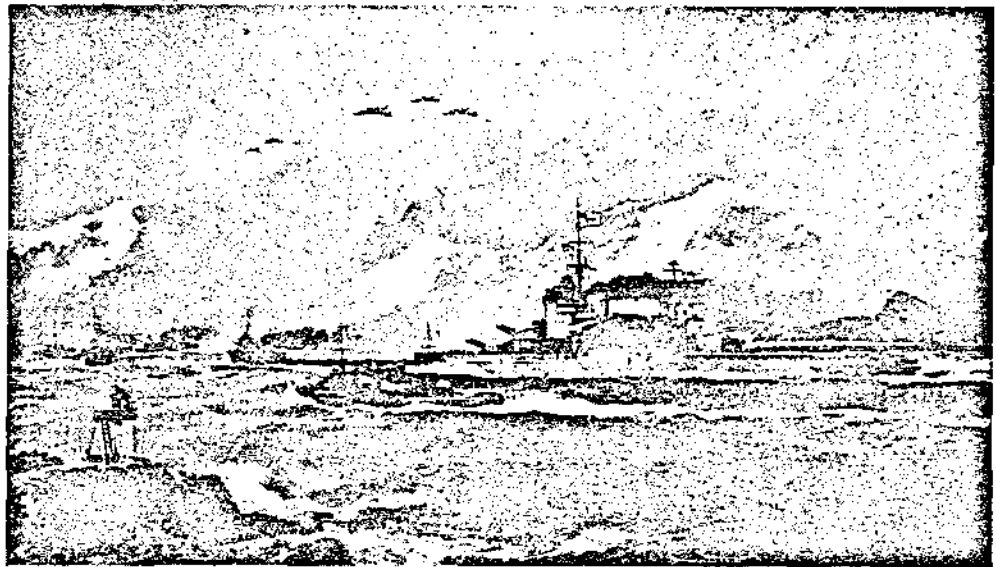
Боятъ завършилъ съ пѳлно унищожаване на
германския дивизионъ. Англичанитѳ загубили два
торпедоносца („Ексимо“ и „Косакъ“).

Но съ унищожаването на германскитѳ торпе-
доносци сѳдбата на Нарвикъ още не била решена.
Германскитѳ десантъ, усиленъ съ присъединенитѳ
къмъ него обслуги на торпедоносцитѳ, получавайки
по-нататѳкъ попълване и снабдяване по въздуха,
продължилъ да задържа града и желѳзопѳжната



Преди излизане въ морето германскитѳ моряци
напълватъ торпеднитѳ апарати на една
торпедна лодка.

„Уарспайтъ“ и флотилията от изтрѣбителни навлизатъ въ западния фиордъ



линия къмъ шведската граница. Едва на 28 май, следъ снемане на редъ десанти, поддържани съ огъня на корабитѣ и авиацията, на англичанитѣ се удаде, накрай да овладѣятъ Нарвикъ, обаче въ връзка съ измѣнната се обстановка на западния фронтъ, на 5 юлий английскитѣ сили били евакуирани отъ Нарвикъ.

IV.

Какви изводи могатъ да се направятъ отъ опита на боевитѣ действия на торпедоносцитѣ подъ Нарвикъ?

1. Съединение отъ торпедоносци може успѣшно да изпълни задачата за транспортиране по море и да снесе не само тактически, но и малъкъ оперативенъ десантъ. Количеството на войскитѣ снети отъ германскитѣ торпедоносци въ Нарвикъ точно не е известно, но може да се предполага, че то не е било по-малко отъ единъ полкъ отъ специаленъ съставъ. На торпедоносцитѣ било превозено не само жива сила (стрелци), но и известно количество артилерия отъ малъкъ калибъръ, а така сжщо и боево снабдяване.

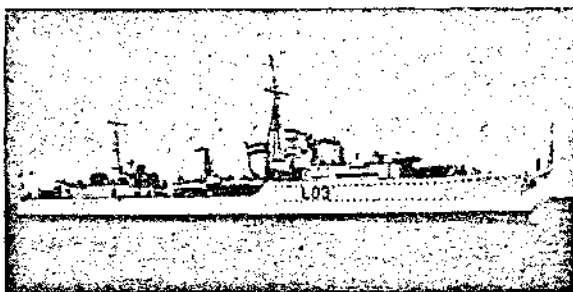
Изхождайки отъ различието за избиране транспортни сръдства за осъществяване снемането на десантъ въ различнитѣ пунктове на Норвегия, въ зависимостъ отъ тѣхното отдалечение отъ пункта на натоварването на войскитѣ и отъ степенята на угрозата отъ страна на противника презъ време на движението, германското командване е постъпило правилно, възлагайки задачата за снемане на де-

сантъ въ Нарвикъ натоваренъ на бързоходни боеви кораби-торпедоносци.

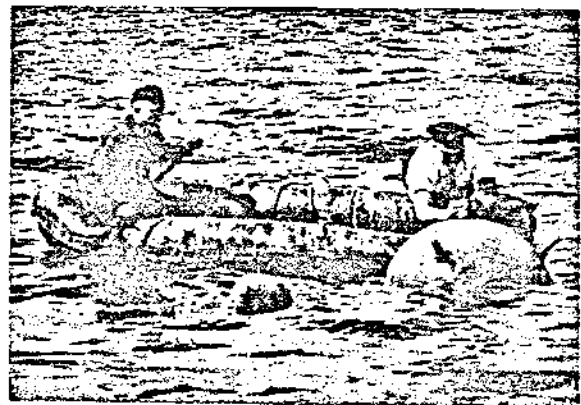
2. Германскитѣ торпедоносци сж извършили успѣшно прехода при условия на мъгла и бурно време. Труднитѣ метеорологични условия били удачно използвани отъ тѣхъ, като единъ отъ елементитѣ обезпечаващи прехода отъ прѣчка на противника.

3. Противодействието на норвежцитѣ по заемане на Нарвикъ било слабо, но и тамъ, гдето то би могло да бжде по-сериозно (броненосцитѣ за брѣгова отбрана „Норге“ и „Ейсволдъ“) германскитѣ торпедоносци успѣшно се справили съ него, проявявайки бързина и решителностъ въ действията.

4. Разпредѣлението на торпедоносцитѣ въ отделни фиорди близо до Нарвикъ, следъ неговото заемане, било правилно отъ гледна точка на противовъздушната отбрана, обаче при това отъ командването на германския дивизионъ била допусната груба грѣшка — отсъствие на разузнаване (охрана) въ входа на Уфогъ-фиордъ. Въ резултатъ на тази грѣшка при явяването на английскитѣ торпедоносци на 10 априлъ германскитѣ торпедоносци били твърде изненадани.



Английскитѣ изтрѣбителъ „Косакъ“



Германски моряци обезвредяватъ една заловена плаваща мина.

5. Влизането на английските торпедоносци под командата на Варбуртон-Ли на 10 април било смъло предприятие, обаче то не дало нужния ефект и било отбито със големи загуби за нападения. Една от причините за това би могла да бъде недостатъчното осведомяване на англичаните за обстановката, заедно с недостатъчния тактически разчет.

Боят на германските и английски торпедоносци в тесния Уфотъ-фиордъ, при лоша видимост, говори за необходимостта да се обучат торпедоносците за бой на кратки дистанции и в стеснени условия за маневриране. Такъв род на обстановка може да се окаже типична за нощни боеви сблъсквания, въ особенност при набъгови действия в шхерните райони.

6. Боят на 13 април се превърнал в методично унищожаване на германските торпедоносци от подавяващия по сила английски отряд, включващ линейен кораб. Заслужава внимание обстоятелството, че въпреки продължителността на боевото сблъскване (1 час и 20 минути), половината от германските торпедоносци, изстрелвайки цялия си боеви запас, отишли в Ромбакс-фиордъ, гдето сж били унищожени от собствените си обслуги. При това англичаните загубили два торпедоносца („Ексимо“ и „Косак“).

Снемайки личния състав на унищожените торпедоносци на бръга, германците постипили правилно, използвайки го за усиляване сухопътния гарнизон за Нарвикъ.

—39—

Д-ръ Д. Караджовъ

Петъ години рѣчно крайбрѣжно плаване (Р. К. П.)

Преди повече отъ едно петилѣтие, рано презъ пролѣтътъ 1935 год., България се сдоби съ държавно рѣчно крайбрѣжно плаване по Дунава. Това първо по рода си у насъ съобщение, започнато съ чувство на отговорност за предстоящата пионерна работа, отбеляза само следъ 5 годишна дейностъ постижения, които надминаха и най-смѣлитѣ очаквания.

До 1935 година, чуждестранни корабни предприятия обслужваха населените мѣста по дунавското ни крайбрѣжие. Въ продължение на повече отъ 50 години следъ нашето освобождение, появяването на корабъ подъ националния трибагренникъ по величествения Дунавъ, български на едно протежение отъ 400 км., означаваше действително цяло събитие. По тази естествена и толкова удобна съобщителна артерия между Ориента и Централна Европа, широко използвана за международния стокообмѣнъ още отъ древни времена, плаваха знамената на почти всички европейски държави. Само българското знаме не бѣше застъпено. Десетилѣтия подъ редъ стопанско-финансовата мисъл на страната проявяваше удивително безразличие къмъ рѣчните съобщения. Тя бѣше лишена отъ естествения усѣтъ за неотложната нужда да се създаде единъ сносенъ български търговски флотъ по Дунава. Презъ това време, мнозина здрави и родолюбиви българи си задаваха сподавено въпроса: нима България не е достойна или въ състояние да има свои кораби? Особено младите люде, подготвящи се за житейска борба на дунавската ни граница, недоумяваха съществуващото положение. Защото, отсрѣщниятъ бръгъ гъмжеше отъ кораби подъ ромънско знаме, а по българското крайбрѣжие цареше униние и съмнение въ държавната мощъ. Повече отъ половинъ столѣтие, прочее, кораби подъ чуждо знаме поддържаха съобщително-превозната връзка между дунавските ни поселения, разбира се, съ огледъ преди всичко на собствените частностопански интереси.

Тази извънредно нерадостна обстановка вдъхваше отъ година на година все повече нарастваща загриженостъ за утрешния день. Дълго време държавата бѣше угнетенъ свидетел на уронения националенъ престижъ и на увеличаващите се загуби

за народното стопанство. Но, не защото липсваха срѣдства за изграждането на собствено търговско корабоплаване, а защото мѣродавните обществени и стопански срѣди на страната не можеха да преценятъ належащата необходимостъ и грамадната полза отъ плаването на български кораби по Дунава, изключващи всѣко чуждо вмѣшательство въ съобщителната политика на държавата и откриващи, безспорно, благоприятни възможности за упражняване натискъ върху тарифната и превозната политика на съседните ж. п. администрации, по отношение транспорта на българските произведения къмъ европейските пазари. Междувременно, отрицателното въздействие на това развитие стана причина, позицията на държавата да отслабне до степенъ, граничеща съ капитулация. Изправена предъ перспективата да остави населените мѣста по дунавския бръгъ безъ редовна връзка помежду имъ, държавата се принуди да отиде неочаквано далечъ въ отстъпките си предъ исканията на чуждите парадни дружества, да освободи корабите имъ отъ задължението да плащатъ установените пристанищни такси и, по този начинъ, да ги подпомогне въ частно-стопанския имъ просперитетъ, въпреки че това бѣше въ явенъ разрѣзъ съ интересите на страната. Ето защо, когато се подлага на преценка дейността на Р. К. П. презъ изтеклите петъ години и въобще, когато се разглеждатъ всички въпроси, свързани прѣко или косвено съ изграждането на държавния ни търговски флотъ по Дунава, трѣбва да се има предвидъ тази накратко обрисувана печална страница отъ нашето близко минало.

Експлоатацията на Р. К. П. се започна съ твърде ограничени срѣдства. За поставената целъ бѣха използвани закупените презъ 1925 год. влѣкачи „Витъ“, „Искръ“ и „Осъмъ“, предназначени да обслужватъ дунавските и морските пристанища. Следъ необходимото приспособяване на тия малки кораби въ собствените пристанищни работилници, Р. К. П. предприе своята денонощна съобщителна дейностъ. Въ 1935 год. бѣха пуснати въ движение първите два кораба, а презъ 1936 и останалите. До края на 1935 год. корабите се движеха три пѣти седмично, а отъ 1936 год. насамъ се създаде всѣкидневна връзка между пристанищата Видинъ

и Русе. И, действително, за кратко време се постигнаха резултати, които мнозина неочакваха. Съ тѣзи три пригодени кораби Р. К. П. освенъ, че разкжса „омагьосания кръгъ“, въ който бѣше попаднала държавата, поради монополното положение на чуждитѣ предприятия, но и наложи по безспоренъ начинъ своето право на съществуване, чертаейки съ твърди стѣпки пътя на нови, още по-благоприятни перспективи.

Представителитѣ на чуждитѣ параходни дружества, които до 1935 год. обслужваха нашия брѣгъ, твърдѣха, че тѣхнитѣ кораби превозвали срѣдно годишно не повече отъ 16.000 пѣтници и 3.000 тона сточни пратки, вследствие на което приключвали съ загуба плавателнитѣ сезони. Достовѣрността на тия данни не трѣбва да се оспорва. Но, ако се проследи цифрено трафикътъ на Р. К. П. презъ изтеклото петилѣтие, ще се получи следната прегледностъ:

Години	Пѣтници	Стоки
1935	37.143	4.053 тона
1936	131.443	7.692 "
1937	138.437	7.642 "
1938	156.845	8.625 "
1939	154.849	9.408 "

Тѣзи цифри сж повече отъ убедителни. Тѣ показватъ, че въ продължение на 5 години броятъ на превозенитѣ пѣтници е нарастналъ осемъ пѣти, а количеството на стокитѣ се е повече отъ утроило, въ сравнение съ даннитѣ, посочени отъ чуждитѣ параходни предприятия.

Незначителното намаление, отъ своя страна, което се наблюдава въ броя на превозенитѣ пѣтници презъ 1939 год., се дължи на появилитѣ се зарази въ нѣкои дунавски населени пунктове. Поради това, Ботьовитѣ тържества и панаирътъ въ с. Козлодуй, които привличатъ ежегодно хиляди пѣтници, не се състояха.

По отношение на приходитѣ отъ така благоприятно очертали се трафикъ се наблюдава сжщо едно твърде обнадеждаващо развитие. Презъ 1939 година, полученитѣ чисти приходи показватъ едно увеличение отъ около 280%, въ сравнение съ приходитѣ презъ 1935 год., а постъпленията отъ сточни превози — около 300%. При това, трѣбва да се отбележи, че е предвидено, амортизирането на плаващия инвентаръ да се извърши въ срокъ отъ 10 години, както за корпуситѣ, така сжщо и за машинитѣ. Една цѣлостна представа за експлоатационната продуктивностъ на Р. К. П., обаче, ще се получи само тогава, когато се вземе въ съображение, че съ неговитѣ кораби пѣтуватъ ежегодно десетки хиляди ученици и студенти отъ всички краища на страната, срещу нищожни превозни цени и че наличната корабна вмѣстимостъ е вече недостатъчна да побере всички стоки, които се предлагатъ за превозъ въ пристанищата. И въпреки това, реализираниятъ чистъ приходъ се увеличава всѣка година, за да стигне презъ 1939 год. нѣколко милиона лева.

Съ откриването на миналогодишния плавателенъ сезонъ, Р. К. П. навлѣзе въ шестата си експлоатационна година. Ръководството на това съобщение, обогатено съ цененъ опитъ отъ досегашната дейностъ, продължава да твори съ крепка вѣра въ бждещето. Защото, постигнатитѣ успѣхи следъ петъ годишно плаване сж повече отъ насърдчи-

телни: и въ финансово, и въ общостопанско, и въ народностно, и въ културно-просвѣтно отношение. Така, България стана господаръ на съобщенията по своя Дунавъ. Крайбрѣжната превозна служба се извършва вече изключително съ собствени кораби.

И ето ни изправени предъ едно току-що реализирано извънредно важно съобщително постижение. Съ особенъ законъ отъ 31.V.1940 год., къмъ Дирекцията на воднитѣ съобщения се създаде държавно стопанско предприятие подъ името „Българско рѣчно плаване“ (Б. Р. П.) съ задача да обслужва българското стопанство, като поддържа съобщения по рѣка Дунавъ и свързанитѣ съ нея водни пѣтища, както въ предѣлитѣ на Царството, така и вънъ отъ границитѣ му. По силата на този законъ, досегашното Р. К. П. престава да съществува самостоятелно и преминава къмъ съдържанieto на новото Б. Р. П. Съ това Дирекцията на воднитѣ съобщения реализира едно 65-годишно въжделение на българския народъ и вписва въ своята пионерна дейностъ единъ активъ, за правилната преценка на който настоящето не е въ състояние да предложи заслуженъ масшабъ.

Но, Б. Р. П. не е замислено, нито пъкъ е възможно само съ тритѣ приспособени кораби на досегашното Р. К. П. Както е известно, за неговитѣ цели сж поръжчани и се строятъ нѣколко съвременни, бързи кораби, снабдени съ всички необходими удобства. Три отъ тѣхъ сж пѣтнически кораби и ще обслужватъ българското крайбрѣжие, а останалитѣ четири сж товарни-хладилни, предназначени да превозватъ земеделско-скотовъдни произведения вънъ отъ границитѣ на страната. Всички тѣзи кораби сж последна дума на техниката. Тѣ ще бждатъ единствени по Дунава съ особената си конструкция. Първиятъ товаренъ моторенъ корабъ съ 450 тона вмѣстимостъ пристигна вече и наскоро ще започне редовно плаване. Останалитѣ кораби се строятъ усилено и ще бждатъ доставени въ догорино установенитѣ срокове.

Създаването на Б. Р. П. открива нова свѣтла страница въ стопанския и културенъ животъ на страната. По всѣко време презъ плавателния сезонъ, когато интереситѣ на стопанска България продуктуватъ това, собствени модерни кораби ще превозватъ произведенията на българската земя до желанитѣ пазари, при условия много по-благоприятни, отъ тия на чуждитѣ предприятия. Освенъ това, въ недалечно бждеще, следъ завършването на строящитѣ се канали Дунавъ-Рейнъ и Дунавъ-Одеръ, за корабитѣ на това съобщение ще се откриятъ широки възможности. Тѣ ще могатъ да посещаватъ освенъ пристанищата на Срѣдна и Западна Европа, разположени на тѣзи рѣки, но сжщевременно и редица свѣтовно-известни морски пристанища на Европейския Атлантикъ, на Балтийското и Северното морета.

Изправени сме предъ исторически политикостопански размѣствания. Наредъ съ другитѣ балкански страни, очаква се и България да бжде включена въ задаващата се, геополитически обусловена, стопанска система на преустроена Европа. Каквото и да се случи, Родината ще се яви подготвена, съ собствено рѣчно плаване по Дунава. Нищо по-радостно отъ това. Този фактъ трѣбва да преизпълни съ гордостъ и признателностъ всѣко

честно мислящо българско сърдце. Сжщевременно, наложително е повече отъ всѣки другъ пътъ, или тъкмо сега, да се изтъкне на всеуслушание, че за да имаме въобще Б. Р. П., което ще развѣва българския трибагреникъ по цѣлото протежение на на хиляди километри дългия Дунавъ, за това сж виновни преди всичко дейцитѣ отъ Морския сѳ-

говоръ, които въ продължение на десетки години култивираха съ рѣдко усърдие идеята за императивната необходимостъ отъ български кораби по тази рѣка.

Хвала на всички вдѣхновени ратници за постигането на това крупно културно-сѳпанско дѣло.

60

В. П.

МОРСКАТА ВОЙНА

(Прегледъ на загубитѣ за първата година отъ войната)

Споредъ официалнитѣ данни, публикувани въ английския печатъ, загубитѣ на Англия отъ началото на войната до 1 юлий 1940 год. е 244 транспортни кораби съ общо водоизмѣстване 964048 тона. Споредъ даннитѣ на германския печатъ английскитѣ загуби почти два пъти превишаватъ тази цифра. Обаче, ако даже се приеме английската цифра, може да се направи изводъ, че за първата година отъ войната сж потопени (въ закржглени цифри) около 790 транспортни кораба на различнитѣ държави съ общо водоизмѣстване около 3,980,000 тона.

Този потопенъ тонажъ се разпредѣля по държави, както е показано въ по-долната таблица:

Таблица 1.

Държави	Загуби въ тонажъ
Англия	1,539,169
Съюзницитѣ на Англия	462,924
Неутрални държави	769,213
	2,771,333
Германия	936,000
Италия	273,000
	1,209,000
Всичко	3,980,333

Величината на английскитѣ загуби се обяснява съ това, че Германия, обявявайки блокада на английскитѣ острови, усилила подводната война и използването на авиацията. Споредъ изявленията на английския морски министъръ, на германцитѣ се е удавало да потапятъ по единъ корабъ на всѣки 680 кораба, движещи се подъ конвой.

Известна частъ английски транспортни кораби сж станали жертва на германскитѣ маневрени минни заграждения, поставени отъ подводницитѣ и самолетитѣ на курсоветѣ за движение на конвойтѣ. Силнитѣ конвои затрудняватъ торпеднитѣ атаки на подводницитѣ, но не пречатъ на последнитѣ да поставятъ мини по курсоветѣ на тѣхното движение. Англичанитѣ нееднократно сж съобщавали за това, че тѣхната авиация е откривала минни банки по курсоветѣ, следвани отъ транспортнитѣ кораби.

Въ таблица втора е показано ориентировачното количество на транспортнитѣ кораби, потопени отъ действието на различнитѣ морски оржия презъ първата година отъ войната.

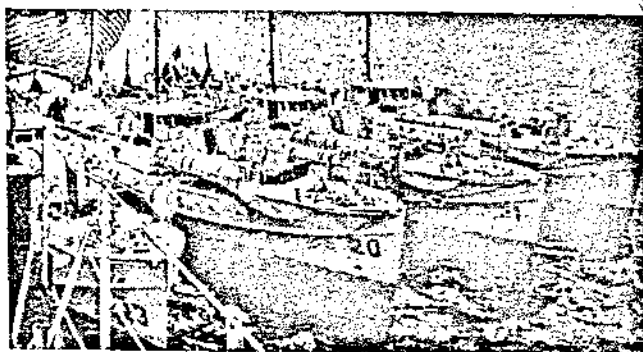
Въ тази таблица обаче въ числото на загиналитѣ английски транспорти сж включени около 35 транспортни кораба, принадлежащи на Франция,

Таблица 2.

Държави	Причини за потъването							Всичко
	Взривъ на мини	Попадения на торпедо	Артилерийски огънь	Действия на авиацията	Аварии	Потопенитѣ отъ собствена имъ команда	Неизвестни причини	
Англия	68	138	12	122	10	—	41	891
Франция	4	8	2	5	—	—	12	31
Германия	24	35	34	4	1	10	21	129
Италия	1	4	—	—	—	1	2	8
Неутрални държави	117	54	3	7	9	—	40	230
Всичко	Число 214	239	51	138	20	11	116	789
	% 27.1	30.3	6.5	17.5	2.5	1.4	14.7	100

Норвегия, Холандия и Белгия, заловени презъ юний и юлий отъ английския флотъ. Както се вижда отъ тази таблица, най-големо количество транспорти сж загинали отъ торпедитѣ, пуснати отъ подводницитѣ.

Съгласно германски данни, отъ подводницитѣ сж потопени 45% отъ числото на загиналия търговски тонажъ на съюзницитѣ, отъ надводнитѣ кораби — 31%, отъ авиацията — 24%. Тия цифри показватъ, че ролята на германскитѣ подводници въ съвременната война е твърде значителна. Въпрѣки поставенитѣ отъ англичанитѣ минни заграждения при брѳговетѣ на Германия, въ Скагеракъ, въ Дувърския проливъ, въ севернитѣ части на Англия (до Исландия), а така сжщо и другитѣ срдства за противоподводна отбрана, Англия не е могла да окаже сериозно противодействие на операциитѣ



Германски торпедни лодки на почивка следъ боенъ походъ.

на германските подводници въ Северно море и Атлантическия океанъ.

Въ таблица трета е показано ориентировачното количество на военните кораби, загинали отъ действието на различните оржия за първата година отъ войната. Цифрите показани въ таблицата, въпреки че не сж напълно точни, все пакъ ни даватъ възможностъ да видимъ ефикасността на различните морски оржия употребени срещу бойните кораби.

Най-големите загуби сж понесли миночистачите, торпедоносците и подводниците. Общото число на загиналите за първата година отъ войната е 245 военни кораба съ около 550,000 тона.

Въ случая е необходимо да се отбележи, че съ постепенното развитие на бойните действия на море се е увеличила загубата на военните кораби отъ всичките видове оржия и особено отъ авиационните бомби. Съ усиляване на бойните действия на море презъ лѣтото (норвежската операция и действията при френско-белгийското крайбрежие), загубата на военните кораби се е увеличила значително. Загубите презъ последните четири месеца се равняватъ на загубите презъ първите осем месеца на войната.

Таблица 3.

Видъ на кораба	Причини на потъването							Всичко
	Взривъ на мини	Попадения на торпедо	Артилерийски огънь	Действия отъ авиацията	Авиация	Потопеностъ собствена или команда	Неизвестни причини	
Линейни кораби . . .	—	1	1	—	—	1	—	3
Хвърчилоносачи . . .	—	—	2	2	—	—	—	4
Кръстосвачи . . .	1	2	3	3	1	—	—	10
Спомаг. кръстосвачи . . .	—	4	1	2	—	—	—	7
Броненосци за брѣг. отбрана . . .	—	—	2	—	—	—	—	2
Флотиловодачи . . .	1	2	1	1	—	—	2	7
Торпедоносци . . .	8	12	11	20	1	—	9	61
Подводници . . .	3	5	2	4	—	—	30	44
Минни заградители . . .	2	—	1	2	1	—	—	6
Стражеви кораби . . .	5	2	2	7	1	—	—	17
Миночистачи . . .	20	7	5	22	1	—	10	55
Канонерки . . .	—	—	—	2	—	—	—	2
Торпедни катери . . .	—	—	2	—	—	—	—	2
Спомагателни катери . . .	6	—	2	5	—	—	—	13
Кораби за прот. възд. отбрана . . .	—	—	1	—	—	—	1	2
Всичко	Число 46	37	36	68	5	1	52	245
	% 18,8	15,1	14,7	27,8	2,0	0,4	21,2	100

Сава Ивановъ
капитанъ I рангъ, о. з.

МОРСКИ ГЕРОИ

Презъ време на Свѣтовната война минните и миночистачните действия предъ нашия черноморски брѣгъ бѣха много оживени. Особено тѣ много се засилиха, когато новиятъ руски главнокомандующъ на Черноморския флотъ адмиралъ Колчакъ, обезпокояванъ постоянно отъ смѣлитѣ и резултатни действия на българските и германски подводници, базиращи се въ Варна и Цариградъ, реши да задрѣсти базите имъ съ гъсти минни прегради. Месецъ септемврий 1916 г., когато и Ромъния влѣзе въ Свѣтовната война на страната на нашите противници и предостави пристанищата си Сулина и Кюстенджа за предни бази на руския черноморски флотъ, бѣше единъ отъ най-напряженните периоди презъ тази война въ нашите прибрежни води.

Опитните руски моряци-миньори, използвайки тъмнината на нощта и издебвайки отсъствието на нашите разузнавателни кораби, тайно задрѣстваха нашите проходи презъ Варненското минно заграждение съ подводни мини, хвърляни отъ леките имъ надводни или подводни кораби. Нашите славни миночистачни команди, редовно претърсваха и почиствахаходите отъ неприятелските мини, за да ги направятъ пакъ свободни и безопасни за нашите и съюзните намъ военни кораби, които излизаха денонощно презъ тѣхъ за да действуватъ срещу главния нашъ неприятель — руския черноморски флотъ. Минната война предъ нашия черноморски брѣгъ бѣше въ разгара си.

Нашите торпедоносци и подводници и съюзните намъ германски подводни кораби денонощно

излизаха отъ база Варна за по-кратки или по-продължителни действия срещу руския флотъ и неговите бази, срещу неприятелското търговско корабоплаване и изобщо срещу руските и ромънските брѣгове и пакъ се завръщаха презъ същите проходи въ базата си Варна, за почивка и вземане горивни и бойни запаси, за нови операции и набѣзи.

Морето покрай черноморските ни брѣгове непрестанно кипеше отъ браздите на наши и вражески военни надводни и подводни кораби. Въздухътъ се порѣше постоянно отъ български и германски морски хвърчила, които изсипваха своите смъртоносни бомби върху неприятелските кораби, които се осмѣляваха да се приближатъ къмъ нашите брѣгове. Въпреки това енергично противодействие, обаче, неприятелътъ бѣше успѣлъ на нѣколко пѣти да нахвърли заградни мини въ нашите проходи. Въпреки жертвите, които даваше, той не преустанови действията си срещу опасната за него Варненска база, която искаше да неутрализира. Кръстосвайки покрай нашите черноморски брѣгове на 9 мартъ 1916 год. сутринята руския контръ-торпедоносецъ „Лейтенантъ Пушкинъ“ се натъкна на една мина отъ нашето минно заграждение срещу устието на р. Камчия и моментално потъна. Придружаващиятъ го контръ-торпедоносецъ „Живой“ спусна на вода една спасителна лодка съ единъ офицеръ и четири души моряци за да дадатъ помощъ за давящите се и се отдалечи съ плененъ ходъ отъ мѣ-

стото на взрива, бѣгайки отъ въображаемъ неприятелски подводникъ. Само трима офицери и седемъ моряка можахъ да се спасятъ отъ потъналия корабъ, но и тѣ, заедно съ спасителитѣ имъ, бѣха пленени отъ нашитѣ моряци. Морската война покрай нашия черноморски брѣгъ, енергична и жестока, продължаваше своя непрекъснатъ ходъ....

Нашитѣ материални сръдства бѣха почти първобитни и недостатъчни. Действията съ тѣхъ срещу руския флотъ бѣха трудни и опасни. Но това не възспря устрема на българскитѣ храбри моряци. Малкиятъ ни миночистаченъ отредъ, командванъ отъ смѣлия лейтенантъ Кирилъ Минковъ и състоящъ се отъ една моторна лодка, парнитѣ катери „Раковски“, „Бургазъ“, „Калиакра“ и нѣколко гребни лодки, бѣше предназначенъ специално за провѣрка и почистване на проходите презъ нашето минно заграждение предъ база Варна. Отъ сръдата на месецъ мартъ 1916 год. тѣ редовно и системно се прочистваха за да се поддържатъ сигурни и безопасни за движението на нашитѣ и съюзническитѣ ни кораби презъ тѣхъ. Това, обаче, при нашитѣ незадоволителни и почти примитивни миночистачни сръдства, бѣше една убийствена и твърде рискована, непрекъсваща се операция. Действително, бѣха поржчани въ Германия съвременни и задоволяващи нуждитѣ ни миночистачни сръдства, но тѣ още не бѣха пристигнали въ Варна и се очакваха съ нетърпение всѣки день, за да облекчатъ и подсилятъ работата на нашитѣ миночистачи, които, поради финансовата ни оскудица, бѣха получили заповѣдъ да не разстрелватъ заловенитѣ неприятелски мини, а да ги разоржаватъ и прибиратъ за използване отъ наша страна.

На 11 септемврий сутринята руската ескадра се появи пакъ предъ брѣговетѣ ни. Нашитѣ водохвърчила излетяха отъ Варна, атакуваха я съ бомби нѣколкократно и я принудиха да се оттегли навътре въ морето. Привечерь, обаче, рускитѣ кораби наново се приближиха къмъ варненския заливъ и къмъ 21 часа последователно съ 4 хвърчила обсипахъ съ бомби пристанището и отчасти града.

Къмъ 22 часа сжщата вечеръ нашиятъ торпедоносенъ отредъ получи заповѣдъ да излѣзе въ морето и атакува рускитѣ кораби. Три отъ торпедоносцитѣ, които този моментъ бѣха въ строя, подъ общата команда на капитанъ-лейтенантъ Серафимовъ, се насочиха презъ северния проходъ на минното заграждение за да излѣзатъ въ открито море и достигнатъ противника съ смъртоноснитѣ си торпеда. Но, въ Батовския заливъ, торпедоносецъ „Шумни“, командванъ отъ лейтенантъ Ал. Маноловъ, се натъкна на новопоставена неприятелска мина и бѣше принуденъ да се изхвърли на брѣга при устието на Батовската рѣка, за да се спаси каквото може отъ кораба и обслужката му. За щастие, човѣшки жертви не се дадохъ. Само торпедоносецътъ потъна на плитко при брѣга, откъдето смѣтахъ, че ще могатъ въ последствие да го изгледатъ и спасятъ.

На 17 септемврий следъ обѣдъ пристанищниятъ катеръ „Варна“, който работеше по спасяването на торпедоносецъ „Шумни“ въ Батовския заливъ, завръщайки се въ Варна и подхождайки къмъ линията Гитранъ-дереси—носъ Калиакра, се натъкна на вражеска мина и следъ 15 минути отъ момента на взрива, потъна на около 1500 метра отъ брѣга,

на дълбочина 13 метра. За щастие, и при този злокобенъ случай, не бѣше дадена нито една човѣшка жертва. Обслужката на потъващия катеръ бѣше спасена отъ помощникъ командира на торпедоносецъ „Шумни“ мичманъ I рангъ В. Игнатовъ, който се притече на помощъ съ една гребна лодка, работяща до тогава около потъналия „Шумни“. Само двама души отъ обслужката на катера „Варна“ бѣха леко ранени отъ взрива.

Отъ всички тѣзи нещастни случаи пролича, че енергичниятъ и опитенъ въ минната война неприятелъ, прикривайки се въ тъмнината, постоянно и методично задръства проходите ни съ свои мини. Работата по провѣрката и почистването на проходите, въпреки недостатъчнитѣ наши миночистачни сръдства, трѣбваше да се усили. Миночистачниятъ ни отредъ започна да работи ежедневно и системно. Той непрестанно търсеше невидимитѣ подъ водата неприятелски мини, затрлваше ги, разоржаваше ги и следъ това ги прибираше, за да могатъ да се оползотворятъ наново срещу врага, който бѣше ги поставилъ. Постоянно се вадѣха все нови неприятелски мини. Героитѣ на морето, нашитѣ храбри, смѣли и сръчни миночистачи, въодушевени отъ дълга си къмъ Царъ и Родина, не чувствуваха тежката и непоносима умора, и пренебрѣгвайки постоянно дебнящата ги смъртна опасностъ, работѣха успѣшно и резултатно.

На 26 септемврий времето бѣше ясно, морето почти спокойно. Слабъ вѣтръ едвамъ набръчкваше морската повърхностъ. Есенното черноморско слънце лѣеше обилно своитѣ топли благотворни лъчи, които ободряваха и обнадеждаваха сръдцата.

Както обикновено, рано сутринята, миночистачниятъ отредъ, въоръженъ съ всичко необходимо и главно съ високъ мощенъ духъ и нечуванъ куражъ, се изтегли отъ Варненското пристанище и се насочи на северо-изтокъ къмъ северния проходъ на минното заграждение. Наредени въ върволица, парнитѣ катери „Раковски“, „Бургазъ“ и „Калиакра“, а следъ последния завързани на алѣкало 4 гребни лодки, пълзѣха като една грамадна гъвава змия къмъ Батовския заливъ. Малко покъсно излѣзе отъ пристанището и водаческата миночистачна моторна лодка. Въ нея седѣше командирътъ на миночистачния отредъ, красивиятъ, уменъ, храбъръ и въ сжщото време благъ и много енергиченъ лейтенантъ Кирилъ Минковъ. Скоро бързоходната моторна лодка настигна походната миночистачна колона. Подаде се съответния сигналъ за среща. Моряцитѣ отъ миночистачния отредъ застанаха мирно. Командирътъ изправи своята стройна снага и съ ржка подъ сѣнника, настигайки последователно гребнитѣ лодки и парнитѣ катери, ги поздравяваше съ своя благъ и приятенъ гласъ:

— Здравейте славни миночистачи.

— Здраве желаемъ господинъ лейтенантъ, последователно и дружно, отговаряха обслужитѣ отъ лодкитѣ.

Весели и доволни отъ присѣтствието и бодрия видъ на своя командиръ, моряцитѣ добиха още по-голяма увѣреностъ въ своя командиръ, моряцитѣ добиха още по-голяма увѣреностъ въ своитѣ сили и сръчността си, подобно на увѣреностъ въ сина въ присѣтствието на бащата. Та той действително ги обичаше, напѣтстваше и ръководеше

като истински отец-командиръ и ги въодушевляваше съ присъствието си до степенъ да могатъ да правятъ чудеса.

Следъ като премина покрай миночистачната колона и поздрави обслугитъ на непрестанно движущитъ се лодки, лейтенантъ Минковъ застана съ моторната си лодка на чело на колоната и пое командването ѝ. Отредътъ продължи пътя си къмъ мѣстото на миночистачето, което бѣше достатъчно далечъ. Седналъ на кърмата въ моторната лодка, лейтенантъ Минковъ прегледа плана за предстоящото миночистане, попълни го съ необходимитъ бележки и съображения, и наново пакъ обмисли какъ по-сигурно и безопасно да изпълни заповѣдта отъ Шаба на Флота на Негово Величество, заловенитъ неприятелски мини да не се унищожаватъ, а да се разоржаватъ и прибиратъ, за да бждатъ използвани въ последствие отъ насъ срещу врага, който бѣше ги поставилъ. Привършилъ предварителната си работа, докато достигне до опасния миненъ районъ, предразположенъ отъ хубавото есенно време и спокойното море, той се унесе въ крилати мисли и спомени...

Предъ него се заредиха една следъ друга, по-живи и по-ярки картини: Веселото му и щастливо детинство, протекло върху китнитъ дунавски брѣгове въ Видинъ. Сериозното му ученичество въ гимназията. Следването му въ Военното училище въ София и следъ това — въ Военноморското училище въ Петербургъ. Първиятъ офицерски чинъ и продължителното интересно околосвѣтско плаване. Настъпилата малко по-сетне Балканска война, въ която той се отличи като единъ способенъ боевъ офицеръ. Тогава като помощникъ командиръ на торпедоносецъ „Дръзки“, той лично изстреля торпедото срещу турския кръстосвачъ „Хамидие“ и го рани смъртно. Приятната почивка следъ войната, веселиятъ жизнерадостенъ животъ въ Варна и ергенскитъ му успѣхи. Царицата на сърдцето му — бждещата му сгоденица — една отъ най-първитъ тогава варненски госпожици. Почитътъ и уважението, съ които той се ползуваше между началници, другари и всрѣдъ варненското общество. Своя блѣстящъ служебенъ успѣхъ и задоволството, че командува и ръководи една отъ най-опаснитъ и най-отговорнитъ служби по отбраната на черноморския ни брѣгъ. Увѣренъ въ природнитъ си способности, въ своята щастлива звезда, въ своето безстрашие и предприемчивостъ, той виждаше щастливото си бждеще на върха на високата иерархическа стълба на разрастналия се презъ Свѣтовната война български флотъ. Така, споменитъ и мечтитъ му се рояха едни следъ други, непредварявайки се помежду си, и съ свѣтлавична бързина го носѣха на крилетъ си въ привлекателната област на блаженното бждеще, безъ да допуска, че тъкмо когато човѣкъ най-малко очаква, тогава може би призракътъ на смъртта го дебне най-сигурно и увѣрено.

Скоро, обаче, той бѣше пробуденъ отъ този блаженъ унесъ. Подофицерътъ-старшина на моторната лодка се приближи до него и козирувайки му, доложи:

— Господинъ лейтенантъ, приближаваме се къмъ мѣстото на миночистачето.

Часътъ бѣше 10.

Командирътъ дойде въ себе си, надигна глава,

огледа съ орловъ погледъ отряда си и морето, и изкомандува:

— Подайте последователно сигналитъ: Отдайте влѣкалата! Пригответе се за миночистане! Търсаченъ строй!

Като че ли електрическа искра мина последователно презъ цѣлия походенъ миночистаченъ строй. Той се съживи и започна да се разстройва. Влѣкалата бѣха бързо отдадени, лодкитъ се раздвижиха и главно заеха мѣстата си въ заповѣдания новъ строй. Минотърсенето и миночистачето започна. Миночистачнитъ лодки наредени по двойки въ отстъпъ въ дѣсно, съ протегнато между всѣка двойка минотърсачно вжже, потъващо на нѣколко метра подъ водата, сновѣха споредъ предварително поставенитъ плаващи знаци ту въ една, ту въ друга обратна посока, затрелваха сръчно неприятелскитъ мини, безстрашно ги разоржаваха и ги прибираха като ценни трофеи. Въпрѣки палящитъ лъчи на кѣмобѣдното септемврийско слънце и обилно потеклата потъ по бронзовитъ лица на морякитъ-миночистачи, въпрѣки трудността и опасността, работата отиваше плавно и резултатно.

Обѣдъ е вече, на миночистачния отредъ, нагазилъ въ района на невидимитъ неприятелски смъртоносни яйца, продължава усилено работата си. Командирътъ на отряда, доволенъ отъ богатия ловъ, не иска да го прекъсне, докато не го прибере цѣлия. Ето, показала се е надъ водата една заловена ударна неприятелска мина, която миниятъ корабникъ Джаферовъ е успѣлъ да откачи отъ котвеното вжже и тя сега плава. Лейтенантъ Минковъ запитва съ високъ гласъ:

— Кой желае да разоржи мината?

— Азъ, азъ, господинъ лейтенантъ, обаждаатъ се единъ следъ други корабникътъ Георги Ризовъ и ефрейторътъ-миньоръ Къню Ил. Къневъ, скачатъ живо въ една отъ гребнитъ лодки и се приближаватъ до изплавалата неприятелска мина. Лейтенантъ Минковъ съглежда ефрейтора Къневъ, спомня си, че той преди известно време щѣше да стане жертва на своята безстрашностъ при една минна операция въ Бургазския заливъ, и му извика:

— Къневъ, забрави ли случката въ Бургазския заливъ, пакъ ли не се страхувашъ, защо не се пазишъ?

— За Царя и Отечеството ще я разоржа господинъ лейтенантъ, отговаря сериозно и чевръсто смѣлятъ ефрейторъ-миньоръ и безъ каквото и да е колебание, заедно съ корабника Ризовъ, започва да разоржава мината.

Скоро следъ това неприятелската мина бѣше благополучно разоржена и прибрана. Доволенъ отъ бързата и сръчна работа, лейтенантъ Минковъ два пѣти последователно поздрави храбрецитъ:

— Отлично, отлично славни миньори!

Отредътъ продължи минотърсенето. Вжжето на първата двойка лодки, въ лѣво моторната лодка а въ дѣсно парния катеръ „Раковски“, се опъна. Заловиха нова неприятелска мина, която е почти до борта на моторната лодка. Часътъ е 12 и 10 минути. Още единъ мигъ и мината ще бжде обезоружена и обезвредена. Но, въ този сждбоносенъ мигъ неприятелската мина се блѣсна въ лодката, страшенъ взривъ разтърси въздуха, направи моторницата на парчета и заедно съ части отъ човѣшки тѣла и грамаденъ черенъ

отъ взрива стълбъ вода, я вдигна въ въздуха Когато следъ нѣколко секунди черниятъ стълбъ вода падна обратно въ морето, около мѣстото на моторната лодка плаваха само дървени парчета и осакатени хора. Гребнитѣ миночистачни лодки се притекоха бързо на помощъ, но не можаха много да помогнатъ. Командирѣтъ и 5 души моряци ги нѣмаше. Тѣ се бѣха прибрали за вѣченъ покой на морското дѣно. Спасиха само останалитѣ 6 души моряци отъ обслугата на моторната лодка, но и тѣ бѣха много тежко ранени.

Миночистачниятъ отредъ прекрати миночистенето и се насочи обратно къмъ базата си Варна за да отнесе раненитѣ. Но по пътя подофицерѣтъ-миньоръ Асенъ Ангеловъ Поповъ почина отъ ранитѣ си въ една отъ миночистачнитѣ лодки, а тежко ранениятъ морякъ Тодоръ Парашкевовъ Максимовъ издѣхна при снемането му на брѣга въ Варна.

Заедно съ храбрія лейтенантъ Минковъ останаха да почиватъ на дѣното въ Батовския заливъ, сжщо така храбритѣ и безстрашни: подофицерѣтъ Михаилъ Димитровъ Сапунджиевъ, кандидатъ подофицерѣтъ Иванъ Ангеловъ Габровски, ефрейторитѣ Павелъ Винанцевъ Каракацеловъ и Василь Минковъ Дончевъ, и морякѣтъ Александъръ Мариновъ Ничевъ.

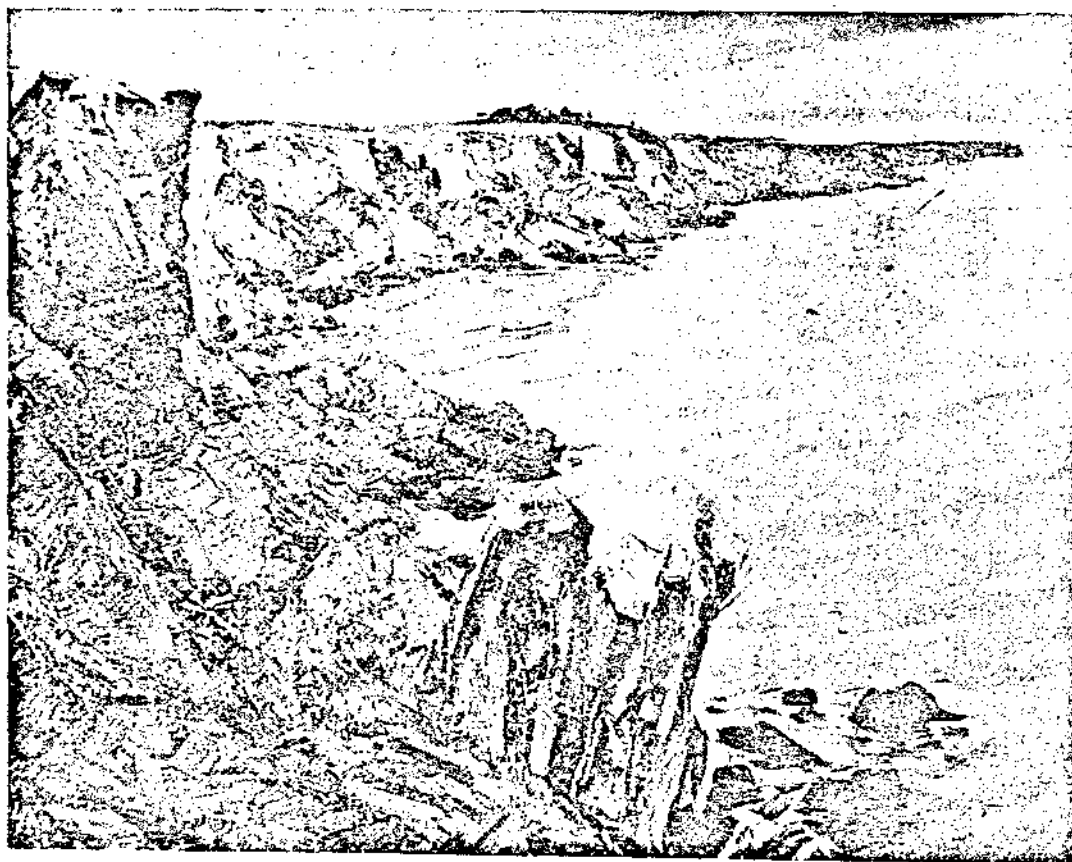
Така достойно и славно загинаха въ единъ день осемъ морски герои, наредъ съ другитѣ моряци-храбреци, които въ разни времена презъ тази война дадоха сжщо така достойно живота си въ Бургаския заливъ, при Первели, въ открититѣ черноморски води и даже въ водитѣ на Атлантическия океанъ — за Царя и Отецеството!

* * *

Славната наша миночистачна команда, предвождана отъ новия си командиръ мичманъ I рангъ Василь Игнатовъ, продължи съ още по-голямъ устремъ и настойчивостъ трудната си и отговорна работа по непрестенната опасна борба съ неприятелското минопоставяне предъ нашитѣ брѣгове.

* * *

Когато въ 1922 год. се купиха за нуждитѣ на Флота на Негово Величество нѣколко стражни и разузнавателни кораба, последнитѣ отъ тѣхъ се кръстиха съ имената: „Капитанъ-лейтенантъ Минковъ“, „Кондукторъ Докузановъ“, „Миньоръ“ и „Взривъ“, въ честь на славно загиналитѣ наши моряци-миньори презъ време на Свѣтовната война.



Скалитѣ при с. Кайябейной (Добруджа)...
картина отъ Георги Велчевъ

Т. Д. Сколуфановъ

Пощенски марки съ морски спомени

Както е известно, първата пощенска марка се е появила въ Англия на 6 май 1840 год. Отначало, всѣка държава е отпечатвала пощенскитѣ си марки редица години въ строго еднообразенъ видъ, безъ да се внасятъ нѣкакви особени промѣни въ тѣхъ. Този засгой, обаче, се промѣня и като първоначаленъ подтикъ за това, е послужило изобразяването на редица исторически моменти отъ морската история.

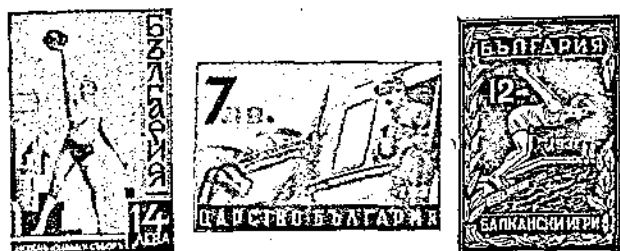
Презъ 1893 год. Съединенитѣ Американски Щати издадоха една поредица отъ 16 пощенски марки, известни между маркосьбирачитѣ (тимбро-филитѣ) подъ название „Колумбови“.

Тридесетъ центовата марка ни напомня пролога на първата експедиция. Христофоръ Колумбъ, като бѣжанецъ презъ 1492 г., въ манастиря Рабида — близо до Палось, обяснява на монаситѣ своя проектъ да преплава Атлантика.

Петъ центовата — ни показва Колумбъ въ Испанския дворецъ, получаващъ три кораба и 120 души екипажъ, съ обещание, че при сполука, ще получи титлата Великъ адмиралъ и Вице-кралъ на новооткритѣ страни.

Едно-доларовата марка възпроизвежда историческия анекдотъ: — кралица Изабела продава своитѣ скъпоценности, за да снабди експедицията съ необходимата парична помощъ.

Върху три центовата марка е изобразенъ кораба „Санта-Мария“, на който е плавалъ Колумбъ, напусналъ Палось на 3 августъ 1492 год.; а върху 4 центовата — сж изобразени тритѣхъ платнохода на експедицията: „Санта-Мария“, „Пинта“ и „Нина“ на откритѣ океанъ.



Послучайни серийни бълг. пощенски марки

Едно-центовата марка ни представя Колумбъ посочващъ на своя помощникъ подвижнитѣ свѣтлинки открити на хоризонта... Къмъ полунощ облацитѣ сж се били изчистили и стражевиятъ на челния корабъ съобщава, че е видѣлъ нѣкакъвъ плажъ, освѣтленъ отъ луната.

Въ дву-центовата марка Колумбъ е на брѣга. Въ дѣсната си ръка държи гола сабля, а съ другата развява щандарта на Кастилия. Екипажътъ му го поздравява съ титлата Вице-кралъ. Като облекчение на великитѣ мъжки, които сж изживѣли, той нарича страната „Санъ-Салвадоръ“.

Научавайки отъ туземцитѣ за съществуването на златоносна земя, той се отправя на югъ и на 27 октомврий открива Куба, на 3 декемврий — Испаньолия (Хаити). Единъ отъ неговитѣ кораби поради буря засяда.

Следъ дълги скитания най-после Колумбъ се решава да съобщи за своето откритие. Оставяйки 38 доброволци въ Испаньолия, той на 16 януарий

1493 год., разперя всички вѣтрила и пристига въ Палось на 15 мартъ подъ звучитѣ на камбанитѣ.

Въ 6 центовата марка е представено триумфалното шествие на Колумба къмъ Барселона — резиденцията на кралъ Фердинандъ.

Върху 15 центовата — Колумбъ въ двореца разказва своитѣ подвизи отъ първото си мореплаване.

Въ 10 центовата марка, ний виждаме Колумбъ да представя на краля, кралицата и придворнитѣ нѣколко туземци и доста любопитни предмети и животни, които сж предизвикали възхищение.

На 29 септемврий 1493 г. съ 17 кораба и 1500 души екипажъ, той се отправя за второ плаване.

На 2 ноемврий хвърля котва въ Испаньолия и поставя основитѣ на единъ укрепенъ градъ, нареченъ Изабела — въ честь на кралицата.

Следъ това той открива Порто-Рико, Жамайка. На връщане намира брата си Бартоломео и снабдява колонията съ храна и др. необходимости.

Избухватъ бунтове между екипажа. Колумбъ е наклеветенъ предъ краля и последниятъ изпраща своя комисаръ Juan Aguado, Колумбовъ врагъ, за да произведе анкета на самото мѣсто.

Считайки за унизително да бжде сѣденъ въ страната, която той управлява, Колумбъ назначава своя братъ за управител и отплава за Испания.

На 50 центовата марка е изобразено пристигането на Колумбъ въ залива Кадикъ на 11 юний 1496 год., придруженъ отъ своя неприятелъ Aguado. Тѣ се отправятъ за Бургось. Тамъ неговитѣ обяснения, както и наличното съкровище, което донася, опровергаватъ неоснователността на обвиненията противъ него. Неуморимъ, той предлага на владетелитѣ — трета експедиция.

Следъ много огорчения, на 30 май 1498 год. съ 6 кораба, Колумбъ отплава. Клеветитѣ се засилватъ въ негово отсъствие. Владетелитѣ биватъ убедени и изпращатъ Бобадило въ Испаньолия да го арестува.

На пощенската марка отъ два долара е представенъ Колумбъ въ вериги посрѣдъ акламирация го народъ.

Колумбъ се оправдава. Той отново е приетъ въ двореца и прави докладъ за третата си експедиция (8 ц. и 3 доларовата марки).

На 4 доларовата марка сж дадени въ медальони релефитѣ на Изабела и Колумбъ, а въ 5 доларовата — профилътъ на Колумбъ.

Бидейки на смъртния си одъръ, Колумбъ поръчва, да бжде погребанъ съ веригитѣ, въ които е билъ обкованъ.

Презъ 1905 год. Канада, по случай 300 годишнината отъ основаването на Квебекъ, е издала по-



Послучайни серийни бълг. пощенски марки

шенска марка, съ портретитѣ на французитѣ Картие, който презъ 1554 год. съ два кораба проучи добре Канада и много допринесе за нейния напредък и Самуилъ Шанплентъ, който презъ 1603 г., съ съгласието на Хенрихъ IV, постави основата на много френски предприятия въ Канада. Презъ 1605 год. той тури основитѣ на града Квебекъ.

Презъ 1620 Шанплентъ е губернаторъ, а презъ 1627 год. бѣ атакуванъ отъ англичанитѣ, на които се предаде следъ неравенъ бой.

Въ 1909 г. е издадена възпоменателна марка, тамъ е изобразенъ първиятъ рѣченъ параходъ въ залива Худзонъ. Тукъ Фултонъ спусна своя пръвъ параходъ „Клермонъ“.

Презъ 1933 год. е издадена възпоменателна марка по случай 100-годишнината отъ първото преплаване на Атлантика съ парахода „Royal William“. Съ него, посредствомъ пара и платна, този морски пътъ е билъ преплаванъ за 29 дни.

Подражавайки на Колумбовитѣ марки, Португалия издаде една поредица по случай четиристотинъ годишнината на прочутия и храбъръ мореплавателъ Васко де Гама.

Барбада, английска колония на Антилскитѣ о-ви, презъ 1905 год. издаде възпоменателна поредица пощенски марки въ честь на Трафалгарския морски бой презъ 1805 год. кждето великия адмиралъ Нелсонъ разби съединенитѣ френски и испански флоти.

Египетъ презъ 1926 год., по случай конгреса на мореплавателитѣ, издаде пощенска марка съ образа на старъ египетски корабъ.

Франция, презъ 1935 год., издаде пощенска марка съ образа на своя морски изследователъ Картие, а презъ 1938 год. — съ Жанъ Шарко. Свърхътаксата отъ 35 сантима остана въ полза на д-вото за морски творби, което поддържа всѣка година по единъ корабъ-болница.

Италия, презъ 1932 год., по случай 10 год. отъ фашисткия походъ издаде една символична марка, изобразяваща два парахода акустирили на фашистки снопове, съ надписъ: „нашата съдба е била и ще бжде свързана съ морето“.

С. С. С. Р. презъ 1931 год. по случай експедицията на северния полюсъ, презъ 1935 год. — поради героичната борба на ледоразбивача „Челюскинъ“ и въ честь на папанинци е издала много интересни поредици марки.

Въ това отношение нашитѣ съседи сж ни изпреварили много отдавна.

Гърция презъ 1928 год. по случай сто-годишнината отъ морския бой при Наваринъ — пристанище на Ионийско море — кждето турската флота

презъ 1828 год. е била разбита отъ флотитѣ на Франция, Англия и Русия, е дала разнообразна поредица марка.

Ромъния, презъ 1931 год., по случай 50 год. на своята флота, манифестира това събитие съ пощенски марки.

Презъ 1939 год. Югославия издаде специална поредица пощенски марки „Ядранска стража — Пазачъ на Адриатика“. Приходътъ е билъ предназначенъ за изграждане на морски музей и почивни станции за младежта.

Обаче ние съ тѣга трѣбва да констатираме, че въ досегашнитѣ ни марки липсва морски сюжетъ.

Ний нѣмаме своя марка, която да пресъздаде смѣлитѣ набѣзи на нашитѣ хайдути презъ Дунава до родната земя, нито пъкъ да възхвали смѣлия десантъ на нашия поетъ-революционеръ Христо Ботйовъ на Козлодуйския брѣгъ.

Българскитѣ маркосъбирачи съ възхищение посрещнаха стопанската поредица марки, чрезъ които ние манифестирахме нашата стопанска мощъ и действителностъ.

Излѣзе и специална поредица марки посветени на желѣзницитѣ.

Отъ статистикитѣ за последнитѣ 5 години се установява, че 88% отъ българския международенъ вносъ-износъ се извършва по Дунава и Черно-море, защото водниятъ превозъ е много по-ефтинъ отъ сухопътния; следователно безъ Дунава и Черно-море продуктитѣ на нашето народно стопанство мжчно биха могли да намѣрятъ пазари.

Много е права мисълта: „искашъ ли да унищожишъ единъ народъ, нѣма нужда да го побеждавашъ — лиши го отъ море“.

Нима ежедневната борба на българина съ морската стихия не заслужава да се оформи въ лжчезарни образи, които да красятъ нашитѣ писма?

Защо родното ни корабоплаване по Дунава и Черно-море, на което се очертаватъ свѣтли бжднини, да нѣма мѣсто въ тимброфилството?

Тая страсть на маркосъбирачитѣ е разумно използвана отъ нѣкои спортни организации за придобиване нови приходи. Така, презъ 1931 год., за подпомагане Балканскитѣ Олимпийски игри, а презъ 1935 год., за V Балкански Футболентъ турниръ, сж издадени 2 нови поредици пощ. марки. По сжщия начинъ и Юнашката организация е добила помощи презъ 1935 и 1939 год.

По сжщия начинъ може да бжде подпомогнатъ и водниятъ спортъ. Необходимо е Б. Н. М. С. да проучи въпроса и използва този новъ източникъ.

Нрумъ Мънчевъ

ИГРА СЪ ВОДАТА

Моторната лодка бѣше седемтонна, холандски образецъ. Гигантско яйце, което нѣма нищо общо съ птицитѣ. Носѣше името на младежъ, удавникъ. Понеже се говори, че всѣки корабъ има — подобно всѣко същество — душа, би следвало да се запитаме: духътъ на нирналия въ тъмнитѣ морски дълбини не обитава ли между дървенитѣ стени на това старо плаващо корито? — Не спадахме къмъ вѣрващитѣ въ невѣроятното, не бѣхме склонни да

плащаме данъ на тайнственото, — и не зададохме този въпросъ. . .

Впрочемъ, ние бѣхме далечъ отъ подобни и отъ редъ други мисли, защото много наскоро щѣхме да потеглимъ.

Ще плавамъ. Ще се занижатъ празнични мигове, които всѣкога сж представлявали най-избраната частъ отъ живота ми. Неподатливъ за лжтническата треска, на която безброй люде сж

жертва, трѣбва да изповѣдамъ, че единствено презморското странствуване ме поставя въ трескаво състояние. Сякашъ излизамъ извънъ себе си. Като се отдѣлямъ отъ чертата на брѣга, мигомъ чувствувамъ като да сж ми поникнали крила за летежъ по просторитѣ на истинския, действителния животъ. Азъ тогава се вживѣвамъ въ смѣлата и красива мисль, споредъ която, да се мореплава е необходимо, а не — да се живѣе! И напълно разбирамъ и признавамъ нейната правдоподобност. . .

Бѣхме пѣстра смѣсица отъ шестъ—седмина, все млади люде. Нѣкои отъ нашата малобройна дружинка бѣха по занаятъ моряци, нѣкои по призвание се родѣха съ морето, а други — любопитни да узнаятъ тайната на морячеството.

Но безъ да се гледа на нашитѣ различни отношения къмъ морето — здраво ни свързваше единодушното решение да вдигнемъ котва и да заплаваме на всѣка цена, въпрѣки строгитѣ заплашителни напомнания на стари и вещи моряци да останемъ на брѣга и да изчакаме търпеливо стихването на бушуващата буря.

На нашето упорито и страстно желание да участвуваме въ една „игра съ морето“, отъ всички страни ни подиграха и взеха на подбивъ, че ни предстои опасно лудешко приключение, отъ което и кучетата не могатъ да излѣзатъ читави.

Утринниятъ здрачъ се избистряше бавно. Бързахме, дето се казва презъ глава, за да изпреваримъ издигането на слънцето, което притегля къмъ себе си вълнитѣ: уголѣмява ги, разгорещява ги въ тѣхната кипнала страсть.

Напустнахме пристанищнитѣ води, сънно стихнали задъ щита на вълноломната стена и само леко набръчкани отъ острия вѣтъръ. Свѣтквично бързо, безъ всѣка предварителна подготовка, бурята ни прие въ своитѣ влажни, вѣроломни обятия. Залюлъ ни съ бѣсни тласъци. Лодката заприлича на лекъ, прогнилъ кошъ, който се клатушка пиянски, подвластенъ на клокочещата разпѣнена вода. Ние — сжщински зелки, разхвърляни въ безреда — наистина представяхме смѣшна и жалка гледка.

Плавахме крайбрѣжно, а ни се струваше да сме необикновено далечъ отъ сушата. Възможността да разчитаме на помощъ отъ людетѣ на брѣга за мигъ само се мѣрна въ нашето съзнание като бледо петно, което потъна въ морето около и подъ насъ. О, тази искрѣща отрова на зеленитѣ води, която изтощава и калява моряшкитѣ сърдца въ тѣхната неспирна мжка да приготвятъ противодиде! Тя ни обвърза съ оковитѣ на неизпитано пленничество, за да приемемъ облика на прегърбени страдалци. А наскоро, само преди часъ, съ възторженото чувство на деца се втурнахме въ игра съ водата — хубава игра, отъ която и мръснитѣ кучета не излизатъ съ здрави кожи! — и неминуемо всѣки отъ насъ, всѣки по своему, сега участвуаше въ тази игра! . .

Бледниятъ младежъ бѣше станалъ неузнаваемъ съ острата болка на своето ужасено сърдце. Страхъ бѣше сковалъ неговитѣ челюсти и изрѣдкото тѣ тракахъ съ зловещъ кѣнтежъ. Навремени той се унасяше въ полусънъ и мѣлваше несвързани слова, навремени глухи вопли раздираха хлътналитѣ му гърди. А после съ отчетливъ плачъ проклинаше часа на трѣгването и молѣше — това бѣше най-невъзможната за изпълнение молба! — да се

отбиемъ на брѣга и да слѣземъ. Земя, земя — съ първичния ритъмъ на нечетни поколѣния той жадуваше лоното на сушата, отъ кждето бѣ изникналъ и кждето трѣбваше да залѣзе. Страхъ отъ водата, синовната привързаностъ къмъ сушата у него, винаги сж взимали връхъ надъ устрема къмъ синитѣ води — и сега, когато, ведно съ соления миризъ на морската вода, той почувствува дѣха на смъртта, съ предсмъртни вопли той изразяваше своята вѣрностъ къмъ земята. Това избледнѣло, постърнало и предивременно застарѣло човѣче плачеше, като обидено и сърдито дете, което не иска да участвува въ игра редомъ съ врѣстницитѣ си и се вайка за играчката, забравена въ кжщи, безъ да е въ състояние самичко да отиде дома да си я вземе.

Човѣкътъ съ шубата се намѣстваше върху праздни кошове, навеждаше си главата, за да излѣе насѣбралата се подъ дрехитѣ му вода и успокояваше загубилия ума и дума бледоликъ момъкъ. Но неговата мждростъ, въ която, подобна всѣка народна мждростъ, прозираха проститѣ неопровержими истини на „видѣлъ и патилъ“ човѣкъ, сега звучеше като изречена на непознатъ езикъ. Защото словата на морето — мощни като горолонна хала — бѣха достатъчно красноречиви и изразителни, за да говорятъ направо на сърдцето. . .

Веселиятъ се смѣше до прѣсване, макаръ и да не намираше нищо за смѣхъ. Смѣше се съ крѣскъ, съ присипналь ревъ, каточе въ него вилнѣха пробуденитѣ първобитни сили на звѣра, които изразяватъ страданието и безпомощността на една борба по необичаенъ, невъзприетъ отъ людетѣ начинъ. Като показваше маймунскитѣ си челюсти съ орѣдѣли жълти зѣби, той усилаваше своя смѣхъ, колчемъ, бледоликитѣ ни съпжтникъ проплакваше съ хлипане смъртния си страхъ. Наистина имаше нѣщо маймунско и демонично, нѣщо присжщо на смѣхотвореца и злжчния изобличителъ едновременно въ смѣха на Веселиятъ, за когото играта бѣше подскачане на единъ кракъ около огънь, защото другиятъ кракъ е обгорѣлъ изцѣло — и невъзможно е да се прескочи огъня съ два крака. . .

Съ усѣта, че се касае за неравна борба Веселиятъ и не помисляше да се бори съ водната стихия, за да я победи, но все пакъ — той участвуаше въ играта достойно: макаръ и съ животински смѣхъ, вмѣсто съ детински хленчъ.

Азъ знаехъ, че има мждростъ и наука въ свѣта, и все пакъ, напусто пресмѣтахъ какво трѣбва да се направи, за да се справи тази седемтонна моторница — смалила сякашъ безъ това малкото си тѣло до нищожна черупка! — съ неспирнитѣ удари на вълнитѣ, идващи отсреща, разбиващи се встраи или нападащи иззадъ, откъмъ кърмата.

Застаналъ правъ, здраво се държяхъ — по право, като клещи впилахъ ржцетѣ си — за единствения стожеръ, който сега за менъ бѣше опорно дърво на живота, сякашъ за да се присмѣя на вѣковната глупава препорѣка, че трѣбва да се бѣга като отъ чума отъ „дърво безъ корень“. Лудитѣ скокове на лоджчния носъ ме мѣтахъ на всички страни. Приличахъ на странно живо махало, чиито движения не биха могли да се поставятъ подъ знака на каква и да е закономѣрностъ — най-малко, да се подчинятъ на сухоземнитѣ закони.

Тѣй и нашето състояние — съ всичката тра-

гичност и юначни прояви — нѣмаше нищо общо съ подобните състояния, познати на хората от сушата.

Но не питахъ и за законитѣ на морето. Не мислихъ да си дамъ отчетъ за тѣхната желѣзна и неотмѣнна повеля, тъй както не мислихъ да не имъ се подчиня. Нито за мигъ не забравихъ, че участвувахъ доброволно и съ пламенна радостъ въ играта — и много естествено, готовността ми за страдания граничеше съ устрема къмъ свѣтлозарна победа.

Доблестно ли играехъ? — Незнамъ. Но всичко потвърждаваше, че азъ цѣлостно бѣхъ заетъ въ играта: и това бѣше достатъчно да успокои моята съвестъ. . .

Вода, вода — тя проникваше въ сетната нишка на моитѣ дрехи, тя обливаше моята плътъ, нахлуваше презъ поритѣ на моята настрѣхнала кожа. Навремени, въ изнемогата на моето „висещо положение“, заприличвахъ на обѣсникъ съ вледенена кръвъ, наподобяващъ огроменъ назрѣлъ плодъ, който всѣки мигъ може да бѣде отбруленъ отъ бѣсния вихъръ или да се откъсне отъ бремето на собственитѣ си прогиващи сокове. Чувствувахъ чужди коститѣ си, подобно студени желѣза, впити въ плътта ми отъ незнаенъ безсърдеченъ мжченикъ.

И студъ, студъ — когато въ сѣщото време виждахъ най-отчетливо свѣтлина на златоликото животворно слънце. Като пълноводна рѣка той се струеше въ менъ, заливаше ме сякашъ съ вкочняваща лава, отегчаваше сърдцето ми съ неразрешими съмнения.

Хиляди пѣти се питахъ: не е ли това страхъ? Днесъ вече знамъ, че то бѣше страданието — съкровищниятъ даръ, който морето ми поднасяше, като белегъ на установената съ него дружба, въ миговетѣ на играта.

Азъ играехъ. Трѣбва да го кажа, защото въ самотната пустошь, това адско зеленохълмно царство на буритѣ, каквото е морето, ницѣ око не прозираше, освенъ зеленитѣ очи на безбройнитѣ вълни, които не говорятъ нито за хората, нито на хората. . .

Закъснѣлиятъ пѣтникъ мълчеше. Поглеждаше ме често, безъ да намѣри думи за разговоръ. Чувството страхъ, което го бѣше обхванало съ нечетнитѣ пипала на великански паякъ, бѣ толкова всемошно, че то превиваше мощта на всѣко друго чувство: то бѣ притъпило и обезличило и най-острата възможна болка, задръстило бѣ въ бездната на съзнанието всѣка дума, всѣка мисль.

Вцѣпенението бѣше изковало броня и срещу пристѣпнитѣ на морската болѣсть, която при другъ случай, при много по-слабо вълнение и обикновено клатушкане на лодката, би влѣзла въ своята опустошаваща и разнебитваща власть. Може би, пѣтникътъ бѣ заживѣлъ вече съ единичното твърдо убеждение, че участвува въ сѣщностъ въ една игра за животъ или смъртъ, която той и придружницитѣ му преди часъ неправилно наричаха „кжсотрайно прибрѣжно плаване“! Все такива ли сѣ тия плавания — его къде бѣше въпросътъ! . .

На пукъ на всичко, моторътъ пѣеше. Незаставяни отъ никого, най-малко отъ волята и желанието ни да бждемъ нѣкакси полезни, пригласяха му нашитѣ сърдца, чийто трепети се сливаха и за-

гльхваха въ бумтежа на бурята. Съ непрестанни пристѣпи водната стихия бичуваше нашия корабъ — седемтонна лодка, холандски образецъ и нищо по-вече! — който се провираше като змия или се впиваше като пиявица въ огромнитѣ вълни — и все се носѣше напредъ невредимъ и неизтощимъ: отъ малко корито, той растѣше, растѣше до неузнаваемостъ, докато отъ нищожно подвизижно петно всрѣдъ морето, той прие облика и мощта на самото море, слѣ се съ необятнитѣ негови води.

Какво че буйни водни бризги го връхлитаха и се настаняваха съ нахалството на опасни неканени гости въ малкото му товарно хранилище, какво отъ това, че понѣкога той се преобразяваше на необикновено черпало, съ което самиятъ Дяволъ загребваше вода, като се устремяваше да изхвърли, подобно непотрѣбна смѣтъ, шестъ-седмната пѣтници? Чудото бѣше станало: корабътъ разсичаше и най-страхотната вълна предъ себе си, и приличенъ на орелъ, носѣше на своитѣ крила върващитѣ и надѣващи се пѣтници и играчи въ играта, която се казва мореплаване, въпрѣки всичкитѣ изгледи за едно неизбѣжно корабкрушение. Богъ бѣше надъ насъ, простиращъ бащинска рѣка, за да благослови божественитѣ дѣла на себеподобнитѣ си! . .

Мотористътъ — черенъ отъ сажди, масло и димъ — съ повеляващъ взоръ бдѣше надъ своята машина. Отъ време на време той поглеждаше презъ едно малко кръгло прозорче на машинния навесъ — и се справяше съ вълнитѣ, сякашъ съпоставяше тѣхната сила и възможности съ силата и възможноститѣ на моторното сърдце. А моторътъ — изплашенъ, но неизмѣнно вѣренъ, прѣхтѣше, тракаше, стенѣше — като се силеше да докаже, че може „да дѣли мегданъ“ съ вражескитѣ води.

Колко несложно, и все пакъ, незамѣнимо съдбоносно, бѣше участието на този безимененъ работникъ въ играта — моряшкото труженичество — представяща за случайния пѣтникъ нищо повече отъ едно пѣтуване: щастливо или злополучно, споредъ случая?

Капитанътъ сѣщо мълчеше. Въ ржцетѣ си здраво стискаше кърмилния поврѣтникъ и насочваше лодката: къмъ победа или разгромъ? — Последната решаваща дума бѣше неговата. Тя бѣше чакана съ затаенъ дѣхъ и съ трепетъ, която благоговейно се очаква да прозвучи изразътъ: да бжде дѣнь! Лицето му бѣше по-друго отъ онова, което виждахъ на сушата и въ случаитѣ на обикновено плаване: мощта на борецъ, не за пръвъ пѣтъ застаналъ лице съ лице срещу смъртта, одухотворяваше този човѣшки образъ, за да го направи образъ на морски Богъ. Той ржководѣше играта, чийто изходъ бѣше въ ржцетѣ му, както и поврѣтникътъ на послушното кърмилно. Зигзагитѣ на изпитанието предъ ведрия му погледъ се очертávaха като орисано борческо поприще, съ което навѣки е свързалъ своето име на морякъ и човѣкъ.

Да плава корабътъ — всрѣдъ бурни и тъмно бездни разярени морета — да бжде веденъ изправенъ предъ лика на смъртта, но той ще бжде повеликъ, по-безстрашенъ отъ самата смъртъ! Ако мждритѣ люде знаятъ вѣковната истина, че да се мореплава е необходимо, а не — да се живѣе, кой по-добре отъ смѣлия капитанъ измежду най-мждритѣ знае и осъществява тази истина? . .

Така, следъ още половинъ часова борба, свърнахме най-подиръ въ пристанищнитъ води на нашата крайна целъ. Както ние, така и лодката — порастнали предъ собственитъ си очи и покръстени въ нова житейска вѣра — правихме впечатление, че сме излѣзли издънъ морето, което съ многобройни невѣроятни гмуркания сме прѣкосили, сжщински странни риби, преследвани отъ дъждъ, вѣтъръ, вълни — преследвани отъ нечетнитъ ята на мрачнитъ, ниско надвиснали облаци, безъ изходъ къмъ сушата, въ миговетъ на единъ безкраенъ лудешки и хероиченъ походъ...

Добре ни съветваха познавачитъ на морето и възможнитъ злини на времето, като ни възспираха да чакаме уталожаването на разбунтуванитъ води. Но при всичкитъ свои познания и опитъ, тѣ сториха непростима грѣшка, като поставяха мощта на нашия човѣшки духъ по-долу отъ възможноститъ на мръснитъ кучета дори. Защото нашето плаване и спасяване бѣше истинска победа — една отъ многото победи, които красятъ прехубавото име: морякъ!...

И знаешъ ли ти, безгрижни щастливце отъ далечната суша, че никое великанско живѣлище, никаква висша наука, високо обществено положение и многошумно събитие всрѣдъ сухоземнитъ

люде не сж допринесли за моя духовенъ разтежъ и сърдечно възмогване нито частица дори отъ съкровището, съ което десетметровата лодка, съ име на удавенъ младежъ, — ме щедро обдари.

Това ми дава смѣлость открито да те запитамъ: поне въ най-избранитъ мигове на твоето жизнено подвизаване смисляшъ ли за тѣзи, които сж вѣрни другари на морето и вѣчни борци съ неговата вѣчна стихия?

Азъ знамъ: ти сричашъ усърдно словата на угледно напечатани книги, дето, подобни тѣзи редове, се разправя за участъта и подвига на моряка.

Азъ знамъ: ти украсявашъ живота си съ картинитъ на моряшкото хероично страдание, безъ да помислишъ дори, че има „нѣщо неописуемо“, което ще остане за тебъ чуждо и непознато, като тайнитъ извънъ чѣртата на обикновенния, достъпенъ за всички насъ животъ.

Това „неописуемо“ може да се живѣе само на море, всрѣдъ тъгнежа на водната стихия, къмъ която те зова не за пръвъ и сетенъ пътъ съ братска сърдечность.

И за да не те изплаша и отблъсна още съ надслова на моя разказъ, озаглавихъ го съ невинно — детския изразъ: игра съ водата!...

— 39 —

Добринъ Василевъ

Плуването като спортъ

Съ много малки изключения, всички животни не само носятъ инстинкта за задържане на вода, но макаръ и никога да не сж били при вода, хвърлени въ такава, веднага по силата на тоя сжщи инстинктъ и на борбата за сжществуване и самосъхранение, започватъ да се задържатъ на водната повърхность и да плуватъ.

Отъ това явление на природата, въ органическия и животински миръ, човѣкътъ като чели прави изключение.

Човѣкъ видимо, мжно плува. Той лесно потъва въ водата, пада надолу съ ускорението на тревогата и ужаса, които го обзематъ при мисълта, че нѣма упора подъ краката си.

Това е едно лошо състояние за човѣческия родъ, което го прави доста безсиленъ предъ водната стихия.

Срещу това има лѣкарство. То е приучаването къмъ плуването. А това приучаване и заучаване на плуването има една тайна: — спокойната самоувереность, че не ще потъне.

Какъ се постигна тая увѣреность, че човѣкъ, не ще потъне?

Ето какъ!

Ако влѣзете въ дълбока вода съ представата за нейната дълбочина, опасность и самовнушението, че неминуемо ще потъните и че ще се удавите — вий сте загубени. Наистина ще потъните, ще глътнете вода, ще се ужасите и смъртъта ще ви грабне. Но ако вий съвсемъ спокойно влѣзете въ дълбоката вода съ пълната самоувереность, че можете да я победите и да стоите на напукъ на всичко на нейната повърхность — подчертавамъ това — и съвсемъ спокойно съ ржце и крака се стараете да държите тѣлото си на повърхността на водата, ко-

гато видите, че краката ви падатъ надолу — не ще потънете по никакъвъ начинъ.

Има люде — плувци, които просто стоятъ въ водата и само леки движения на краката и ржцетъ сочатъ, че тѣ правятъ известни усилия да се държатъ. Или пъкъ просто лежатъ на гърба си върху дори най-дълбоката вода, съ разперени ржце и крака, като жаби.

Това не е чудо — това е фактъ — това е подсказаното отъ природата улеснение, че човѣкъ, заедно съ другия животински миръ, може да владѣе водата.

Тайната, това е спокойствието.

Затова и плувцитъ сж обикновенно спокойни флегматици.

Единъ трениранъ плувецъ, щомъ е разтревоженъ, неспокоенъ, съ възбудени нерви, или ядосанъ, не може вече да плува.

Това значи, че първото условие за плуването е спокойствието и самовнушението, че нѣма потъване, нѣма удавяне, щомъ човѣкъ се владѣе надъ водата и знае какъ да се владѣе. Но при плуването на второ мѣсто идва изискването за правилно вдишване и издишване. Оня, който добре изучи изкуството да диша, съгласувано съ движенията на тѣлото, ржцетъ и краката, пълни гърдниятъ си кошъ презъ време когато устата или носътъ му е въ безопасность отъ глътване на вода, той ще бже добъръ, сигуренъ и опитенъ плувецъ.

Господаръ на дишането, плувецътъ е господаръ и на себе си. Съ правилното дишане се постига и отмората, почивката, която по нѣкога се налага на плувеца.

Най-добро отпочиване се постига, когато се легне върху водата на грѣбъ. При това положение

ржцетъ и краката, ако сж изморени или схванати, си почиватъ или идватъ въ нормално състояние.

Лежането на гръбъ помага на измореното сърдце и го отмаря. При плуването изобщо сърдцето е съ високо напрежение и харчи много сили. Люде съ болни и слаби сърдца не могатъ и не бива да бждатъ плувци.

На трето мѣсто при плуването идва движението, съчетаното тласкане на краката съ махането или потапянето на ржцетъ, за да се придвижва човѣшкото тѣло напредъ.

Това е вече изкуство.

Тука вече се прилага и проявява спортътъ.

Плувниятъ спортъ, плуването като спортъ се състои именно въ това движение, въ изучаването на разнитъ видове движения.

Имаме разни видове или стилове плуване: на гърди—или жабешко, на гръбъ, на страни, кроулъ, подводно (гмуркане), кучешко и др.

При жабешкото плуване има една постепенность въ разгъване на ржцетъ за да измѣстятъ водата и разтварянето на краката за тласкъ назадъ, за да се тласне тѣлото напредъ.

При гръбно плуване имае същото разтваряне на краката комбинирано съ размахване на ржцетъ, една по една отцѣлно (или дветъ едновременно).

Същото разтваряне на краката и описване джга съ ржцетъ, за да се постигне водоизмѣстването имае и при плуването на страни, при което назоваватъ нѣколко подвиги: гимиджийско, моряшко, спасително и т. н.

Особенъ видъ плуване е така нареченото модерно плуване или кроулъ.

Сжщността на кроула се състои и въ това, че движението на човѣшкото тѣло при него наподобява движението на турбината, на перката на парахода.

Това се постига като краката не се разтварятъ, както при другитъ видове плувания, но се развъртвагъ, особено отъ колѣната надолу, подобно на перката на лодъчния моторъ или на рибата, съчетано съ движението на ржцетъ не вече съ

описване на джга на страни, а съ стремежъ, право напредъ главата да се привлече колкото е възможно, повече вода надъ тѣлото и съ джга въ вертикално положение въ водата, да се достигне възможно най-голъмо водоизмѣстване — основниятъ законъ на всѣко плаване.

Кроулътъ наподобява, ако можемъ така да се изразимъ, спущането и хлъзгането на торпила и за това при него тѣлото трѣбва да е изцѣло легнало точно по водолинията. Допуска се само малко повдигане на главата, за да се поеме въздухъ и да се види що има напредъ.

При плуването взематъ участие всички органи на тѣлото: гръденъ кошъ, хълбоци, крака, ржце, глава.

Затова и благотворното влияние на плуването е голѣмо, развиването на тѣлото е въ голѣма степенъ.

Но много пресиленото плуване изморява сърцето и ако тѣлото е безъ особена подкожна тлъстина навлича често изстудяване, което може да доведе до заболяване.

При плуването сж нуждни и известни предпазни мѣрки: познаване на мѣстността, избѣгване водовъртежи и бурно вълнение, затопляне и сгрѣване следъ продължително плуване.

Добра проява сж скоковетъ въ водата. Тѣ сж обаче едно сложно и голѣмо изкуство. Трѣбва добре да се изучаватъ чрезъ постепенность и търпение, изискватъ голѣма гъвкавостъ и чевръстина и главно съвършенно здраво сърдце и присѣтствие на духа.

Плуването е основата на всѣки воденъ спортъ. Ржководства и учители по плуване у насъ има много.

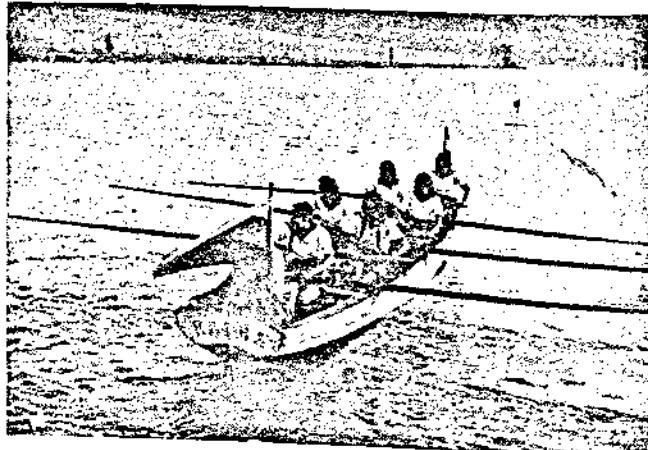
Въ града ни то може да се изучи въ морскитъ бани при професионалиститъ-плувци спасители и въ курсоветъ, които урежда Морскиятъ Спортенъ Отредъ при Б. Н. М. Сговоръ. Предпочително е да се почне въ дълбока вода. На плажа прибоятъ прѣчи много и намалява инстинкта за задържане на водата, понеже при плитко дѣно, краката неминуемо го търсятъ.

608

Морски спортъ



Обслужата-победителъ отъ Варн. мжжка гимназия



Обслуга отъ Варн. дев. гимназия

Моменти отъ последнитъ и най-голѣми морски състезания на Варненския Морски Сл. Отредъ при Б. Н. М. С. (вж. бр. I г. XVIII)

В. И.

КНИЖНИНА

Теория на компасната девиация, нейното определяне и унищожаване на практика, отъ Н. Я. Найденовъ, Командантъ на корабъ, сега Инспекторъ на пристанища.

Книгата е отпечатана още презъ 1937 година и мина незабелязано въ броя на малкото издадени на български помагала за нашитъ моряци, но е цененъ приносъ къмъ бедната ни морска книжнина, защото засѣга най-сѣществената, при това отвлѣчена, областъ отъ корабоплаването—компаса.

Изправността на корабния компасъ е първото условие при корабоплаването, затова той е центъръ на внимание и на грижи на корабнитъ офицери. Опредѣляне на грѣшкитъ на компаса и тѣхното унищожение е една областъ, въ която малцина се решаватъ да навлѣзатъ, защото я считатъ мъчно достъпна и опасна да не даде обратни резултати, та съ това да повредятъ още по-вече, вмѣсто да поправятъ компаса си.

Вследствие на така сложното убеждение, много отъ нашитъ корабоплаватели предпочитатъ да опредѣлятъ грѣшкитъ на компаситъ си, безъ да ги поправятъ, неподозирайки, че съ това носятъ много по-голямъ рискъ.

Девиация на компаса е отклонението на магнитната стрелка отъ естественото ѣ положение т. е. отъ магнитния северъ или югъ, подъ влияние на корабното жѣлѣзо. Това отклонение може да бѣде опредѣлено и почти унищожено, стига да се направятъ нѣколко самостоятелни опита за практическа работа, която е лека и занимателна.

Авторътъ на книгата си е далъ трудъ да изложи въ много достъпна форма почти цѣлата теория на девиацията, имайки предъ видъ само практическата страна на въпроса за корабоплаване, за да уясни сѣщината на работата съ компаса при опредѣляне и унищожаване на девиацията. Той води неусѣтно читателя въ една отвлечена областъ

и го изправя предъ заключения, които я откриватъ и я правятъ разбираема за всѣки, който познава корабния компасъ.

Книгата се състои отъ две главни части: теория на девиацията и практическо унищожение и опредѣляне на сѣщата. Въ нея е събрана и подредена материята по такъвъ начинъ, че тя представлява ценно практическо ръководство за всѣки мореплавателъ. Избѣгнати сѣ сложнитъ теоретически построения, които сѣ причина за всадения страхъ отъ тази материя у всички корабоплаватели. За това книгата представлява ценна необходимостъ, както за начинающитъ и учащитъ се по корабоплаване, така и за тѣзи, които ежедневно се сблъскватъ съ необходимостта да се ползватъ отъ корабнитъ компаси.

Ние я препорѣчваме на нашитъ корабни офицери, като една настолна необходимостъ, защото тя ще имъ внуши по-голяма сигурностъ въ собственихъ имъ знания и ще имъ даде ценни указания, които ще ги направятъ действително способни съ сигурностъ да водятъ корабитъ.

Изданието е спретнато, съ много чертежи, скици и таблици, необходими, както за практическата работа, така и за уясняване на теорията. Това го прави и сравнително скъпо. Като се вземе предъ видъ, че въ книгата се разглежда въпросъ, който интересува малкъ кръгъ специалисти—корабоплаватели и следователно тиражътъ ѣ е ограниченъ, ясно е че авторътъ е целѣлъ съ издаванетоъ ѣ не материални облаги, а да вложи своя приносъ къмъ нашето корабоплаване.

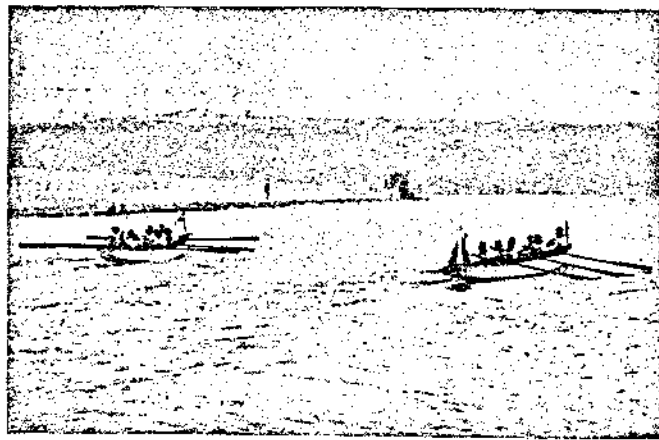
Отъ тази гледна точка той би трѣбвало да бѣде подкрепенъ и поощренъ.

Книгата струва 100 лева и може да се изиска било направо отъ автора въ Варна, било чрезъ канцеларията на Главното Управително Тѣло.

Морски спортъ



Ръководителъ Д. Василевъ раздава наградата за вѣтроходство на победителя Райковъ Недко



Моментъ отъ състезание между обслуги отъ Варн. девическа гимназия

Моменти отъ последнитъ и най-голямъ морски състезания на Варненския Морски Сп. Отредъ при Б. Н. М. С. (вж. бр. 1. г. XVIII)

Изъ живота и дейността на организацията

По случай рождения ден на Негово Величество Царя, между него и Гл. управително тѣло бѣха размѣнени следниятѣ телеграми:

Александъръ Маноловъ
Председател на Б. Н. М. С.
Варна.

Искренно благодаря вамъ и на членоветѣ на морския сговоръ за любезнитѣ поздравъ и благопожелания, изпратени по случай рождения ми день.

Царьтъ.

Негово Величество Царя
София

Членоветѣ на Българския народенъ морски сговоръ и азъ сме щастливи тая година да поднесемъ на своя върховенъ покровителъ нашия искренъ морски поздравъ по случай рождения ден на Ваше Величество.

Препълнени съ вѣра да видимъ Ваше Величество стѣпиль на българското Бѣломорие, изказваме нашитѣ чувства на вѣрностъ и благодаримъ сърдечно за вниманието, което Ваше Величество така щедро проявявате къмъ морския сговоръ № 12 29/1 1941 година.

Председател: Александъръ Маноловъ

На 28 януарий т. год. въ морския музей на организацията ни се получи изпратенъ отъ Негово Величество Царя за музея единъ моделъ отъ лекъ английски кръстосвачъ изцяло изработенъ. Моделътъ е изпратенъ съ специалната си витрина отъ махагонова масичка. Подаръкътъ за музея бѣше изпратенъ съ специаленъ човѣкъ.

По поводъ на проявеното Височайше внимание къмъ организацията ни—морския музей—, Главното управително тѣло отправи до канцеларията на двореца следното писмо.

До Началника на Канцеларията на
Негово Величество Царя
София

Като Ви молимъ да донесете до знание на Негово Величество Царя, че въ морския музей на организацията ни се получи единъ моделъ отъ английски крайсеръ съ масичка и витрина, ние Ви молимъ същевременно да станете тѣлкователъ на особнитѣ чувства на благодарностъ за Царското внимание къмъ насъ.

Негово Величество е проявявалъ най-голѣми грижи за морския музей, още отъ самото му основаване.

Най-ценнитѣ модели и предмети въ инвентаря на музея сѣ лично отъ него подарени. Последниятъ моделъ, изпратенъ съ специаленъ човѣкъ, е отъ особно значение за насъ.

Царскитѣ грижи за морския музей въ моментитѣ, които се изживяватъ отъ цѣлата страна, а най-вече отъ Него, сѣ ценно указание и награда за дейцитѣ на организацията ни.

Заедно съ благодарноститѣ на цѣлата организация за подарѣка отъ Негово Величество на морския музей, ние Ви молимъ да станете тѣлкователъ на нашитѣ чувства на преданостъ къмъ Негово Величество и на увѣренята ни, че ние съ още по-голѣми усилия ще продължимъ да служимъ на нашитѣ идеи подъ Неговото Височайше покровителство.

Съ почитание:

(под.) Председател: Ал. Маноловъ
(под.) Секретаръ: В. Игнатовъ

Съ писмо № 342 отъ 31 януарий т. г. Началникътъ на Флота на Н. В., назначи въ Главното управително тѣло на организацията на мѣстото на офицеритѣ отъ Флота, напуснали по служебни причини града Варна, други офицери. По този поводъ и въ духа на чл. 24 буква „С“ отъ устава, Главното управително тѣло въ заседанието си отъ 6 февруарий т. г. се преустрои както следва:

Председателство: Председател: Александъръ Маноловъ, подпредседатели: Инж. Теодоси Атанасовъ и Тодоръ Тодоровъ, главенъ секретаръ: Василь Г. Игнатовъ, секретари: Янко Сираковъ и Стоянъ К. Поповъ.

Домакински отдѣлъ: Главенъ касиеръ: Капитанъ лейтенантъ Ст. Цаневъ, касиеръ: Капитанъ-лейтенантъ Тонковъ, заведующи лѣтовнищата: Капитанъ II рангъ Протаси Пампуловъ и Алексъ попъ Мариновъ.

Книжовно-просвѣтенъ отдѣлъ: Лейтенантъ Паспалеевъ В., Д-ръ П. Скорчевъ, Мичманъ I р. Тремолъ Ивановъ и библиотекаръ Д-ръ Стефанъ Ив. Стояновъ.

Морски музей: Карлъ Шкорпилъ, Лейтенантъ инж. Крумъ Габровски и Мичманъ I рангъ Д. Паскалевъ.

Воденъ спортъ: Главенъ ръководителъ: Мичманъ I рангъ Давидовъ Л. и Ръководители: Борисъ Атанасовъ и Стефанъ Калю Гешевъ.

Съветници: Петъръ Стояновъ, Капитанъ-лейтенантъ Пенцовъ Г., Петъръ Широковъ, професоръ Станчо Чолаковъ и Стефанъ Козаревъ и 2 представители на Софийския клонъ и по единъ представителъ на клоновѣтѣ: Плѣвентъ, Пловдивъ, Русе и Бургазъ.

На 7 януарий т. г. Плѣвентскиятъ ни клонъ уреди своя традиционенъ морски балъ. На бала бѣха поканили офицери отъ флота. Балаътъ е билъ изнесенъ съ голѣмъ успѣхъ.

Първа въ България книга по история на Българския морски спортъ.

Излѣзе отъ печатъ „15 години морски спортъ“ — юбилеенъ сборникъ на Варненския Морски Спортенъ Отредъ при Б. Н. М. С. съ разнообразно и спортно съдържание. Съдържа редица статии и спомени по основаването и историята на отреда, подъ редакцията на Добринъ Василевъ, Крумъ Кънчевъ и Георги Сколуфановъ.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ, лейт. Тр. Ивановъ и д-ръ Ст. Ив. Стояновъ.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици
РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

Телефони: Русе: 22-33 и 22-34 — София: 3-27-67.

Първа Българска Петролна Индустрия А. Д.—Русе петролна рафинерия

Производство на **бензинъ, петролъ, газьолъ, пжкура**

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски

Телеграми: Рафинерията.

масла „Сънъ Ойлсъ“.

Телефонъ 2851.

Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“—Русе

Производство на всѣкакви памучни, ленени, конопени и полютени платове и бризенти.

Телефонъ 26-91.

„ЮТА“

Акционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта“

Телефонъ 25-55.

“ФАРЪ”

ЦЕНТРАЛА: РУСЕ

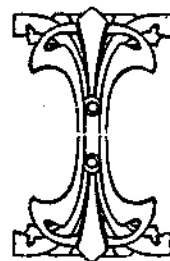
Телефони: Кантора № 22-72
Рафинерия № 24-63

Телегр. адресъ:
ФАРЪ—РУСЕ.

БЕНЗИНЪ, ГАЗЪ, ГАЗЬОЛЪ, ПЖКУРА

Приема и изпълнява бързо и акуратно поръчки.

Продава цинкови, желѣзни и ламаринени варели отъ всѣкакъвъ литражъ.



Иосифъ Едуардъ Риглеръ

БЪЛГ. АКЦ. Д-ВО

за Книжна Търговия и Индустрия

Тел. № 20-87

РУСЕ

Печатница „Войниковъ“ — Варна — Тел. 26-82



ДЪРЖАВНИ МИНИ КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

ПЕРНИКЪ

БОБОВЪ-ДОЛЪ

МАРИЦА

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЪГЛИЩА
И БРИКЕТИ

ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ
и въ Старо-загорската електрификационна областъ
[ПО СПЕЦИАЛНИ ИЗНОСНИ ЦЕНИ.]

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

1. Българската народна банка — преводна служба.
2. Българска земеделска и кооперативна банка — преводна служба.
3. Телеграфо-пощенските станции — чекова сметка №150.
4. Популярните банки.
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситъ на държавните мини.

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

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ на ДЪРЖАВНИТЪ МИНИ
ВЪ ГР. ПЕРНИКЪ

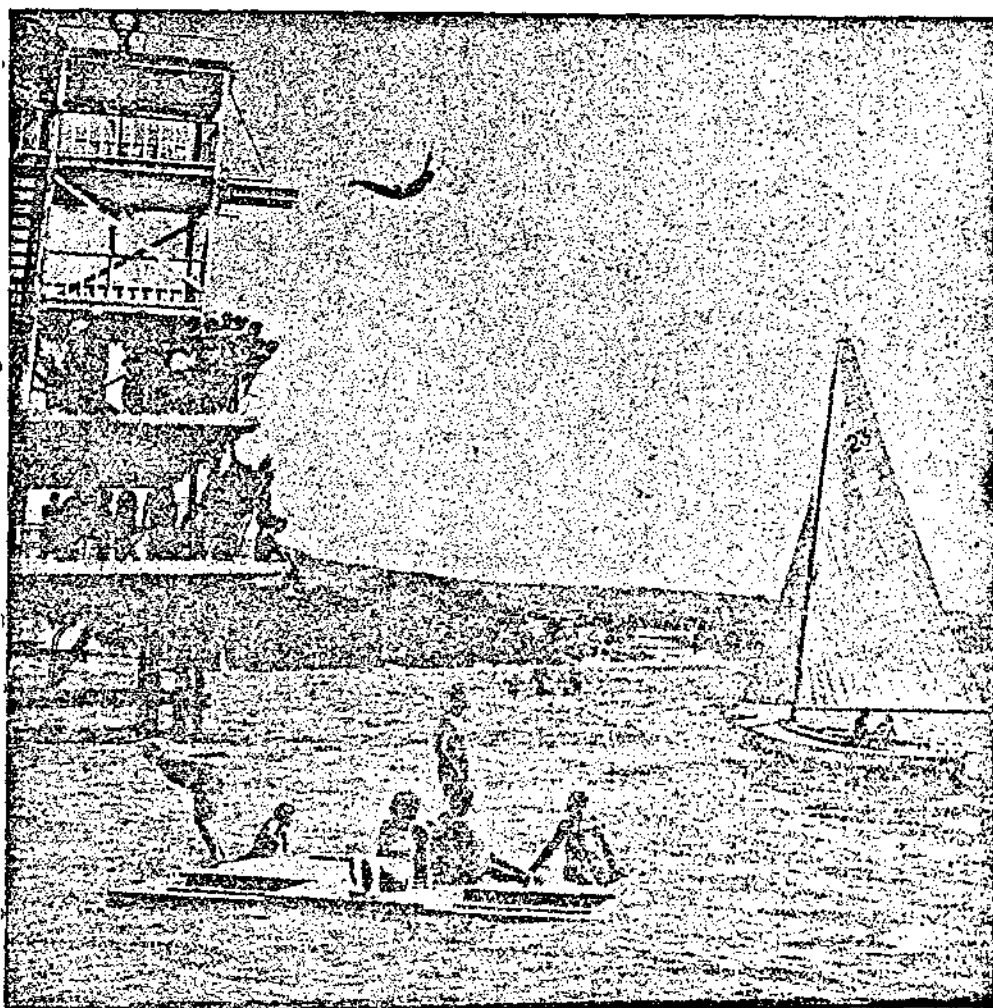
АГЕНЦИЯ НА МИНИТЪ ВЪ СОФИЯ

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ



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

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

Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пѣрзалка). Максимална лѣковитостъ.

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

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

Чудни околности за екскурзии 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. Стантъ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажирание стантъ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско Търговско Параходно Дружество

— Варна. —

БЪЛГАРИ,

Подкрепяйте родното корабоплаване! Въ мирно време търговският флотъ носи благополучие на страната, въ военно време силният флотъ е гаранция за по-сигурното опазване границитъ на отечеството ни.

Утре, когато моретата ще бждатъ свободни и българскитъ кораби забродятъ къмъ близки и далечни пристанища, всъки товъ българска стока трѣбва да бжде товарена на български параходъ.

За което и да е пристанище, ако има да товарите, най-напредъ потърсете български параходъ.

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО ПОДДЪРЖА:

1. Пътническа — стокова линия по българското крайбрежие.
2. Пътническа — стокова линия до пристанищата на Палестина и Египетъ
3. Пътническа—стокова линия до Анверсъ и всъко западно-европейско пристанище на Континента и Англия—при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пътувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение, може да се отправи параходъ до всъко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

Пътувайте и повѣрявайте стокитъ си на параходитъ на Българското Търговско Параходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазителъ на интереситъ Ви.