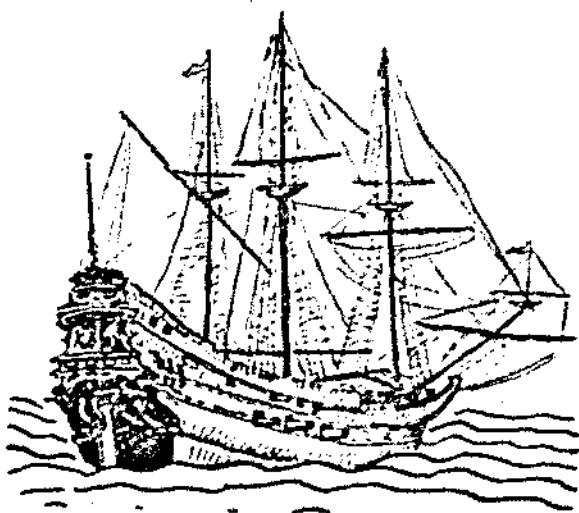


# МОРСКИЙ СЛОВОДЬ



XVI  
година

МАЙ, 1939.



Галионъ отъ XVI вѣкъ

# Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

## НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

**ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ**

**Основано въ 1864 година.**

**Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.**

**Основенъ капиталъ и запасни фондове на 31 декемврий 1937 година.**

**1,150,000,000 лева**

**КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ**

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

### **ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:**

Земедѣлските стопанства, земедѣлските кредитни и кооперативни потребителни сдружения, тѣхните съюзи и водните синдикати; занаятчийските кооперации; популярните банки и тѣхните съюзи.

**ДОСТАВЯ:** Земедѣлски ордия и машини, подбрани семена за посевъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синъ камъкъ) за пръскане и предпазване лозята и овощните градини отъ болести и за защита отъ паразити; занаятчийски материали и пр.

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

**НАДЗИРДВА:** Кооперативното розоварене и посрѣднични за продажбата и износа на розово масло.

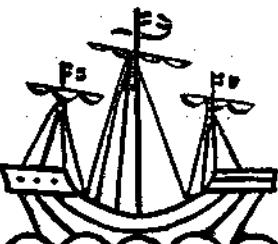
**ПОСРѢДНИЧИ:** За продажба и износъ за чужбина на земедѣлски произведения, събирани отъ кооперативните сдружения: тютонъ, пашкули, розово масло, прѣсни сухи и консервиранi плодове, зърнени храни и фуражъ, машини, сактиянъ, килими и др.

**ЗАСТРАХОВДА:** Земедѣлските култури срещу градушка и други природни стихии; добитъка срещу смърть и злополука; държавните и обществени имоти срещу пожаръ и вършачкопритехателите срещу гражданска отговорност.

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

### **Седалище и управление въ София**

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



# МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 16.

Варна; май 1939 год.

Уреннда

Книжковно-просветнинътъ отделъ

Брой 5.

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

## НАШАТА МОЩЪ



Въ деня на храбростта, когато нашите победни знамена минаха по улиците на нашите градове, а войските бодро маршируваха, осънни отъ подвигите на бойното ни минало, трошки полазаха по всички ни, защото чувствувахме, че въ този моментъ надъ стройните редици шествуватъ невидимо бойците, начертали съ кръвта

си идеалитъ на племето ни. Надъ това съвъстно шествие на славното минало съ бодрото настояще витае образът на родината, разперила ръце, за да приеме въ майчинска пригръдка синоветъ на племето ни, следващи кървавия пътъ на обединение и свободно съществуване.

Така подвигите на миналото възпитаватъ

идващите борци и чертаятъ пътя на същто бъдеще.

**Невидимата връзка на поколъннята, шествуващи подъ бойните ни знамена въ пътя на нашата история, е храбростта.**

Това е ози стимулъ за съзнателна само-жерства, който определя мястото на отдалените народи въ историята на човечеството. Колкото е той по-силенъ, толкова този народъ е въ възходъ. Храбростта е толкова по-силна, колкото културата е по-голяма. Защото само вътрешното съзнание, че само-жертвата е необходима за благото на идващите поколъния, може да накара културния човекъ да жертвува своя животъ. Това не е първичният инстинкт за самосъхранение, но съзнателна жертва въ името на общественото добруване.

Затова храбростта се чествува въ всички народи, а най-много тамъ, където и културата е най-висока.

Празнувайки тезоименния денъ на Върховния магистър на ордена за храброст, **Негово Величество Царь Борисъ III, ние виждаме въ него личния примеръ на най-ценната военна доброде-**

тель, проявена отъ него въ най-тежките моменти, които нашиятъ народъ изживъ. Съвързанъ съ тази жива връзка на най-скажено качество на българския войски, той носи заветната българска бойна добродетель, която отъ върха на нашата военна иерархия до последния редникъ създава българската въоружена сила.

Той може съ задоволство да види резултата отъ усилията си да създаде новата българска защитна сила, следъ като тя мина през огъня на страшни разрушения. Младата ни въоружена сила, снабдена съ модерните технически средства за борба, създадена върху бойни традиции и славно минало, каквито много стари армии не притежаватъ, наследила вродения устремъ и храбростъ на българския бойци, е гранитната основа, на която постепенно се издига новата сграда на българската мощь.

Нека му пожелаемъ да довърши започнатото дъло, като всички съвременни видове оръжие по сухо, по вода и във въздуха бъдатъ напълно създадени чрезъ неговите грижи, за да можемъ съ спокойствие да гледаме на бъдещето.

#### МОРСКИ СГОВОРЪ

Ал. Маноловъ

### Удържавянето на Българското Търговско Параходно Д-во

На 26-ти априлъ н. г. министъръ на железните и пристанищата господинъ В. Аврамовъ заяви въ Народното събрание, че законът за 10 милионната субсидия на Б. Т. П. Д-во, част отъ общата субсидия по договора на дружеството съ държавата, ще чака въ комисията, докато биде внесенъ и законопроектъ за „етатизирането“.

А законопроектъ за „удържавянето“ на Б. Т. П. Д-во се знае, че е имало пригответъ и одобренъ отъ Министерския съветъ, но по липса на парламентарно време, не е могълъ да биде поставенъ на разглеждане отъ събранието.

Първи път тая мисъл се подхвърля въ извънредната сесия на ХХIV-то Народно събрание презъ 1938 год., при разискването на закона за заема за дунавското корабоплаване. Тогава отъ много народни представители се изказаха изобщо здрави мисли за българското морско и ръчно корабоплаване, като държавна необходимост, като сърдество за стопанска и военна отбрана и независимост, обаче начинът за тъхното управление се разгледа много повърхностно.

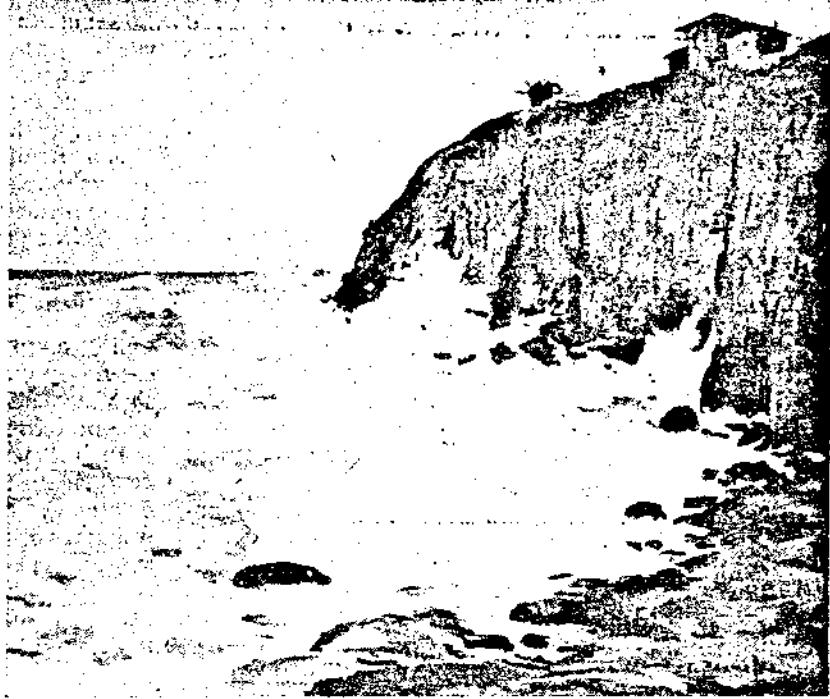
Тогавашният министър на железните генералъ о. з. Инововъ възприе идеята и въ последствие декларира, че ще проучи и занимае Народното събрание съ въпроса.

Отъ тоя моментъ стана официално известно, че и правителството се занимава съ измънение началата на притежание на Б. Т. П. Д-во, но мотивите му за това и до сега публично не се знаятъ.

Народните представители, които говориха за „удържавянето“, не се основаха върху едни добри проучвания: нѣкои говориха по настроение и само единъ се основа на необходимостта да се

„унифициратъ“ съобщителните сърдства, като подразбираше Б. Т. П. Д-во да се изземе отъ държавата, безъ да поисква това същото да стане и за моторните товарни коли, а още повече да излѣзе отъ основата, че щомъ държавата ще възприеме „удържавянето“ на предприятия, които работятъ на международната конкуренция и съ отъ много деликатно търговско естество, каквото е Б. Т. П. Д-во, логично е да се удържавява, независимо въ каква форма, но безусловно по-рано, застрахователните предприятия, спиртътъ, захарните фабрики, производството на цигари и т. н., предприятия, които иматъ монополна продажба и за управлението на които съвсемъ не е необходимъ спекулативътъ умътъ, а само техническа опитност и добросъвестност, та после ако ще излѣзе сполучливъ, да дойде редътъ на морския транспортъ, банките, едрата индустрия и т. н.

Единство въ транспорта на България е имало винаги, защото въ Българското търговско параходно д-во държавата взема участие съ 1250 акции отъ всички 3672, или съ повече отъ  $\frac{1}{3}$ , и то е подчинено на единъ договоръ съ държавата (брой 218, 1935 г. на Д. В.), споредъ който то е задължено да поддържа линии и върши работи, точно указанi mu отъ самата държава. Нѣщо повече, държавата поема и известни задължения, като тия, че ако се поискатъ отъ нея нѣкои допълнителни устройства на корабите, тѣ ще се заплащатъ. Такива се поискаха — като хладилниците и други отъ важно естество, но дружеството не поисква да му се заплатятъ, както и въ всички случаи отъ три-четири години насамъ, когато корабите съ били използвани за специални служби отъ държавата и това,



Морето до Созополъ  
от Г. Велчевъ

търбва да се подчертая, се е правило само отъ съзнанието, че Б. Т. П. Д-во служи преди всичко на държавните интереси.

Следователно, основата, че се търси единство във транспорта, съвсемъ не е основа за удържавяването на предприятието; още по-малко съж основа чувствата, личните интереси и т. н., ако нѣкой би допустналъ, че е имало, за да се подеме тоя не така маловаженъ държавенъ въпросъ.

Че въпростът се повдига възъ основа на безосновност, сведочи и това обстоятелство, че едни и същи лица веднъжъ защищаватъ въ Народното събрание основата за удържавяване, а другъ пътъ, безъ много съяснение, заявяватъ, че държавата е изобщо по-лошъ стопанинъ отъ частния деятели.

А истината си остава винаги истина, и тя не бива да се прикрива — частното предприятие има своите добри и лоши страни, както и държавното предприятие има своите добри и лоши страни, а това е много по-отличително за корабоплаването, и единът и другият начинъ на управление зависятъ отъ естеството на самото дѣло.

Кога се удържавяватъ обикновено известни търговски предприятия? — Когато не отиват добре, но съжшото време държавна необходимостъ. А Б. Т. П. Д-во напротивъ, при сегашната му съмъсена управа отъ частниятъ капиталъ и държавата, при большинството на частния капиталъ, но при много сериозно запазени права въ управлението по главните линии отъ държавата, отиваше много добре.

Зашо дунавското ни корабоплаване стана държавно? — Зашо то частния капиталъ не можа да го създаде, защото не се хвърля въ подобни рисковани предприятия, и освенъ това у насъ, а още повече сега, 150 милиона лева трудно се намиратъ за купуване на кораби. Основата е здрава — въ името на създаване дунавско корабоплаване отъ международенъ характеръ, пренебрегнаха се неудобствата на държавата-стопанинъ, само и само

да се доставяятъ кораби. Защо тогава не се изчака да се види, какъ ще върви това предприятие, следъ като новите му кораби влизатъ въ служба, и да се вземе поука отъ него? Това отъ никого до сега, включително и отъ тия, що „удържавяватъ“, не се каза.

Но, може би, да има важни държавни причини — тогава следва да се укажатъ поне на тия, които съзаинтересувани отъ предприятието. Знае се, че имено тия заинтересувани не съж съ нищо по-лоши българи отъ други, и въ такъвъ случай тъжъ съ готови, като войници на бойното поле, да дадатъ жъртви.

Следователно, става ясно, че единствените мотиви за „удържавяването“ на Б. Т. П. Д-во съж: или важна държавна необходимостъ, която по целите си надвишава сегашното положение на Б. Т. П. Д-во, а ние не я знаемъ и даже не можемъ да я предвидимъ, или че ще се приложи „основата“ за създаването на държавното дунавско корабоплаване, която, споредъ нась, е неоспорима.

Тогава ние се запитваме, защо преди 4 години, когато единът отъ държателите на голъма връзка акции ги предложи да се взематъ отъ държавата за толкова, колкото му струватъ, тя не само отхвърли предложението му, но го помоли да вземе деятелно участие въ управлението на Б. Т. П. Д-во? Защо, както изтъкна въ Народното събрание единът бившъ министъръ, че когато той внесълъ докладъ да откупи връзка отъ 600 акции, Министерскиятъ съветъ му е далъ толкова ограничени парични възможности, че той не успѣлъ въ мисията си, и държателът на акциите ги продалъ по 9000 лева едната? А тогава, съ купуването на тия акции, държавата съ около 5 милиона лева щѣше да стане притежателка на Б. Т. П. Д-во, да го управлява, както тя намѣри за добре, и да го развила доколкото е необходимо.

Знае се, че за развитието на нашето мореходството ще съжд нужни доста голъми срѣдства:

тонажът ни ще тръбва да достигне цифрата 100,000 тона, за което за първо време се налага да се построи още три нови парахода, въроятно съхладилници, типъ „Родина“ по 7000 тона товароспособност, и единъ добъръ и бръзъ пасажерски корабъ; ясно е, че частният капитъл не може да поднесе сръдства за това, следователно, въ името на тая необходимост ще дойде държавата съ своята мощност, и тогава ще се приеме държавното стопанисване.

Ако това е така, заедно съ закона „за удържавяването“ на Б. Т. П. Д. налага се, а това го изисква и достойнството на държавата, да се внесе безусловно и законъ за една трилътка или по-добре петилътка, за редовно отпускане по 100 милиона годишно за държавния морски транспорт и за по-бръзкото даване поръчките за постройка на кораби.

При такова действие, предизвикано и наложено от нашата действителност, което ще има за задача да издигне българския морски транспорт на неговата висота, ние ще поздравимъ инициаторите на „удържавяването“ на морското корабоплаване.

Янко К. Сираковъ

## Изъ дипломатическата история на Сръдиземно море

Най-голъмо отражение върху сръдиземноморския проблемъ има равновесието на силите отъ трите континента, чито бръгове мие това въечно желано море — лулка на европейската цивилизация. Неговата съдба е ясно свързана съ трите врати къмъ другите морета: Суецъ, Гибралтаръ и Дарданелитъ. Затова то не може да бъде разглеждано изолирано като икономическа, политическа или стратегическа единица. Неговата сигурност не може да се отдели отъ сигурността на Близкия Изтокъ и на целия европейски свѣтъ.

Поради дълбокото му връзване въ вътрешността на Европа нѣкои се заблуждават като мислятъ, че известна негова част ще да има собственъ проблемъ. И въпрѣки, че много е писано върху това, пакъ нѣмаме едно съчинение за пълната негова история, добре документирана за туй, което е станало тамъ поне презъ последнитѣ две столѣтия<sup>1)</sup>.

Свѣтовната война причини голъми промъръни въ източното Сръдиземноморие. Изземването на арабите отъ Турция и поставянето имъ подъ егидата на Великобритания и Франция създаде нови въпроси. Но гражданская война въ Испания не създаде нѣкакво особено измѣнение въ равновесието на силите въ Сръдиземно море. Много революции е видѣла Испания и все таки тя си остава почти същиятъ международенъ факторъ.

Днесъ за днесъ италиянското поведение привлича вниманието върху Сръдиземно море. Но това съвсемъ не е ново събитие, защото тя отъ деня на своето обединение не е престанала да търси

<sup>1)</sup> Презъ 1937 г. излѣзе отъ печать книгата Y. Problemi del Mediterraneo отъ италианеца Gaspare Ambrosini, доста обемисто съчинение, но разглежда нѣщата едностранично — отъ чисто фашистко гледище.

Иначе ще остане впечатлението, че още не сме се отказали отъ лошия си навикъ да развалиме това, което други сѫ построили, тъй като морското корабоплаване въ свѣта по основа не е държавно, макаръ че се подпомага по единъ или другъ начинъ отъ държавите, а резултатите отъ държавното мореходство въ СССР, Румъния и Турция далеко не сѫ насырдчителни.

Въ заключение на всичко извършено досега се получи една печална картина, че тия, които „удържавяваха“, нѣмаха смѣлостта да довършатъ на справедливата основа на закона започнатото дѣло, попрѣчиха на Б. Т. П. Д-во да продължи своята редовна и творческа работа и нанесоха за дълго непоправимъ ударъ, не на акционерите, а на родното морячество, на българския морски транспортъ, на българското спопанство.

Ако все така продължаваме, ще доведемъ работите у насъ дотамъ, че никога нѣма да се намѣрятъ хора, които да си влагатъ капиталите въ морски, минни и други рисковани предприятия.

Това положение е ударъ върху държавата, то не може и не бива да продължи — или, или — но свършвате!

промъна на statu quo-to въ това море. Обаче, почти винаги до сега сѫ липсвали възможности да застраши сериозно трайно установените тамъ чужди интереси. Отъ членуването си въ бившия Троенъ Съюзъ<sup>1)</sup> можа да пожене само Либия и нѣкои турски острови. Съглашенските автори твърдятъ, че въпрѣки географската й близостъ съ източно Сръдиземно море тя не била допринесла нищо за провалянето на Отоманската империя. При приключване на свѣтовната война тя се показвала срамежлива и нерешителна въ искаанията освенъ за Адриатическо море срещу Югославия. Тайните договоръ отъ Saint-Jean-de-Maurienne по който трѣбаше да получи Смирна, бѣ анулиранъ поради отказа на Русия да го ратифицира. И обещаното й парче отъ Мала-Азия по силата на Лондонския договоръ бѣше изоставено отъ наследниците на Сонино, защото не искаха да се борятъ съ възходящия Мустафа Кемаль. Нѣщо повече, тя даде оръжие на последните и, преди Франция, изостави Англия въ нейните цариградски решения<sup>2)</sup>.

По силата на мирните договори около Парижъ Франция получи мандатъ надъ Сирия, а Англия — надъ Палестина<sup>3)</sup>. Италия наистина за-

<sup>1)</sup> Германия, Австро-Унгария и Италия. Въ началото на свѣтовната война последната напусна Тройния съюзъ въ името на сакто egoismo и се присъедини къмъ Тройното съглашение на Англия, Франция и Русия.

<sup>2)</sup> Когато Цариградъ бѣше окупиранъ отъ английски войски и султанътъ бѣше подъ пълното влияние на Англия.

<sup>3)</sup> Следъ съглашенската победа Англия и Франция искаха чисто и просто да си подѣлятъ бившите германски колонии и отнети отъ турски владения, но Северна Америка се противопостави енергично на това, та се реши населението отъ тия земи да бѫдатъ турени подъ настойничеството на Обществото на Народите, като недостатъчно зрели за самоуправление. О. Н. не ги управлява непосредствено, а повѣри грижата(?) затова, при режимъ на между-

крепи положението си въ центъра на Средиземно море. Границата ѝ откъмъ Бренеръ бъше гарантирана, а неприятелската австрийска флота отъ Адриатика изчезна. Това обстоятелство ѝ повторяха, особено Лойдъ Джорджъ, колкъмъ се оплакващ отъ нездадовляването ѝ въ Парижъ. Италианцъ, обаче, смилаха, че нищо не ги компенсира срещу нарастването на английската и френска мощь въ Средиземноморието. Виждайки стабилизирано положението на Турция, тя почна да търси другаде колонии, като се позавава на величието на Римската империя или на славната Венеция. При все това г. Мусолини е билъ реалистъ, та вижда, че съ собствени сили не може да измъни нѣщата, макаръ да подържа съ огненото си слово духа на възродена Италия. Докѫде може да стигне Италия отъ чувството си на подтисната и незачетена въ Парижъ? — Това е въпросъ на додадки...

Отъ друга страна, въ продължение на много години, въ миналото Франция и Англия бъха въ остьръ конфликтъ. Трѣбаше да се изминатъ 20 години, за да признае Англия френските граници въ Алжирия, а зависътъ и спороветъ между тѣхъ продължиха до XX вѣкъ<sup>1)</sup>. Годината 1904 даде първото подобрене, като реакция срещу нарастващите сили на Германия, а годинитъ следъ свѣтовната война направиха, щото нарастването силата на Англия въ Средиземно море да се счита за нарастване и на френската мощь<sup>2)</sup>. Обединениятъ стратегически сили на тѣзи две велики държави съ отъ огромна величина. Наистина, Италия има преодоляващо положение въ центъра на Средиземноморието, но дветѣ му крайни врати се държатъ здраво отъ други. Очакваше се Италия да извлѣче известни изгоди отъ гражданская война въ Испания и отъ смутоветъ въ Палестина. Но дали ще е въ състояние да създаде сериозни прѣчки на другите сили? Тя се помъжчи чрезъ радио Бари да се прогласи за доброжелателка на арабите и на Ислама,

народенъ мандатъ, на онѣзи държави, които поради географското си положение и голѣма опитъ можели да бѫдатъ най-полезни на цивилизацията — именно на Франция и Англия. Всѣка година получилътъ такъвъ мандатъ трѣбва да дава докладъ до О. Н., който трѣбва да се проучва отъ постоянния съветъ...

<sup>1)</sup> Даже презъ 1898 год. всички очакваха да избухне война между Англия и Франция. Въ Суданъ се срещнаха и събра дветѣ колониални експедиции: английската, която отъ Египетъ се е движела къмъ горния Нилъ, и френската, идваща отъ Западна Африка къмъ Египетъ. Франция отстъпила и спаси мира. Следъ това, поради ангажирането на Русия съ Япония, равновесието въ Европа се наруши. Франция, не можейки да разчита на единствената си съюзница — Русия — се видѣ изолирана, та побѣзда да уреди отношенията си съ враждебната до тогава Англия.

<sup>2)</sup> Съ конвенцията отъ 8. IV. 1904 г. Великобритания се съгласи да даде на Франция свобода на действие въ Мароко, а пъкъ Франция се отказа отъ всѣкакви рекламиции относно Египетъ. При все това, до денъ днешенъ, единствената Велико-britания отказва да закрие своянъ консулски съдилища въ Мароко.

Германия се раздвижки отъ това съглашение, като забарира въ Танжеръ на 31. III. 1905 г., гдео, бравирайки френско-британската спогодба, кайзеръ Вилхелмъ лично потвърди независимостта на мароканския султанъ. Свика се, на 7. IV. 1906 г., европейска комисия въ Алжизирадъ, на която Франция е възложена отъ съюзниците си италианци, на които Франция е обещала Либия. Прокламира се суверенитетъ на султана, а Франция и Испания бъха натоварени въ съответните части на Мароко съ полицейска служба. Гл. бел. 2 стр. 86.

както Вилхелмъ II преди свѣтовната война. Съседните на Палестина арабски страни съ възбудени отъ палестинскиятъ безредици; това възбуждение стигна даже до северо-африканскиятъ марокански бръгове на Франция. Какви съ крайните резултати отъ това? Арабите съ подозителни хора, но пакъ виждатъ дадениятъ свободи и напредътъ отъ Англия на Иракъ и Египетъ, та мъжко биха съмнили англичаните съ италианци. И победата на Франция изглежда, че не увеличи потенциала на съидейниците му. Много съмнително е Италия да рискува нещо за Гибралтар; много време ѝ трѣбва да излѣкува ранитъ си.

## II.

Конференцията въ Монтрео възстанови прѣвата на Турция върху Дарданелите, но същевременно тя бѣше „назначена“ за пазачъ на вратата на тѣзи тѣснини. Правото на Русия да преминава нейни кораби отъ Черно море въ Егейа презъ вратите въ неутрална Турция прибави новъ чинителъ на равновесието на средиземноморските сили. Това не е благоприятно за Италия, и тя отказа на времето да участвува въ Монтрео. Па и отношенията между Турция и Италия не съ отъ най-добритъ, а отъ първата зависи кого да пропустне презъ вратите като тѣхъ пазачъ.

Отъ друга страна англо-египетското приятелство осигурява лесното опазване източните врати на Средиземно море — Суецкия каналъ, като голѣма част отъ тежестите за това пазене се поематъ отъ самия Египетъ.

Италия и Великобритания владѣятъ нѣколко острови на безпомощната Гърция. Англия възнатърѣваше да върне о-въ Кипъръ въ края на свѣтовната война, но инцидентътъ съ обстрелването на Корфу отъ италианците осуети това намѣрение.

Благодарение на редъ икономически отстъпки, отношенията между Италия и Югославия съ подобрени, но дали съ здраво сърдечни следъ прѣкотърното засилване на Италия въ Адриатика поради завземането на Албания? Трѣбва да кажемъ, че това нейно положение ѝ позволява да отдѣля време и сили за безкрайните търкания относно Тунисъ<sup>1)</sup>, но и за него французи и италианци ще намѣрятъ винаги единъ времененъ modus vivendi.

И Португалия, макаръ извѣнь Средиземноморието, е важенъ факторъ за равновесието на

<sup>1)</sup> Протекторатътъ на Франция върху Тунисъ се установи съ договоръ отъ 12. V. 1881 г. между френския генералъ Bréart и туниския бей, допълненъ съ договоръ отъ 8.IV.1881 г. Тунисъ е запазилъ юридическата си личност по международното право отдално отъ тази на Франция, като суверенитетъ му е намаленъ във външно и вътрешно отношение. Тунискиятъ бей има право на пасивна легация, но не и на активна, т. е. къмъ неговата особа, като държавенъ глава, могатъ да се акредитиратъ дипломатически агенти на други държави, но той не може да изпраща такива, защото се представлява въ чужбина отъ френските дипломатически представители. Франция има свой генерал-резидентъ, аташиранъ къмъ бея. Главнокомандуващиятъ на френските войски въ Тунисъ се назначава отъ бея-регентъ за туниски воененъ министъръ. Франция отмѣни тамъ капитулациите, на което нещо най-много се противопостави Италия. Голями неприятности създаватъ на френската администрация дестурнистътъ — ревизионистическо движение — подкраждани еднакво отъ комунизма и италианските конспирации.

Отъ 1868 г. тамъ е имало международна финансова комисия, отъ която Франция се е отъзвала презъ 1884 год., като е погасила съ свой заемъ задължението на туниското регентство. Френските войски ще стоятъ тамъ до второ споразумение.

силитѣ тамъ. Но стогодишното й приятелство съ Англия (единственствъ случай въ европейската история), която даже пази нейните колонии, я прави върна на последната.

## III

До преди свѣтовната война Италия търсѣше помощта на съюзниците си отъ Тройния съюз срещу Франция. Австрия съвсемъ не е била отзивчива къмъ това италианско искане, но Германия е сключила, следъ 1891 г., таен договоръ съ Италия, по силата на който първата се задължава да помага на Италия срещу Франция при конфликтъ относно Средиземно море<sup>1)</sup>.

Дали и днесъ съществува подобенъ договоръ или съгласуванъ планъ за общо действие? И, ако съществува, нѣма ли да понесе сѫбдата на стария, защото не е преислено като се казва, че историята се повтаря. Едно е сигурно, че докато съществуват недоразуменията между Италия и другите заинтересувани въ Средиземно море сили, то Германия ще е съ доста развързани ръце по другите мѣста, поне докато се дойде, поради умората на населението отъ досегашното нервно напрежение, до общоевропейско успокояване. Впрочемъ, да не забравяме, че преди свѣтовната война, презъ 1911 год., Германия бѣше постигнала компромисъ съ Франция<sup>2)</sup>. Но яви се Русия. Дарданелите се укрепяваха отъ германски моряци и инженери. Позицията на германското влияние въ Тур-

<sup>1)</sup> Чл. IX. — Германия и Италия се задължават да си помагат за поддръжане териториалното statu-quo въ североафриканското Средиземноморие, а именно: Киренаика, Триполитания и Тунисъ (тогава турски владения).

Но ако следъ обстойно проучване на положението отъ Германия и Италия, едната и другата счete, че поддръжането на statu-quo-то става невъзможно, Германия се задължава, следъ предварително и формално съглашение, да подкрепи Италия при всяка акция подъ формата на окупация, която последната би предприела въ тия мѣста съ огледъ на запазване равновесието или за добиване легитимна компенсация.

Чл. X. — Въ случаи, че Франция предприеме действия за разширяване нейната окупация или протекторатъ или своя суверенитетъ, подъ каквато и да било форма върху североафриканска територия, поради което Италия би счела, за запазване интересите си въ Средиземно море, да предприеме действия върху казаните североафрикански територии или прибѣгне къмъ крайни мѣри върху френска територия въ Европа, то последвалата отъ това война между Италия и Франция ще съставлява ipso facto, по поискване на Италия, casus foederis общо за Германия и Италия, съгл. чл. II и V отъ този договоръ.

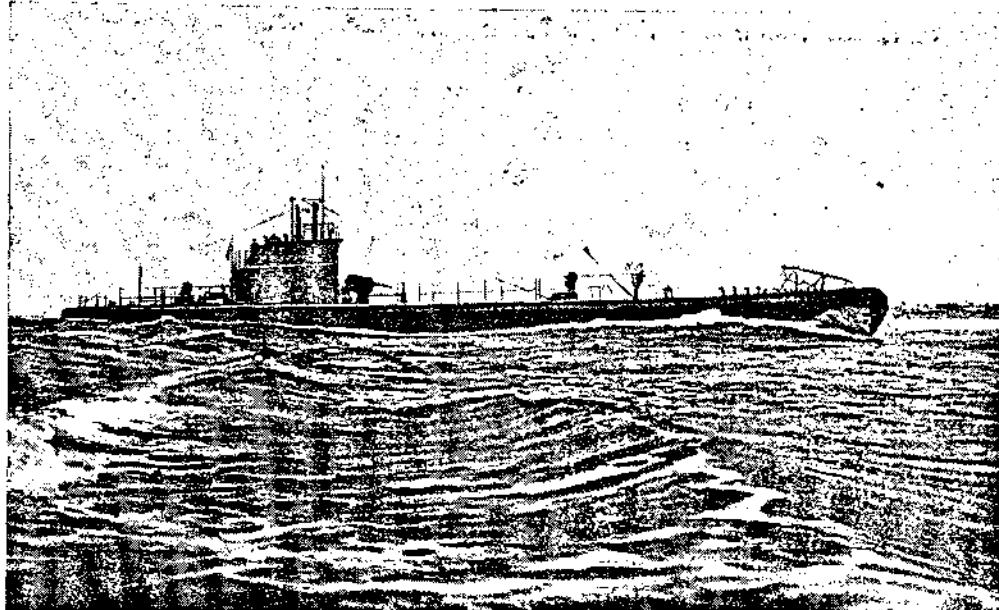
<sup>2)</sup> И следъ конвенцията отъ 1906 г. Германия продължаваше да противодействува на френскиятъ преимущества въ Мароко. Станаха инциденти съ нѣмски дезертьори отъ френски чуждестранен легионъ, а презъ 1911 год. Германия прати военния си корабъ „Panther“ въ Алжиръ, за да „брани застрашението интереси на свои поданици“. Починаха се дълги преговори, които свършиха съ френско-германски договоръ отъ 4 XI. 1911 г., споредъ който се призна френскиятъ протекторатъ надъ Мароко при известни икономически изгоди за Германия. За Мароко се предвиди сѫдебно и економическо равенство между Франция и другите страни, а за Тунисъ има само сѫдебно равенство. като компенсация Франция отстъпи на Германия 250,000 кв. км. отъ колонията си Конго съ 1,200,000 жители, които си върна следъ свѣтовната война.

Я между Франция и Мароко протектората се оформи съ договоръ отъ 30.III.1912 г., като Франция, между другото, се задължава да пази султана отъ всяка заплаха срещу неговата личност и държавата му.

ция отъ младотурската революция нататъкъ представляше огромна заплаха за Англия и Русия, та, мимо френско-германския компромисъ се стигна до свѣтовната война. Днешното положение е друго. Турция и Русия сѫ приятели, но пъкъ германското проникване къмъ Балканите съвсемъ не е за пренебрегване.

Що се отнася до Италия и нейното поведение, не ще е излишно да припомнимъ, че когато бѣше членка на Тройния съюзъ преди свѣтовната война, тя винаги се нагаждаше тъй, че да не поема задължения насочени срещу Великобритания. И сега пакъ съществува англо-италианска декларация отъ 9. I. 1937 г., съ която се задължава да тачатъ взаимните си интереси въ Средиземно море, въпреки осъта Римъ — Берлинъ и громките манифестиции въ италианския парламентъ... Но не трѣба да съмътаме, че тѣзи задължения изключватъ опитът за видоизмѣняване режима за италианските заселници въ Тунисъ, за международния контролъ въ Суецъ и Танжеръ, па и за Дарданелите. Отъ друга страна не сѫ италианските държавници да не знаятъ, че английските срѣдиземноморски интереси сѫ отъ особено жизнено естество; тѣ засегатъ основите на великобританската империя, и тя не ще се шегува при сериозна заплаха, а англичаните сѫ отъ особено жизнено естество; тѣ засегатъ основите на великолепната империя, и тя не ще се шегува при сериозна заплаха, а англичаните сѫ най-добре правятъ разлика между сериозното и дребното, като напр., акцията въ Албания. Англия и Франция ще подържатъ до последна капка кръвъ своята жизнени интереси въ Средиземно море, едната касателно пътя за Индия и Далечния Изтокъ, другата — за североафриканската си колониална империя. Обаче, не помалко „жизнено“ е желанието на Италия да заздрави собствената си сигурностъ единакво отъ морето и отъ къмъ Бренеръ — Триестъ. Не може да се оспори, че Англия и Франция нѣматъ интересъ да запазватъ съществуването на успокоена Италия, но за това тя трѣба да получи известно удовлетворение на римското си честолюбие въ Тунисъ и Джибути относно нѣкои икономически интереси и досежко контрола на Суецъ, кждето, по свидетелството на видни англичани и французи, тя има легитимни интереси. Едно указание за бѫдещия ходъ е обещанието на Италия да изтегли „доброволците“ си отъ Испания. Що се отнася до Тунисъ, не сѫ незначителни отдѣлните английски мнения, че Франция е щѣла да направи по-добре, ако не е била учредила протекторатъ надъ тази страна. Нѣщо повече, препоръчва се „въ подобенъ моментъ“ да бѫде сериозно погледнато на легитимните италиански интереси и самолюбие. Отъ 60 години насамъ този въпросъ силно вълнува чувствителния италиански народъ. По поводъ на Тунисъ и подъ влиянието на италианското раздразнено обществено мнение бѣ сключенъ тройниятъ съюзъ между Германия, Австро-Унгария и Италия, обаче мѣродавни италиански автори не забравятъ, че Бисмаркъ окуражи Франция да окупира Тунисъ.

Какво ще бѫде положението утре? Нека всѣки самъ сѫди, като има предъ видъ историята и факта, че интересите на великиятъ сили си оставатъ непромѣнени въ главните си черти, и че за малки интереси не ще рискуватъ нищо, затова малките народи да стоятъ по-настрани.



Сава Ивановъ  
Капитанъ I рангъ

## Скритата и изненадваща атака на подводници срещу бойните кораби на противника

(Няколко характерни случая от Световната война)

Въ статията — „Скритността на торпедните атаки от подводници срещу бойните кораби на противника“ от М. Долининъ, поместена въ руското военно-морско списание „Морской сборникъ“ № 4 от 1938 год., сѫ дадени нѣколко характерни примѣра отъ действията на подводници през време на Световната война, които преведени и допълнени даваме тукъ по-долу.

На 22 септемврий 1914 година германскиятъ подводникъ „У-9“ атакувалъ и потопилъ единъ следъ други три английски броненосни кръстосвача, и въпрѣки че подводникъ се е намиралъ около тия кръстосвачи въ течение на единъ часъ и 15 минути и много пѫти е повдигалъ морегледа (перископа) си и е пусналъ отъ близко разстояние по тѣхъ общо 6 торпеда, той все пакъ не е билъ забелязанъ и откритъ. И не само това, но дълго време следъ потъването на тия три английски кръстосвача се е считало, че тѣ сѫ загинали отъ натъкане на мини за заграждане.

На 13 септемврий 1914 г. английскиятъ подводникъ „Е-9“ потопилъ въ Хелголандския заливъ германски стражеви кръстосвачъ „Хела“. Подводникъ е приближилъ почти плътно до кръстосвача (на около 18 метра отъ него) и въпрѣки това никой отъ кръстосвача не забелязаль приближаването и торпедния изстрелъ.

На 27 май 1915 година германскиятъ подводникъ „У-21“ продължително време маневриралъ въ Дарданелите съ цель да заеме изгодна позиция за атакуването на английския линеенъ корабъ „Мажестикъ“, който вече е билъ предупреденъ за присѫствието на противникови подводници въ Егейско море и който е ималъ множество средства за противоподводна охрана, и все пакъ германскиятъ подводникъ „У-21“ не билъ откритъ и забелязанъ въ момента на атаката.

Английскиятъ подводникъ „Е-20“, който е чакъ на уговорено място въ Мраморно море да се срещне съ французкия подводникъ „Тюркуазъ“, въпрѣки тихото море и отлично време не можалъ да забележи своя врагъ — германския подводникъ „УБ-14“.

На 26 априль 1915 год. другъ английски подводникъ („AE-2“) два пѫти безнаказано стрелялъ съ торпедо срещу турския линеенъ корабъ „Торгутъ-рейсъ“, отъ който корабъ до третия торпеденъ изстрелъ не могли да видятъ нито изстрелянитѣ едно следъ друго две торпеди, кито морегледа на подводника „AE-2“.

Презъ 1917 година английскиятъ подводникъ „Е 52“ потопилъ внезапно германския подводникъ „УЦ 63“. Английскиятъ подводникъ можалъ да спаси само единъ подофицеръ отъ потопения германски подводникъ. Следъ спасяването си германскиятъ подофицеръ разказалъ следното: „Нощта бѣше много студена. Соящиятъ на стража офицеръ заповѣда да му донесатъ на командния мостикъ чаша кафе. Въ това време излѣзе на командния мостикъ механикътъ и завърза разговоръ съ стоящия на стража офицеръ, който поради тази причина, отслаби наблюдението си върху повърхността на морето. Английскиятъ подводникъ „Е-52“ бѣше забелязанъ едвамъ въ момента, когато торпедото му се удари въ нашия подводникъ“.

На 21 август 1916 г. рускиятъ подводникъ „Непра“ се намиралъ въ кръстосване не далечъ отъ българския черноморски брѣгъ, ясно проектирайки се на свѣтлия фонъ на хоризонта, който на  $\frac{3}{4}$  билъ покритъ съ облаци. Той билъ забелязанъ и атакуванъ отъ германския подводникъ „УБ-7“, при това торпедите му били забелязани едвамъ тогава, когато не било възможно да се отклони рускиятъ подводникъ отъ тѣхъ. За щастие на руския под-

водникъ „Нерпа“, попадналото въ него торпедо се ударило въ стената му при много остьръ жгъл на срещане и затова не можало да се взриве. Както се оказало въ последствие, въ момента на атаката на палубата на руския подводникъ „Нерпа“ е имало много наблюдатели. Всичката свободна отъ стража обслуга се намирала на горната палуба на подводника, обаче не наблюдавала за откриване на неприятелски подводници, а гледала появилитѣ се въ морето смерчове.

Въ 1916 година голѣмото число охранни кораби, които охранявали германските линейни кораби, назначени за осигуряването на операцията въ връзка съ спасяването на два свои подводника, заседнали на плитко при брѣговете на Дания, съвсемъ не забелязали английския подводникъ „Ж-1“, който успѣшно атакувалъ германските линейни кръстосвачи „Гросеръ Курфюрстъ“ и „Кронпринцъ“.

На 11 ноември 1914 г. германскиятъ подводникъ „У-12“, опериращъ въ Дувърския проливъ, забелязаль стоящата на котва при вълнолома въ Диль английска канонерка „Найгеръ“, безъ да има каквото и да е противоподводно охранение. Той потопилъ канонерката, безъ тя да го забележи и вземе каквото и да е мѣри за отбраната си.

Въ края на сѫщата 1914 г. другъ германски подводникъ („У-18“) безпрепятствено се промъкналь на рейда въ Скала-Флоу, и само отсятъстието въ този денъ тамъ на голѣмитѣ боеви кораби е избавило английския голѣмъ флотъ „Грандъ-флитъ“ отъ тежки загуби.

На 25 август 1915 г. германскиятъ подводникъ „У-9“ сѫщо така свободно и незабелязано се промъкналь на рейда въ Уте (Балтийско море — финландските шкери), кѫдето често се намирали на котва руските броненосни кръстосвачи.

При други два подобни случая, благодарение на лошата организация и действие на противолодковото наблюдение и отбрана въ котвенитѣ мѣста на съглашенските военни кораби, се е удало на германски подводници да нанесатъ на противника систа сериозни повреди.

На 3 декември 1916 г. германскиятъ подводникъ „У-38“ се приближилъ къмъ пристанището Фунчалъ, открилъ присъствието на стоящите на котва французки и английски кораби и безнаказано потопилъ последователно единъ следъ други три отъ тѣхъ.

Почти следъ една година, на 11 ноември 1917 г., германскиятъ подводникъ „У-38“ се приближилъ къмъ сирийския брѣгъ (Средиземно море), кѫдето стояли на котва на защитенъ рейдъ английски кораби, действуващи съвместно съ армията на брѣга. Безъ да бѫде забелязанъ отъ никого, германскиятъ подводникъ „У-38“ безнаказано атакувалъ съ торпеда и потопилъ единъ торпедоносецъ и единъ мониторъ.

Най-после, даже английските кораби-примки, които сѫ имали специална задача да се борятъ срещу германските подводници, и тѣ въ цѣлъ редъ случаи сѫ допускали последнитѣ да се доближаватъ до тѣхъ незабелязано въ подводно положение на тѣрьде близко разстояние и да ги потопяватъ съ торпеда. Такива случаи е имало, напримѣръ, съ кораба-примка „Эилфа“ на 11 юни 1918 г., съ „Брекондейлъ“ на 5 август 1917 г., съ „Прайзъ“ на 14 август 1917 г., съ „Стоункропъ“ на 18 сеп-

темврий 1917 г., съ „Арбетюзъ“ на 16 декември 1917 г. и съ „Стокфорсъ“ на 30 юлий 1918 г.

На 15. III. 1915 г. германскиятъ подводникъ „У-20“ близко около Северния каналъ срещналъ и атакувалъ връщащия се отъ морето въ базата си за натоварване на въглища английски спомагателъ кръстосвачъ „Амброзе“. Забелязаль торпедото, кръстосвачъ се отклонилъ отъ него съ съответно измѣнение на курса си. Отправяйки се следъ това да преследва подводника, кръстосвачъ съ своето неудачно маневриране му далъ възможност да го атакува още веднъжъ.

Сѫщото станало и при атаката на германски подводникъ „УБ-6“ срещу английския миночистачъ „Колумбия“ въ Дувърския проливъ на 1 май 1915 год., когато поради неудачно преследване миночистачъ е далъ възможност на подводника вторично да стреля срещу него и да го потопи.

Въ сѫщия денъ английскиятъ подводникъ „Е-14“, намирайки се въ Мраморно море, атакувалъ движащата се сама турска канонерка, изпълнявайки стражна служба. Канонерката се опитала да тарани английския подводникъ „Е-14“, но маневърътъ й билъ сѫщо неудаченъ. Избѣгвайки тарания ударъ и ползвайки се отъ зазяването на противника, подводникътъ „Е-14“ скоро наново атакувалъ канонерката.

На 16. VIII. 1915 г. английскиятъ подводникъ „Е-5“, носейки въ Хелголандския заливъ отговорната, но монотонната позиционно-разузнавателна служба, решилъ малко да се „позабавлява“. Забелязаль въ морегледа си на разстояние 10 километра германския страженъ торпедоносецъ, командирътъ на подводника изплававъ въ позиционно положение, за да привлече вниманието му и даже открилъ капака на бойната кула. Съвършенно естествено, че германскиятъ торпедоносецъ съ пъленъ ходъ се насочилъ къмъ подводника, за да го накаже за подобна дързостъ. Подводникътъ, обаче, се потопилъ, развърналъ се (обърналъ се) и атакувалъ приближаващия се противникъ, макаръ и безуспѣшно.

Отбелязвайки доста смѣлитѣ и бѣрзи действия на командиря на „Е-5“, трѣбва да се изтъкне, че въ следващите години на войната, следъ появяването на противоподводнитѣ бомби, действуващи по желание на време или на опредѣлено място подъ водата, подобни „развлѣчения“ на подводниците не сѫ минавали безнаказано.

На 25 април 1916 год., въ деня на кръстосвачното нападение на германците срещу английското крайбрѣжие, германскиятъ подводникъ „УБ-18“ забелязаль пѫтуващите отъ Ярмутъ въ надводно положение 4 английски подводника отъ типа „Е“. Германскиятъ подводникъ „УБ-18“ атакувалъ челния английски подводникъ „Е-22“, който, забелязаль морегледа му, на свой редъ пустналъ по него торпедо и се опиталъ да тарани противника си, но германскиятъ подводникъ „УБ-18“ успѣлъ да се гурне подъ него. Изплававъ наново подъ морегледъ, германскиятъ подводникъ „УБ-18“ видѣлъ английския подводникъ „Е-22“ на изгоденъ за себе си курсовъ жгъл и вторично го атакувалъ, въ резултат на което английскиятъ подводникъ „Е-22“ загиналъ.

На 2. XI. 1917 г. германскиятъ подводникъ „УЦ-65“, пѫтувайки за Зеебрюгге, забелязаль море-

гледа на английския подводникъ „Ц-15“. Бързайки да се върне въ базата си, командирът на „УЦ-65“ не го потопилъ и не измѣнилъ курса си, разчитайки само да се отклони отъ торпедото, което, между другото, той е правилъ и по-рано не веднъжъ и винаги успѣшно. Действително, германскиятъ подводникъ „УЦ-65“ се отклонилъ отъ единото торпедо, но въ него съвършено неочаквано попаднало другото, изстреляно, както се уяснило въ последствие, съ съответното поставяне на прибора Обри за жгловата стрелба. По този начинъ, лекомислието на командира на германския подводникъ „УЦ-65“ било жестоко наказано.

Единъ другъ характеренъ случай—последенъ примѣръ — е тоя съ английския спомагателенъ кръстосвачъ „Мармора“, съпровождащъ единъ керванъ търговски транспорти. На 14. XI. 1917 г. при островъ „Мадейра“, на разстояние 12 километра, той забелязалъ германския подводникъ „У-151“. Курсът на конвоя (кервана) билъ моментално измѣненъ, за да остане подводникът вънъ отъ кръга на атаката. Когато кръстосвачът отишълъ напъво да се присъедини къмъ конвоя, то неочаквано за него самъ попадналъ въ кръга на атаката. На подводникъ „У-151“, макаръ и трудно, но все пакъ му се удало да атакува кръстосвача.

\* \* \*

Опитът отъ свѣтовната война ни учи, че въ бѫдещата война на море въпросът за скритността на торпедните атаки отъ страна на подводниците, а особено срещу бойни съединения, имащи мощно противоподводно охранение, ще биде още по-напложителенъ, при това решението му може да се достигне по три линии (пътища): първо — подобрене техниката на самите атаки, второ — подобрене качествата на управлението на подводника при подводенъ ходъ и при бойно маневриране и трето — осигуряване невидимото движение на торпедото подъ водата.

Заедно съ това, също така наложително изниква и другъ въпросъ — подобрене и усилване срѣдствата за наблюдение срещу подводниците и срѣдствата за откриване на изстреляните торпеди.

Въ заключение трѣбва да се изтъкне, че подводникът може да биде едно сигурно и мощно оръжие, както срещу търговските кораби, обаче за да има пъленъ резултатъ, ще биде необходимо да произвежда атаките си възможно най-скрито за окото на противника и въ сѫщото време да биде много наблюдателенъ и предпазливъ.

## Случай отъ войната

Въ брой 135 отъ т. г. на „Морски журналь“, излизашъ въ Прага, капитанъ II р. К. Г. Люби дава дописка отъ Парижъ, съ спомени на бившите руски офицери отъ подводните лодки. За покровител на подводниците е билъ избранъ пророкъ Ионъ. Всѣка година на неговия празникъ бившите офицери—подводници се събиратъ и въ другарска беседа се отдаватъ на спомени отъ съвременна имъ служба.

Между интересните спомени на К. Люби се разказва и такъвъ, който не малко ще заинтересува и насъ, защото той изнася единъ случай, когато руски подводникъ е влѣзълъ въ пристанището на гр. Варна. Ще го предадемъ точно, защото слушаятъ е много поучителенъ за насъ.

Командуващиятъ флота, вице-адмиралъ Колчакъ, изпрати подводна лодка въ разузнаване. Съ нея замина, като пасажеръ флагъ-капитана (началника) на разузнаването, капитанъ I р. Нищенковъ, също подводенъ офицеръ. Лодката се завърна. Командирътъ докладва за похода и представя смети на копирна книга планъ и рисунки. Колчакъ е учуденъ:

— Какъ? Ще речете, че сте били толкова време вътре въ пристанището на Варна и сте нарисували всичко това?

— Тъй вѣрно, ваше превъзходителство.

Влѣзлиятъ флагъ-капитанъ потвърждава и веднага разказва на Колчакъ при каква обстановка се е извършвала „работата“.

Лодката лежала на дъното и отъ време на време измѣквала на повърхността морегледа си, та навигационниятъ офицеръ да може да направи всички нуждни рисунки на складове и място на корабите. Разбира се, че напрежението въ командната кула е възбудено. Ако откриятъ лодката, тя не може да се скрие въ дълбочина. Тя въ сѫщност е заседала. За да се мръдне отъ мястото си, тя трѣбва да изплува и да се отдалечава съ приспособление морегледъ, иначе той ще стърчи много високо надъ водата. Значи всѣки пристанищенъ каторъ-влѣзачъ може да я тарани и да открие кулата ѝ, като кутия сардели. И въ този моментъ отдолу се раздава гласъ къмъ командира.

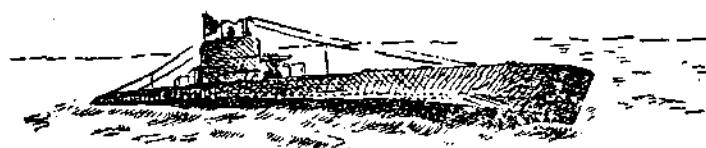
— Ваше-скородие, ваше-скородие (ваше високоблагородие) — вика той упорито, настойчиво.

Командирътъ, смѣълъ подводникъ, отскоча отъ перископа съ неволната мисъль, че се е случило нещо въ централния постъ.

— Какво има, говори!

— Кашата ще преври, ваше-скородие, може ли да даваме обѣдъ на командата?

В.



Веселина Геновска – Герчева

## Морската и колониална лига въ Полша

Морето ни отвори вратата къмъ широкия свѣтъ, то ни изравни съ другите народи, то ни даде свобода и право да бѫдемъ навсѣкъде, кѫдето сѫ морето и небето.

Игнаци Мошчицки  
председател на полската република.

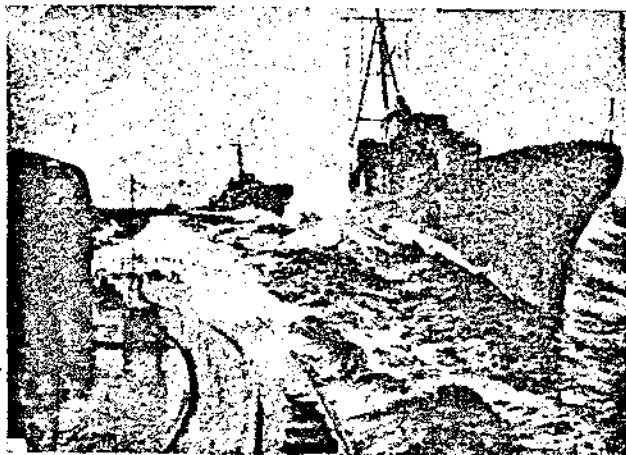
У народи, които проживяват дълги години свободенъ животъ, националният патъсъ обикновено значително отслабва. Този патъсъ, който пламва при всѣка опасностъ за посегателство върху националната свобода. Его защо, много начинания, които целятъ една по-солидна подготовка за отбрана и сигурностъ, не могатъ да бѫдатъ дълбоко почувствувани отъ единъ народъ, който въ течение на десетилѣтия и столѣтия се е чувствуваъ свободенъ и независимъ и е привикналъ на спокоенъ и творчески животъ. Обратно, националният патъсъ и готовността за борба сѫ бивали винаги силни у народи, които сѫ въ епохата следъ отвоюването на своята свобода.

Единъ народъ съ повишенъ националенъ патъсъ, който понѣкога преминава границата на едно обикновено чувство и достига до култъ къмъ геройзма, е полскиятъ народъ. Може би, защото сѫ минали само двадесетъ години отъ неговото освобождение, и защото поколѣнието, които се бориха за свободата, още живѣятъ и вдъхватъ своите чувства на поколѣнието, които сега подрастватъ.

Може би и затова, че въ жилиятъ на този народъ тече славянска кръвъ, тамъ изближитъ на чувства сѫ по-силни и доминиращи надъ ежедневния животъ и дребните егоистични стремежи.

Въ Полша има три организации, които сѫ въ връзка съ отбраната и сигурността на страната и които броятъ надъ милионъ членове. Това сѫ Червениятъ кръстъ, Гражданската въздухоплавателна организация (L. O. P. R.) и Морската и колониална лига. Названията и на трите организации ясно показватъ смисъла на тѣхното сѫществуване и основните имъ идеи.

Морската и колониална лига въ Полша е организация твърде близка до френската Морска и колониална лига, а по идеи и пропаганда — до нашия Морски сговоръ.



Кораби отъ военния флотъ на Полша

Въпросътъ съ излаза на море е за Полша въпросъ на животъ и смърть, и сигурно при днешните политически условия, ако стане въпросъ Полша да бѫде изтласкана отъ Балтийско море, това ще доведе неминуемо до война. И то не само по висши политически и стопански причини, но и поради национално психологически. Съзнанието за необходимостта отъ морски излазъ е тъй дълбоко залегнало у всѣки полякъ, че не би могло нито за мигъ да се допустне, че така лесно биха се примирили съ загубването на този излазъ.

Въ момента, въ който Полша загуби своя излазъ на море, загубва своето значение, което има днесъ, не само политическо, но и стопанско. Държави съ развито стопанство и индустрия, безъ излазъ къмъ морето, сѫ вегетирали, или сѫ свършвали катастрофално (акто Чехословакия).

Всичко това е било достатъчно ясно на ржководните кръгове въ Полша, когато се слага началото на лигата. Въ основата на нейните основни принципи се поставя необходимостта отъ психологическо приобщаване на цѣлия полски народъ къмъ идеята за морето.

Затова пропагандната дейност на лигата е много широка и се използва всѣки малъкъ поводъ да се прави манифестация на любовта къмъ морето. Всѣки трети човѣкъ въ Полша знае химна на Балтика, а презъ февруари въсѣка година се чувствува по най-тържественъ начинъ празникъ на морето.

Съзнанието, че повърхностната пропаганда, преходните тържества и речите не оставятъ трайни следи, кара ржководителите на лигата да разширяват пропагандата и да я правятъ по-интересна. Така напримѣръ, презъ януарий т. г. бѣше устроенъ голъмъ конкурсъ между полските учители на тема, какъ най-добре се развива и култивира у децата любовта къмъ морето, какъ самите учители съвящатъ смисъла на гражданская и военна флота и какво е правилъ учителя за да въздействува на своите ученици въ тази насока. За най-добрите отговори, развити като отчетъ и идеи, се даваха много награди, нѣколко отъ които различни пътувания съ полски пароходи по море, разбира се безплатно.

Морската и колониална лига взема подъ свое покровителство всички прояви въ областта на литературата и живописта, свързани съ морето, и прави всичко възможно да насырди творците и да имъ даде възможност да развиятъ своите дарования.

Дава за тази цель възможност за безплатни пътувания съ полските пароходи, урежда изложби, издава книги, дава награди за най-хубавите произведения.

Презъ февруари т. г. Лигата устрои голъма морска художествена изложба. Покровителството на изложбата бѣ далъ известния генералъ К. Сос-

новски, а въ почетния комитетъ участвуваха сенатори, генерали и адмирали. Това отъ друга страна доказа, че доколко и самата официална власт ценят изкуството като свой мощен помощникъ въ психологическата подготовка на народа.

Въ тази изложба Морската и колониална лига раздаде нѣколко голѣми парични награди, почетния дипломъ на лигата и други наследчения. Откриването на тази изложба имаше духъ на голѣмо национално тѣржество.

Също така въ учебната програма, въ радиопрограмите за младежъта и учащите се морето е поставено на преденъ планъ. Децата още въ найранната си възрастъ се привързват къмъ него. Този интересъ се поддържа буренъ до тѣхното възмеждаване, докато се превърне въ съзнание за смисъла и значението на морето.

В. И.

## МИНОТЪРСЕНЕ

Голѣмата война бѣше въ разгара си. Отбраната на нашите брѣгове бѣше повѣрена на слабия ни флотъ и на брѣговата артилерия, която държеше подъ обстрела си минното заграждение предъ двата ни залива: Варна и Бургасъ. Войната ни свари безъ достатъчно въоружение на море. Германските подводни лодки, които дежурѣха въ Варна, играеха по-скоро психологическа роля, защото Варна не представляваше отъ себе си крепостъ, въ която тѣ да се считатъ обезпечени, като сѫбна почивка. Противникътъ – рускиятъ флотъ – не развиваше отначало особни действия по нашето крайбрѣжие. То не представляваше за него сериозенъ обектъ. Рускиятъ флотъ имаше сериозни противници въ лицето на двата кръстосвача „Гюбенъ“ и „Бреслау“ и подводниците, които го беспокоеха съ внезапните си нападения, затова вниманието на мощната ни противникъ бѣше насочено около Босфора.

Най-сериозното срѣдство противъ германските кръстосвачи и подводници бѣха мините за заграждане. А минното дѣло бѣше поставено най-добре въ руския флотъ. Затова този флотъ използваши широко това страшно оржине и съвѣше минни полета по всички вѣроятни птища на своите противници.

Първоначално рускиятъ флотъ се задоволяваше да държи само подъ наблюдение нашия брѣгъ, но когато за главнокомандуващъ на рускиятъ морски сили въ Черно море дойде адмиралъ Колчакъ, обстановката се измѣни коренно. Рускиятъ флотъ стана активенъ. Въ една нощъ проходитъ презъ минните полета на Варна бѣха задръстени съ руски мини. Изведнъжъ срѣдствата ни за чистене на мините се оказаха негодни и примитивни. Минночистачите заеха първенствувашо значение и отъ тѣхната дейност зависѣше безопасността на корабите, които влизаха и излизаха отъ Варна и Бургасъ. Миночистенето, една отъ най-опасните морски работи, стана главната ни цель, защото заливите на рискуваха да останатъ затворени и да обрекатъ на бездействие всички кораби, намиращи се въ тѣхъ.

Минотърсенето се извѣршваше съ гребни

Като резултатъ на тази дейност днесъ има поколѣнието въ Полша, които фанатично биха се борили за морето и съ радостъ биха умрѣли, стига да знаятъ, че съ това ще осигурятъ морето за своята родина.

Въ много случаи, когато се пише за друга държава, нѣкога съмътъ за чужда пропаганда. Това не е така. За да напредваме, ние не бива да си затворимъ очите предъ това, което става около насъ. Ние трѣбва да знаемъ всичко и да се поучимъ. Разбира се, когато говоримъ за това, което е въ чуждите страни, трѣбва да вършимъ това не въ ущърбъ на нашите постижения, а като нѣщо отъ което можемъ да извлѣчимъ поука и да направимъ още нѣколко стъпки напредъ. Водима отъ това съзнание, написахъ горните редове.

лодки, които влажеха между себе си обикновено влаже съ словни тяжести, та когато се закачи минното влаже, да се означи мястото на намѣрената мина. Следъ това се отиваше надъ мината съ друга лодка, спущаща се до нея взривенъ патронъ, и следъ това миньорите се отдалечаваха, за да очакватъ взрива на мината. После се започваше ново подаване на търсачните влажета и гребане. Тази колкото рискувана, толкова и трудна работа се вървеше непрекъснато и зime и лѣте, когато състоянието на морето допушташе това.

Когато се доставиха първите моторни лодки, тѣ се използваха отначало за да водятъ до мястото на търсенето гребните лодки, а въ последствие и тѣ на двойки се използваха за сѫщата работа, но съ малъкъ ходъ, защото отъ голѣмата имъ скоростъ търсачното влаже изплаваше на повърхността и не даваше резултатъ.

Минната рота даде скъпи жертви при изпълнението на своята работа. Капитанъ лейтенантъ Минковъ загина въ Батовския заливъ съ 7 души при чистене на мините, на които потъна торпедоносецъ „Шумни“. Кондукторъ Докузановъ загина въ Бургаския заливъ, при поставяне на мини, а корабникъ Радевъ, заедно съ придружаващите го миньори, загина отъ взривъ на разоржавана мина въ залива съ Св. Никола.

Минната рота се топѣше постепенно предъ съзнанието за необходимостта да се поддържатъ проходите презъ минните полета, макаръ че срѣдствата, съ които разполагаше за това, не само че не бѣха подходящи, но бѣха примитивни и негодни за целта. Но войната ни наложи тежки задачи, които ние трѣбаше да решаваме. Липсата на подходящи срѣдства се замѣняше съ твърдата воля да се действува, затова жертвите изкупваха непростителните грѣшки на тѣзи, които сѫ считали, че нашиятъ флотъ е достатъчно въоруженъ за пассивна отбрана на брѣговете ни, та войната го свари съвършено лишенъ отъ най-необходимите срѣдства.

Телефонът на масата на командира на минната рота издрънча продължително и нервно. Къмъ 10 часа вечеръта командирътъ на ротата се нами-

раше въ канцеларията си, която му служеше и за спалня. Залисанъ въ своята бърза канцеларска работа, той не отговори на звъна, защото по това време го викаха закачливи другари, та по този начинъ си създаваха често пъти шеги.

Телефонътъ зазвъни повторно, и едновременно въ канцеларията се втурна ординарецътъ.

— Господинъ лейтенантъ, търси ви по телефона началникъ щаба.

— Яло, заповѣдайте, господинъ капитанъ! — Разбирамъ. Кое място е подъ подозрение? — Иланджикъ? Ако времето позволя ще тръгнемъ утре рано.

Командирътъ сложи слушалката на телефона и заповѣда на ординареца да извика корабника на ротата. Последниятъ се яви веднага въ канцеларията, очаквайки съ любопитство наредданията въ този късенъ часъ.

— Забелязано е нѣщо подозрително къмъ Иланджикъ. Утре ще тръбва да провѣримъ южния проходъ. Наредете миночистачната група да бѫде готова за тръгване въ 4 часа сутринята. Мень ще събудите въ 3 часа. Вземете суха храна за обѣдъ и всичко необходимо за означаване на минътъ. Свободни сте.

— Слушамъ, господинъ лейтенантъ.

Корабникътъ веднага напусна канцеларията, а офицерътъ наново се зае съ своята канцеларска работа, но вече разсѣянъ и безъ желание.

Сутринната зора свари малкия, отрядъ на югъ отъ носъ Галата. Наредени въ върволица задъ моторната лодка, навързани една задъ друга, четири гребни лодки съ по осемъ гребци се движеха къмъ югъ, очаквайки наредданията на лодката-водачъ, въ която се намираше командирътъ. Сутринниятъ хладъ пронизва тѣлото. Всички сѫ загърнати въ свойтъ шинели и съ вдигнати яки, обърнали гръбъ къмъ посоката на движението, моряцътъ отъ гребнитъ лодки правятъ сутринната си закуска отъ сирене и хлѣбъ.

Пролѣтъта на 1917 година бѣше въ разгара си. Зората на изтокъ се разсипва съ феерия отъ най-прчудливи тонове, и на хоризонта се появява въ начало една свѣтла ивица. Отъ пурпурно-червена тя постепенно минава къмъ злато-жълта, за да бѫде последвана отъ ясно-жълтия и веднага ослѣпителенъ блѣсъкъ на излизашето на повърхността дневно свѣтило. То се колебае известно време въ разни форми, разлива се като жарава и най-после се очертава въ своето величие и изпраща първите си лжии за да приветствува захласнатите си наблюватели. Тѣ сѫ забравили въ този мигъ опасностите, които ги очакватъ, и гледатъ чудното явление на изгрѣва, каточели за пръвъ пътъ го наблюдаватъ. Всички се раздвижватъ. Топлината веднага се предава на хората.

Ограйдътъ отмина устието на „Харами-дере“ и забави хода си. Следъ малко последва сигналь, и влѣкачнитъ вижета бѣха прибрани. Лодкитъ поставиха греблата и се доближиха до моторната лодка.

Разпределени въ две двойки, между които се прострѣха търсачнитъ вижета, лодкитъ се раздѣлиха по на 50 метра една отъ друга. Като се насочи първата двойка, втората застана задъ нея на около 50 метра и въ страни, така чѣ даетъ двойки да могатъ да провѣрятъ една ивица широка

около 75 метра. Лодкитъ тръгнаха следъ моторната лодка. Лопатитъ започнаха своята монотонна работа. Ограйдътъ пое своето бавно движение въ търсено на невидимия опасенъ врагъ, който всѣки моментъ може да бѫде откритъ. Движатъ се на около една миля отъ брѣга. Лопатитъ равномѣрно бѣсватъ надъ повърхността, гребцитъ правятъ свойтъ плавни движения напредъ и назадъ, а жилеститъ рѣже стискатъ греблата съ желание да дадатъ по-голѣмо движение на лодкитъ. Тѣ едва се движатъ. Задъ тѣхъ се влачи подъ водата провисналото между лодкитъ виже съ оловни тежести. То се стреми да сближи лодкитъ, затова кърмчиците действуватъ въ обратна посока, та ходътъ е още по-бавенъ. Скоро щинелитъ ставатъ излишни. Дава се нареждане да се свалятъ. Моряцътъ снема всичко излишно отъ себе си. Бронзовитъ разгърденъ тѣла наново започватъ своята работа, и лодкитъ поематъ бавното си движение съ 1—2 мили въ часъ. Лѣ се изобилна путь. Времето се измѣрва по издигане на слънцето. Отъ моторната лодка предаватъ по рупора „пазете равнение“.

— Разъ, два!.. Налегни! командуватъ кърмчиците и бѣрзатъ да застанатъ точно по мястата си.

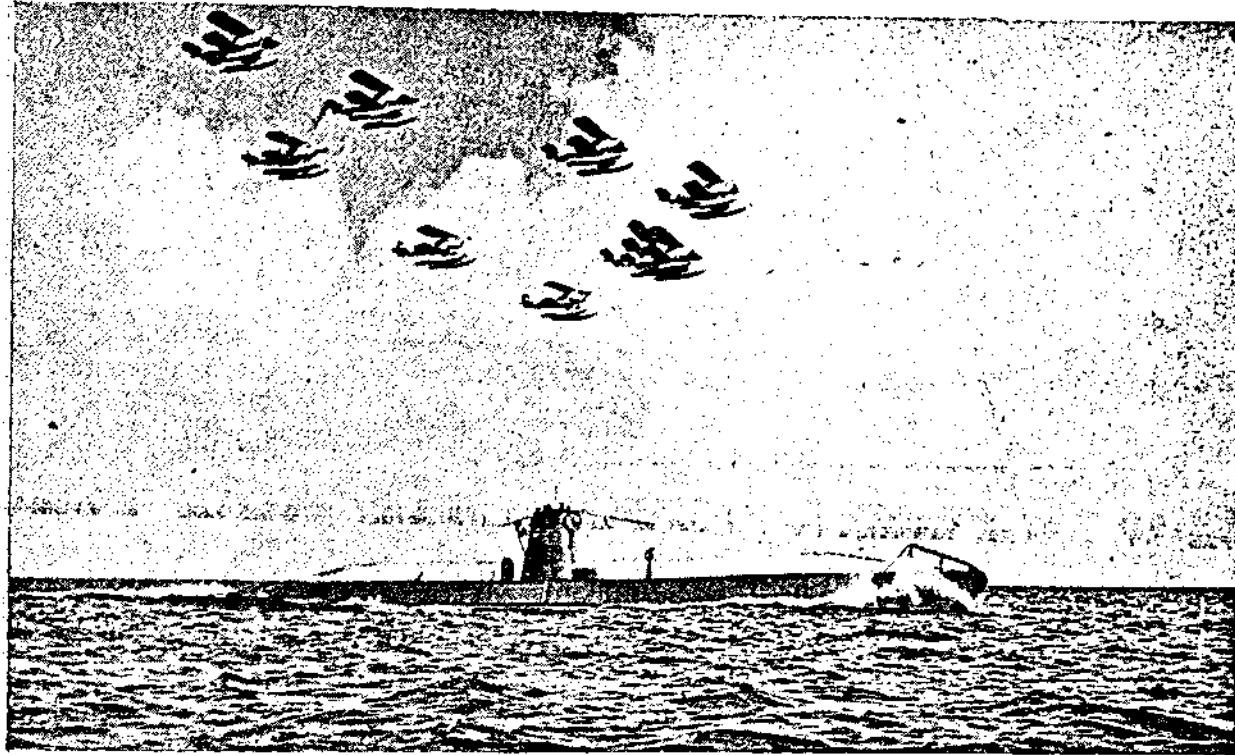
Гладката ширъ на морето се повдига отъ време на време и ту закрива, ту наново издига нѣкои отъ лодкитъ. Тѣ се люлѣятъ и следватъ своя бавенъ ходъ. Уморителната работа дотѣга.

— Ехъ, поне да намѣримъ нѣщо, та да знаемъ защо гребемъ,—ще се обади нѣкой и ще извие глава къмъ раззеленилия се брѣгъ, който мами съ своята хубава прохлада и тишина...

Следъ кратъкъ отдихъ, презъ време на който моряцътъ бѣрзатъ да раздвижатъ тѣлата си и да се измиятъ съ хладна вода, работата продължава. Къмъ обѣдъ наближаватъ носъ Иланджикъ. Отъ моторната лодка се забелязва, че първата двойка е намалила движението, та другата я настига. „Разъ, два, по-силно“, викатъ кърмчиците и нервно подръпватъ търсачното виже. „Налегни, разъ, два!..“ Задната двойка спира движението въ очакване другата да излѣзе напредъ. Отъ силното гребане дветъ предни лодки се сближаватъ и едновременно и двамата кърмчи даватъ сигналъ на водача, че нѣщо е закачено. Двата края на вижето се предаватъ на едната лодка, а другата отива за команда, който провѣрява вижетата и дава нареждане да се подведе друго по-тѣнько виже, което се затѣга около минното виже, а на горния му край се завързва дървенъ плавникъ, за да означава мястото. Всички знаятъ вече, че е закачена мина. Умората изчезва. Настроението е повищено. Погледитъ сѫ насочени въ водата съ желание да се проникне какво се крие въ дълбочинитъ.

Лодкитъ се връща назадъ, построяватъ се наново и тръгватъ по-влѣво отъ оставения плавникъ. Не следъ много се закачатъ втора и трета мина.

Уяснява се, че има цѣлъ редъ мини. Нуждно е обаче да се намѣри края имъ, за да се означи безопасенъ проходъ, та следъ това да се пристъпи къмъ постепенното имъ унищожение. Затова следнитъ търсения се правятъ въ дѣсно отъ първия плавникъ, като се предполага, че краятъ ще бѫде по-близо до брѣга. Правятъ се кжди гребания, защото линията е вече очертана.



„Модерната симфония“ на подводното и въздушното оръжие

Продължава се означаването на мините и линията се приближава все повече до брега.

За обядът гребните лодки се приближават до моторната лодка, получават провизията за моряците и така, подът слънчевите лжчи и полюляват на отътъвълните, командантата прави своя обядът.

Следът обядът търсено започва отътъвъд другата страна на минната линия вътре обратна посока, за да се провери нѣма ли втора линия отъ мини. Очакванията се оправдаватъ. На около петдесет метра отъ първата линия се очертава още една. Плавницият се нареджатъ вътре шахматенъ редъ и за минния офицеръ е ясно, че хвърлянето на мините е станало най-малко едновременно сътъ два кораба. Плавницият стигатъ почти на 100 метра отъ брега, което показва, че проходът отъкъмъ брега нѣма.

Частът е вече 5 следъ обядът. Отрядът ще тръбва да се прибира, за да продължи на следния денъ. Лодките се нареджатъ вътре походенъ редъ и тръгватъ обратно за Варна. Не следъ много долагатъ, че къмъ устието на р. Камчия се вижда подводна лодка. Отрядът нѣма сведение каква е тя, нито гъкъ има нѣкакво оръжие, за да се бори съ нея. Лодките пристигатъ вътре Варна.

Началникът на Неподвижната отбрана очаква на коя командира на ротата.

— Господинъ капитанъ, южниятъ проходъ е миниранъ отъ противника. Открихме вътре два реда около 16 мини, които стигатъ почти до брега. Проходъ покрай брега нѣма. Докаже се простиратъ мините навътре вътре морето, не се знае. Утре предполагамъ да продължа работата.

— При Камчия е пристигнала германската подводна лодка. Върнете се веднага сътъ моторната лодка да я въведете вътре Варна.

— Не мога да я въведа, защото проходът е миниранъ, а не се знае дали нѣма и други мини. Подводната лодка може да се взриве.

— Азъ ви заповѣдамъ, веднага да заминете и да доведете подводната лодка!

— Моля, дайте ми писмена заповѣдь!

— Значи вие отказвате?

— Не отказвамъ, но безъ писмена заповѣдь не мога да изпълня това наредждане, защото лодката може да се взриве, както я пилотирамъ.

Началникът на отбраната обърна гръбъ на минния офицеръ и се отправи къмъ щаба си.

Предупредена по радиотелеграфа, че влизането ѝ вътре Варна е невъзможно, подводната лодка остана предът устието на р. Камчия.

По късно се узна, че тя се е отправила на изтокъ и никога вече не се завърнала вътре Цариградъ.

## Изгрѣвъ нрай морето

На хоризонта слънцето напира  
отъ радостъ сякашъ да изгрѣва,  
тукъ-тамъ простреляната птица  
отъ първите лжчи, запѣва.

Морето е покрило свойте тайни  
сътишина; по брѣговете  
съновидения далечни  
зората съ нѣмъ възторгъ изплете.

Две облачета пухкави се срѣщатъ,  
прегрѣщатъ се и тѣй изчезватъ  
и пакъ въ водите сини и смѣлчани  
душитъ само се оглеждатъ.

Стефанъ Ив. Стояновъ.

П. Т. Първановъ

## Христо Ботйовъ и параходъ „Радецни“

„Ботийовъ е въплъщение на националния гений, съчетаващъ въ себе си борческия духъ, героизма, волята, високия полетъ и неизтощимата енергия на нашето племе.“

Царъ Борисъ III.

Сръдногорското възстание пламна прежде временно презъ 1876 г. Сведението за него въ Румъния, кждето е имало голѣма българска легална и нелегална емиграция, сж били много осаждни и фантастични. Главите на всички млади патриоти пламнали, и всички, вѣрвайки дѣлбоко въ успѣха на освободителното дѣло, бѣрзали да взематъ участие въ него, да не дойде освобождението безъ тѣхъ.

Най-разпаленъ е билъ Христо Ботийовъ, който съ своите пѣсни отдавна бѣ предвидѣлъ този моментъ и въ тѣкъ бѣ описанъ своята участъ. Безъ да е желалъ и безъ да се е считалъ подготвенъ за войвода, обстоятелствата го налагатъ за такъвъ, и той приема този тежъкъ кръстъ съ свойствения нему ентузиазъмъ и самоотверженостъ.

Веднъжъ посоченъ за войвода на готвящата се чета, той заедно съ своите помощници изработва плана за минаването на Дунава и дебаркирането на четата. Както е известно, планът е билъ този, който биде изпълненъ точно така, както бѣ начертанъ: да пътуватъ всички съ парахода „Радецки“ и после да го завладѣятъ.

Следъ като Ботийовъ загина, и неговата уста завинаги замърка, мнозина тогава сж си присвоили авторството на плана за минаването на Дунава съ „Радецки“ и пленяването на парахода. Важното е, че за реализирането на този планъ се залая младиятъ войвода Хр. Ботийовъ. Той още въ първите дни на месецъ май дава своите наредления, да се съсрѣдоточатъ момчетата въ крайдунавските градове Браила, Каларашъ, Олтеница, Зимничъ, Корабия, Турно-Мугурели и Бикеть, кждето ще чакатъ втора заповѣдъ, да се представляватъ предъ властите за градинари, а оржжието и припасите да бѫдатъ опаковани въ сандъци и предавани на паралоднитѣ агенции като земедѣлски-градинарски сѣчища.

Деветъ години преди това, по сѫщия начинъ другъ единъ родолюбецъ Никола Войводовъ, отъ Враца, бѣ събрали чета отъ около 160 момчета въ Галацъ, която е трѣбвало да се концентрира въ Радуевацъ (Сърбия), а оржжието, снаряженето и обмундирането били изпратени като градинарски принадлежности отъ Галацъ съ австрійския параходъ „Германия“ за Радуевацъ. Въ сѫщия параходъ, заедно съ „стоката“, заминали войводата Никола Войводовъ и знаменосецъ Цвѣтко Павловичъ, останалите четници е трѣбвало по други пътища да заминатъ. Обаче, предателството и подлостта на единъ грѣкъ, австрійски консулъ въ Русе, позволили на турцитѣ да ги откриятъ при Русе и варварски да ги убиятъ въ парахода.

Ботийовъ е действувалъ по-предпазливо, и начертаниятъ планъ е билъ благополучно реализиранъ отъ начало и до край.

Избрани е билъ австро-унгарскиятъ параходъ „Радецки“ и било дадено нареджение да се качатъ на него момчетата, като си взематъ билети за Кла-

дово (Сърбия) и затамъ да адресиратъ сандъците съ оржжието.

Самъ Ботийовъ, изпратенъ отъ видни българи, се е качилъ на „Радецки“ въ Гюргево на 16 май (с. с.) 4 часа следъ пладне, като си вземалъ билетъ I-ва класа за Кладово. Видѣлъ сандъците съ „стоката“, адресирана за сѫщото пристанище, и това му подсказало, че планът се изпълнява. Сѫщото констатиралъ на следующите румънски пристанища Турно-Мугурели и Бикеть, обаче той и другарите му не се издавали, въпрѣки че и момчетата чезнѣли предъ неизвестността, дали войводата пѫтува съ тѣхъ и кой ли е той.

Чакъ следъ като минали Рахово и наблизили Козлудуй, тогава Ботийовъ и щабът му се пооппуснали и почнали да се движатъ по-свободно и заглеждатъ по момчетата, които тоже били много предпазливи: не вършили нищо, което би ги издало. Въ сѫщия параходъ пѫтували турци съ женитѣси, единъ турски каймаканинъ (околийски управител) и българи-търговци; никой, обаче, не подозрѣлъ нищо, както нищо нередно неоловила и управата на парахода.

Когато на 17 май кѣмъ пладне стигнали до устието на р. Скада и р. Огоста, които наблизо една до друга се вливатъ въ Дунава, тогава Ботийовъ заповѣдалъ да се даде сигналъ за въоръжаване на четата и пленяването на парахода. Ботийовъ, облѣченъ съ своята войводска униформа на румънски кавалерийски офицеръ, съ извадена сабя се явилъ предъ капитана на „Радецки“ — Дагоберъ Енглендеръ — и съ сериозностъ и твърдостъ му обявилъ за пленяването на парахода и желанието му да дебаркира четата при с. Козлудуй. Едновременно съ това Ботийовъ намѣрилъ за нужно да успокой останалите пътищи, че нѣма да падне нито косьмъ отъ главата на нѣкого, защото тѣ сж трѣгнали „да освобождаватъ, а не зло да правятъ“... При склоняването на капитана Енглендеръ да ги дебаркира на родния брѣгъ — честно и безъ предателство — не е пропусналъ да му припомни за гнусното злодействие съ Никола Войводовъ и Цвѣтко Павловичъ на парахода „Германия“.

Капитанъ Енглендеръ е билъ истински благороденъ австріецъ, който се трогналъ отъ жертвоприношението на тѣзи 200 младежи идеалисти, които отивали на явна смърть съ беззветна любовъ къмъ своята родина. Той не само отстѫпилъ парахода въ услуга на Ботийова и четата му, но е вземалъ всички предохранителни мѣрки да не бѫдатъ забелязани отъ брѣговата охрана и имѣ се попрѣчи, за която цѣль поставилъ тента на кувертата откъмъ дѣсния брѣгъ на Дунава.

Най-внимателно и съ особена отговорностъ и сякашъ, като съучастникъ по предварителенъ планъ Енглендеръ сполучливо дебаркиралъ четата на козлудайския брѣгъ. Сбогува се съ тѣхъ и съ Ботийовъ, а следъ два часа е билъ въ Ломъ. Първата работа на всички отъ парахода е била да съобщатъ на

турският власти за станалото при Козлодуй, вследствие на което телеграфът разнася новината по всички страни изъ турска империя и се вземат мѣрки за ограждането на четата и унищожаването ѝ.

Отукъ почва началото на трагедията съ Ботйовъ и четата, защото още когато не сѫ били напуснали с. Козлодуй на пътъ за Балкана, телеграфът е предавалъ наредданията къмъ войските въ Берковица и Орхание, да заминатъ въ Враца и пресрецнатъ бунтовниците. Предупреждаватъ се и властиятъ въ Враца за станалото събитие и отвредъ се взематъ предохранителни мѣрки за обезвреждане на четата и ограждането ѝ.

Чакъ на палача на Срѣдногорското възстание Кель Асанъ паша се съобщава да тръгне съ пълчищата си за Враца, кѫдето той пристига на 20 май с. г.

Вънъ отъ другитъ причини, които попрѣчили за успѣха на Врачанско възстание и присъединяването на врачанскиятъ съзаклятици къмъ Ботйовата чета, е и прииждането на много войски и башибозукъ къмъ Враца, поради разпоредбите на турская власть; вследствие на навременото узнаване за дебаркирането на Ботйовата чета.

Това пускане на паракода „Радецки“ невредимъ и безпрепятствено да замине, следъ дебаркирането на четата, е най-голѣмата грѣшка и проява на невиждано и непонятно за настъ рицарство отъ страна на Ботйовъ. Но нашиятъ гениаленъ борецъ и войвода не можеше другояче да постѫпи. Него-виятъ свѣтогледъ бѣ такъвъ, че той не можеше да посегне и причини и най-малкото зло на мирните пѫтници въ паракода или да причини най-малка неприятностъ на капитана Енглендеръ. Сигурно неговата честна душа не е могла и да допустне мисълта да се потопи „Радецки“ при Козлодуй и му се попрѣчи да стигне следъ два часа въ Ломъ. Какво рицарство и какъвъ мораль, непонятни за днешното време!... И, може би, тамъ е голѣмото величие на неговия духъ, което още тогава е обаяло Енглендеръ до такава степень, че той е изцѣло въ услуга на Ботйовъ и четата му... Въ Видинъ турскиятъ власти молятъ капитана на „Радецки“ и да прехвърли пѫтниците си на другъ паракодъ и вземе на своя турски войски, които да закара и стовари на Козлодуй, за да тръгнатъ по петитъ на четата, но той категорически отказва да стори това.

Ако „Радецки“ бѣ потопенъ при Козлодуй следъ сплането на четата, или, най-малко, ако бѣ повредена нѣщо машината му, за да не може да продължи пѫтъ си за нѣколко часа, то сигурно щѣщъ да бѫде спасена четата отъ сражението при Милинъ-камъкъ, и шансовете за по-бързо и безпрепятствено добиране до сърдцето на Балкана се увеличаваха, а оттамъ и шансовете за по-голѣмъ успехъ и по-другъ резултатъ, относно сѫдбата на

Ботйовъ и четниците му. Но така била отредила сѫдбата!

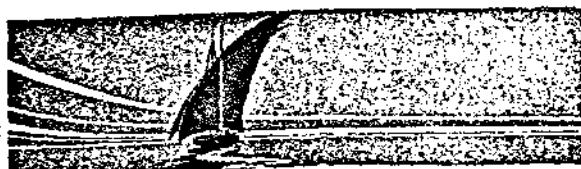
Величието на Ботйова духъ още въ първия моментъ на срещата между него и Дагоберъ Енглендеръ е пленило последния и е оставило незаличими следи въ душата на този чужденецъ. Той още тогава е билъ тъй неимовѣрно силно затрогнатъ отъ Ботйовъ и отъ подвига на тѣзи 200 млади българи, че прижливо прибраль и запазилъ нѣколкото табакерки, револверни патрони и цигарльци, останали отъ четниците следъ напускането на паракода и излизанието на козлодуйския брѣгъ. Впоследствие запазилъ знамето на паракода „Радецки“, което се развѣвало на паракода при пленяването му отъ Ботйовъ, както и при разрушаването на паракода презъ време на свѣтовната война запазилъ дветѣ дѣски, върху които е стоялъ Ботйовъ въ момента, когато му обявилъ пленяването на паракода. Всичко това пазилъ дълго време, почти 50 години, като скъпли реликви, и билъ по-ръччалъ до своите близки при погребението му да го обвиятъ въ запазеното знаме на „Радецки“.

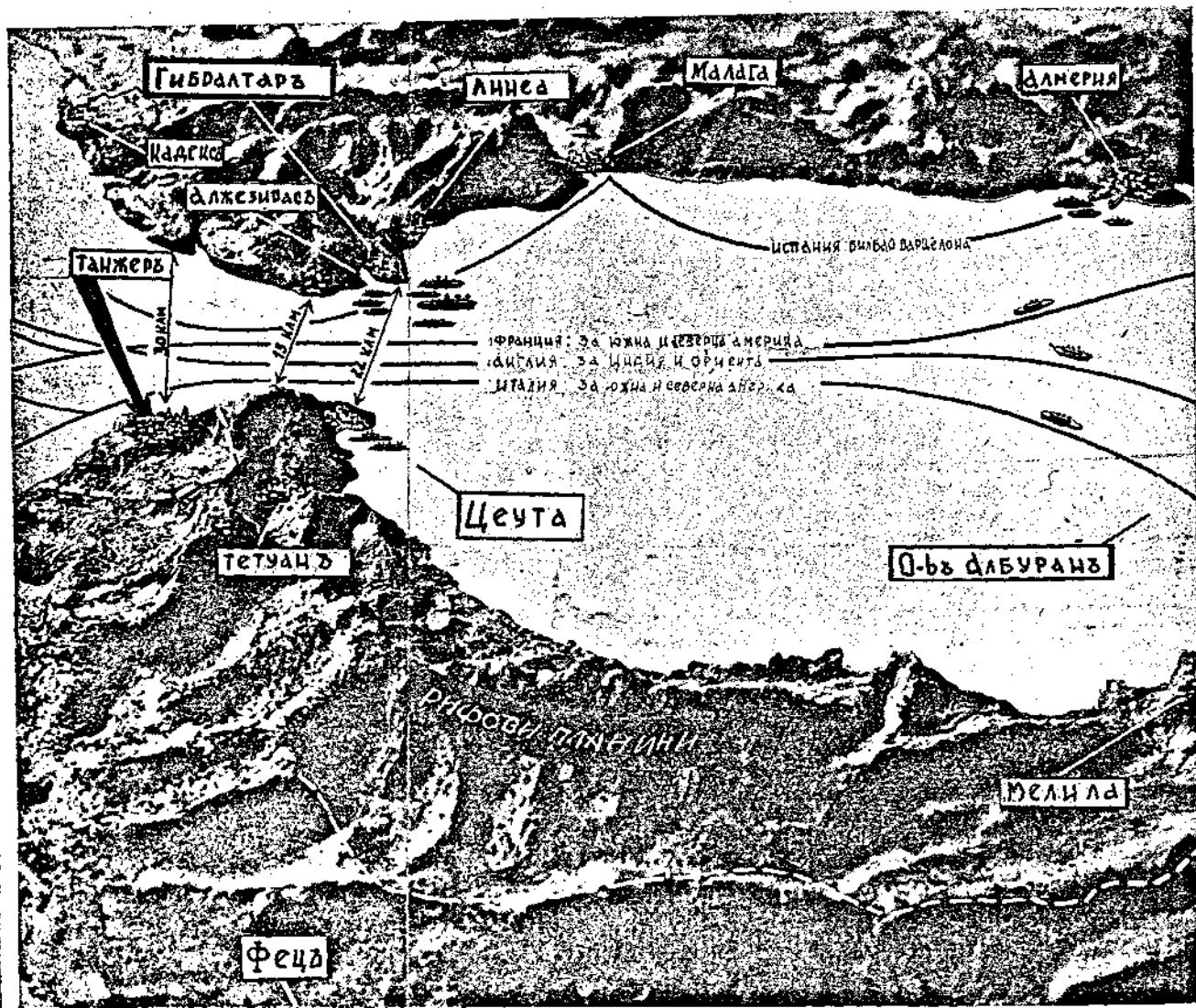
Една-две години преди петдесетгодишнината на Ботйовата епопея Енглендеръ, вече 80-годишенъ старецъ, отправя до Негово Величество Царь Борисъ едно дълго писмо, въ което възторожено му описва подвига на Ботйовъ и незаличимите следи, които съприкосновението му съ него въ онзи моментъ е оставило въ неговата душа.

Сѫщевременно е изпратилъ знамето на „Радецки“ и казанилъ по-горе реликви, като обяснява, че тѣ ще иматъ по-голѣмо значение за България и за нейния Царь, отколкото да изчезнатъ следъ неговата смърть. Въ заключение на своето писмо най-възторожено признава, че никога вѣже презъ своя животъ не е билъ срѣщаъ по-великъ човѣкъ отъ Ботйова, който е оставилъ въ душата и сърдечето му неизличими следи.

Тукъ на „Радецки“ Ботйовъ се проявява като дипломатъ и държавникъ. Той ценитъ голѣмата услуга на капитана да ги дебаркира честно и почтено на искания брѣгъ и въ желанието си да му се отблагодари, а сѫщевременно да му изрази своята признателностъ, издава му удостовѣрение, че съ насилие и бруталностъ го е заставилъ да стори това. Сѫщевременно, за да защити румънската държава за гостоприемството, което е оказала на българската нелегална емиграция, той казва, че тайно сѫ се приготвили и дори сѫ били преследвани отъ румънското правителство. Увѣренъ въ правотата на святото освободително дѣло, той апелира къмъ съвѣстта на християнска Европа, отъ която очаква застъпничество и покровителство.

И тукъ на „Радецки“ при тозъ голѣмъ подвигъ, Ботйовъ се прояви като най-великъ синъ на племето ни... затуй — „той не умира“!





## ТАНДЖЕРЪ

Ако Гибралтаръ е ключът на Средиземно море, Танджеръ тогава е ключалката, — каза единъ великъ английски адмиралъ. И самият Нелсън твърдѣше, че Танджеръ е една отъ ключевитѣ по-зиции на свѣта. За Англия тази точка върху северозападния жгъль на Африка е по важностъ еднаква съ Суецъ. Картата въ това отношение е красноречива и посочва по-добре отъ всѣкакви разсѫждения, защо мястото на Танджеръ може да възбуди отъ вѣкове насамъ толкова сложни въпроси, и защо Англия държи до днесъ, щото никоя европейска държава да не заеме тази територия. Ако Танджеръ бѫде укрепенъ, снабденъ съ тежка артилерия, ако бѫде превърнатъ и въ първостепенна морска база за подводници и торпедоносци, то владѣящата го сила би могла да запуши про-лива не по-малко сполучливо отъ Гибралтаръ. Дори въ сравнение съ Гибралтаръ той има твърде ценни предимства: докато гибралтарската скала не позволява съоръжаването на аеродруми, поради

което срещу въздушната опасност е осъдена само на защита отъ земята или отъ хвърчилоносачнитѣ кораби, мястото на Танджеръ може да даде множество бази за авиацията.

Танджеръ е първото пристанище въ Мароко и се намира на петъ часа съ аеропланъ отъ Тулуза и на дванайсетъ часа съ влакъ отъ Маракешъ; той е голѣмо пристанище за износъ и се посещава редовно отъ пароходите на трийсетъ и деветъ морски дружества.

\*\*\*

Следъ победата на генералъ Франко положението на нѣщата въ областта на Танджеръ се чувствително промѣни. Силитѣ отъ осъта Римъ — Берлинъ съ своя новъ съюзникъ сѫ се погрижили вече да прехвърлятъ въ испанско Мароко силни войскови части, главно въ Тетуанъ, Цеута и Мелила. Войските се отправятъ къмъ границата между Френско и Испанско Мароко и сѫ укрепили вече главните стратегически точки.

Коста П. Качевъ – Бургасъ

## Стопанская и природна ценность на „Царска рѣка“

Заслужено се преименова старобитното название на приморската рѣка „Ропотамо“ съ новото ѝ име „Царска рѣка“. Тя се намира на югът от Бургаския заливъ, въ дъното между двата черноморски носове „Колокита“ и „Масленъ носъ“, и спада въ района на созополския риболовен центъръ. По самото естество на нахождението ѝ, въ днешния си първобитен видъ, тя е прибѣжище на риболовците и тѣхните моторници. Влива се въ морето чрезъ едно твърде тѣсно гърло, за което човѣшката рѣка нищо не е допринесла, за да има то значение на каналъ, презъ който свободно и въ всѣко време да влизатъ и излизатъ застрашаваните отъ бурното море моряци.

Ширината на тази ценна рѣка се движки отъ 50 до 200 метра, въ различните места на нейното протежение, а дълбочината на места достига до 5 метра. Това е центърът на значението ѝ и то е отъ значение, за да ѝ съдѣ правиленъ характеръ за обикновените моторници и платноходи. Страницо отъ брѣговете ѝ се издигатъ така наречените отъ местното население „Мечешки скали“, представляващи великолепенъ граниченъ масивъ, който по количество и по качество има неизчертанъ пластъ за добиване на „гранитните павета“, така практични и издържливи за настилане на улици и площици.

Въ миналото брѣговете отъ дветѣ страни до дълбочината на рѣката, която отива въ тѣсень видъ чакъ до поточетата на „Пазарь гечитъ“ – старата турско-българска граница, бѣха обрасли съ вѣковни гори. Последните се простиратъ и днесъ, въ лѣво и дѣсно, и сѫ обектъ на горско-стопанска експлоатация, каквато е до голѣма степенъ гората Бурхама. За голѣмо съжаление, днесъ чѣзъ протежение до пристанището Приморско (Кюприя) брѣговете къмъ морето сѫ оголени. Дали това е резултатъ на планомѣрностъ или продуктъ на търговски смѣтки, ний не тѣлкувамъ; въ всѣки случай, намалението на горските площи дава вече своето сушево отражение. Днесъ то представлява грижа за проблема на земедѣлческия ни стопанства и пашата на скотовъдството, за което държавата взема мѣрки.

Въ дветѣ трети, обаче, по протежението, има запазени високостълбни вѣковни периметри, които оправдано ще се използватъ като продукти на горската индустрия и свързаните съ нея промисли. Самата рѣка при едно правилно стопанисване е обектъ на изобиленъ риболовъ.

Освенъ тѣзи стопански ценности „Царската рѣка“ (Ропотамо) има и друго значение. Отдалечените по разстояние два черноморски носа – „Колокита“ и „Масленъ носъ“ сѫ най-опасно преходните места въ време на буря за корабите, предимно тѣзи, които сноватъ по нашето черноморско крайбрѣжие: платноходи, моторници, транспортни такива, рибарски, шалани, влѣкачи и пр. Попаднали въ тази областъ на морето, залива въ дъното на който се намира „Царска рѣка“ (Ропотамо), въ днешното му състояние не може да изиграе спасителната роля на опазено прибѣжище за ко-

рабите. Не винаги каналчето е отворено, а и когато е отворено, не винаги то е въ ширина и дълбочина да могатъ да се провратъ по него даже и най-обикновените корита.

Отворът му обикновено се открива подъ напора на силните води, които отъ наводнение на рѣката прииждатъ следъ изобилни дъждове или пъкъ, често пъти това става отъ вълнението. Последното еднакво може да го отвори и да го затвори. Следователно, капризът на природата командуватъ прибѣжищия и спасителенъ характеръ на „Царска рѣка“ презъ канала ѝ.

Една отъ голѣмите задачи на нашето пристанищно строителство е да се използува тази рѣка, чрезъ драгиране по изкуственъ начинъ, вдълбочаване подъ формата на каналъ и укрепяване на входното гърло. На разстояние отъ 50 до 70, а даже и 80 метри отъ устието, по направление към вътрешността на морето, ще следва да се драгира и северно да се запази отъ вълноломна стена. Това ще ладе възможностъ на разширеното по драгиранъ начинъ устие да има постоянна дълбочина, добре запазена отъ насили при вълнение отъ морето.

Безспорно, тази наша мисъл е обектъ на техническо проучване за условията, които сѫ най-благоприятни. Ще се уеднакви една постоянна дълбочина на „Царската рѣка“, по продължение към вътрешността, която при факта, че брѣговете сѫ затвърдени, ще бѫде фактически плавателъ и стратегически вътрешенъ каналъ, въ който презъ всѣко време могатъ да престояватъ или да намиратъ спасението си всички изложени на корабокрушителъ рисъ кораби, които вълно и развълнувано море дирятъ прибѣжище.

По цѣлото черноморско крайбрѣжие – отъ Босфора до Сулина, не се намира подобно корито, съ така облагоприятствани природни условия за лесно култивиране и драгиране, което да бѫде пригодено не само за търговски риболовенъ и транспортенъ флотъ, но още въ този си видът може да послужи като плавателъ каналъ при великолепна дължина и ширина за нашата макаръ и малка торпедоносна морска флота.

Не сѫ изключени възможностите, когато торпедоносците ще бѫдатъ подъ удара на изненади въ време на своята охранителна задача. Ние нѣма да преувеличимъ стойността на този аргументъ, ако кажемъ, че той е основателно повдиганъ много пъти отъ моряци, за да бѫде обектъ и на нашата скромна тема. Съседните две странични пристанища – отъ югъ приморийското и отъ северъ – созополското, които оправдаватъ друга стопанска мисия, не могатъ да изпълнятъ ролята на така култивираната, канализирана и драгирана „Царска рѣка“. Срѣдищното нахождение на последната и отдалечението на корабите отъ първите, свързано съ стихийни природни изненади, не се покрива отъ пристанищната охрана на първите две стопански и маломѣрни портове.

Нашиятъ повикъ въ тази областъ се оправдава отъ специфичния характеръ на местонахождението

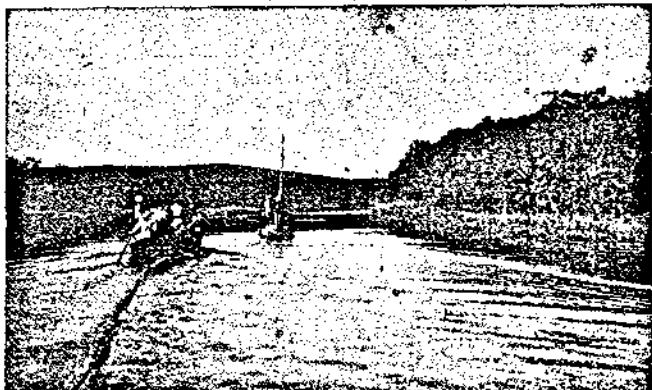
природните условия, необходимостта от използване спасителната стойност на пункта, от стопанско-производителната задача на превоза на всички горски и кариерни продукти и от големото значение, което реката, формирана като културен канал, може да има за засилване на рибното производство.

При новите способи на техниката, която днес е във възходът във напредналите страни, по използване на рибните морски и приморски богатства, „Царската река“ същевременно ще бъде един резервуарът, върху който ще се култивират и съхраняват всички морски кефалови и др. риби, които през пролетта навлизат за изхранване във нея. Днес това става по капризите на природата. Нашата рибарско-стопанска политика не е надникнала върху този обект. Безспорно, че това зарегистрира един големът стопански и социален минус, който не бива повече да продължава. Нуждна е практическа далновидност, стопански разумът и изпитана компетентност. Безътъхът теорията не помага.

Днес, когато народите прокопават състоти километри канали, ръководени от стопански и икономическо-социални побуждения, когато човечеството мечтае да свърже моретата от една край на европейския континент съ другия, ний,

малката България, тръбва да използваме стопанската и природна хубост на „Царска река“. Тя няма равна на себе си по черноморското западно крайбрежие.

Въ широката програма на държавата по застрояване и разширяване на нашето черноморско-крайбрежие тръбва да се впише съ черни и дебели букви, на една от първите страници, проблемата за култивиране на „Царската река“.



Разходка изъ Царската река

## Една петнадесетгодишнина

На 24 мартът т. г. пловдивският клонъ на Б. и. морски сговоръ навърши 15 години от основаването си.

Основан през 1924 год. следът една сказка отъ запоморски офицеръ Куповъ, пловдивският клонъ още първата година зарегистрира завидни успехи, и пловдивското граждanstvo даде своята морална и материална подкрепа за насаждането и развитието на морската идея във града.

Ентусиазирани отъ така дадената имъ подкрепа, групата дейци отъ управителните и контролни тѣла на клона във продължение на 15 години развиха една всестранна и резултатна организационна, културна и просветна дейност не само във Пловдивъ, но и въ цѣлата пловдивска област.

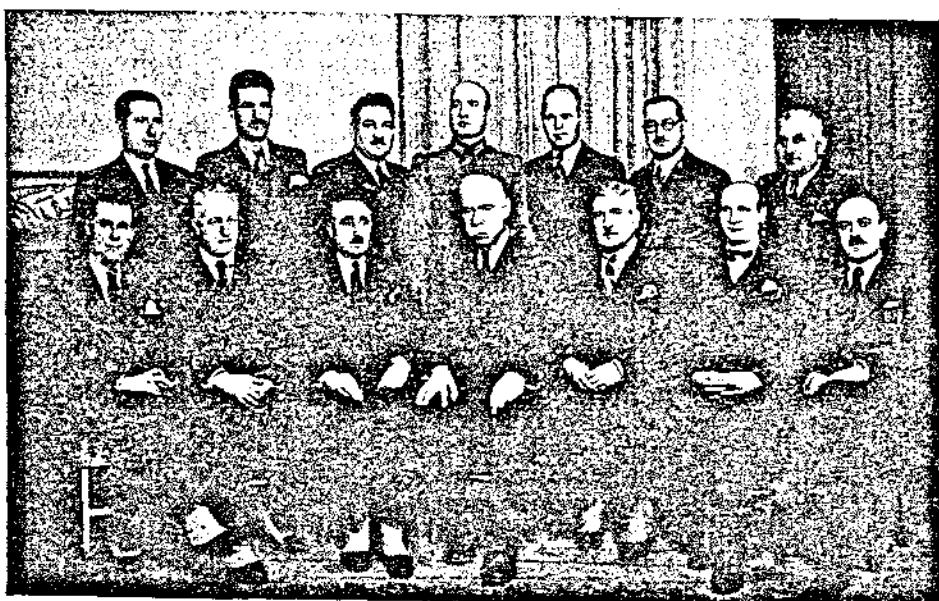
Редица сказки за изясняне идеите и задачите на Морския сговоръ, научни беседи по морските въпроси, екскурзии

по нашето и чужди морета, ежегодни детски морски колонии, гребни и плувни състезания, тържества, вечеринки и семейни срещи — ето областите, върху които бавно, но съ твърда воля и постепенно е работил пловдивският клонъ за насаждането на една идея, малко позната, но отъ големо значение за българския народъ.

За отпразнуване на 15-годишнината на клона неговите останали живи основатели се събраха на 1 април т. г. на другарска вечеря и прекараха нѣколко весели часове въ интимна другарска обстановка и въ спомени отъ съвместна дейност.

Пожелаваме имъ, пакъ съ същата готовност и енергия да следват хубавото дѣло на Морския сговоръ, за да могатъ на 25-годишната да се поздравяват съ още по-големи успехи.

И. Л. О-въ.



### Основателите на клона:

Седнали (отъ лъво на дясното) —  
Георги Конухаровъ, Иванъ П.  
Касковъ, Кирилъ Петровъ, Лазарь Т. Лазаровъ, Иовко Л. Обретковъ, Янасъ Георгиевъ, Лука Тодоровъ.

Прави (отъ лъво на дясното) —  
Добри Василевъ, Никола Ботевъ,  
Стефанъ Л. Обретковъ, Майоръ  
Михаилъ Каролиевъ, Никола х.  
Дълчевъ, Никола Николовъ, Никола Абаджиевъ.

Веселина Геновска-Герчева

## Морето въ полната живопис



Животът на рибаря отъ М. Моква

Проблемът за морските птици е еднакво актуаленъ за всички държави. Той е толкова важенъ, че става единъ отъ основните стълбове за съществуването на съвременната държава. Затова въ всички крайморски страни личи усилието да се издигне култът къмъ морето, да се внуши на населението, че неговата роля е важна и по този начинъ да се направи всичко възможно, щото тази държава да използува своята водна граница и да създаде свои морски сили, които ще й послужат както въ мирно, така и въ военно време.

Макаръ че Полша притежава една малка част отъ брега на Балтийско море, тя много грижливо го популяризира между своя народъ и прави отъ него една област отъ жизнено значение за своето стопанство.

Само въ едно десетилѣтие отъ малкото крайбрѣжно селце Гдиня Полша създаде голѣмо пристанище, сравнително модерно и съ много необходим технически проспособления. За това време тя успѣ да създаде значителенъ търговски флотъ, съ нѣколко хубави презоceanски пътнически пароходи. Не остана назадъ и въ развитието на военния флотъ.

Морето е обектъ твърде широко използвани въ творчеството на полските художници. Това творчество се развива благоприятно подъ закрилата и съ помощта на държавата и Морската и колониална лига.

Когато се разглежда творчеството на полските маринисти, заслужава да се отбележи начинътъ, по който художниците третират морето, и смисълътъ, по който вдъхватъ на творбите си.

Стадиятъ на едно по-сантиментално отношение къмъ морето, който създаде морска живопис съ

твърде импресионистиченъ отенъкъ, вече е преминатъ отъ полските художници. Настроенията, играта на свѣтлините, непрекъсната промѣна на морето изведъжъ отстъпиха на едно друго виждане: борбата между стихията и човѣка. Докато преди таблата бѣха твърде много еднообразни и статични, сега изведъжъ придобиватъ по-голѣма динамика, дори драматизъмъ. Отъ една загадъчна област на природата, морето стана единъ стимулъ въ борбата на човѣка.

Като резултатъ на това оформяне се яви голѣмата морска изложба за 1939 година устроена въ Варшава.

Тази изложба бѣше богата не само по форма и съдѣржание, но и по духъ — отъ малките графични табла — настроения и символи, до голѣми табла, изразъ на вѣчната борба между стихията и човѣка.

Впечатлението отъ тази изложба доведоха до едно ново виждане на морето. То престава да бѫде загадка, която стои неразгадана и мистична, а става една природна стихия, като всички стихии, която най-сетне ще бѫде обуздана отъ човѣка. Но въ борбата тази стихия иска достоенъ противникъ — геройченъ и себеотрицателенъ, но пъленъ съ вѣрата въ своята победа.

Може да се каже, че тази изложба вдъхваше вѣра въ тържеството на човѣшката победа. Имаше нѣщо ободряващо, нѣщо героично, което бѣше далечъ отъ сантименталностите; мистиката и фаталността. Всичко бѣше ясно и открыто.

Този етапъ въ творчеството на полските художници може да се смята за голѣма крачка напредъ. Крачка, която разкрива истинския смисълъ на морето и неговата роля въ живота на човѣка.



Въ прегрѣдните на бурята отъ М. Моква

## Изъ живота и дейността на организацията

По случай тезоименния ден на НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЯ между него и Гл. упр. тъло на организацията бяха размъкни следните телеграми:

Инженеръ Т. АТАНАСОВЪ, председател на Бълг. народенъ морски сговоръ

В ариа

Искрено благодаря въамъ и на членовете на Морския сговоръ за поздравите и добрите благопожелания, които ми изпращате по случай именния ми ден.

ЦАРЯ.  
НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЯ  
София

По случай тезоименния ден на ВАШЕ ВЕЛИЧЕСТВО отъ името на Българския народенъ морски сговоръ и отъ мое име поднасямъ най-върхоподанически поздрави и пожелания за здраве и дълголетие на Васъ и Височайшето Ви семейство. Нека щастливо съществува стълкните на Ваше Величество за да видимъ цълокупния български народъ обединенъ, мощенъ, оправящ се на естествени си граници, да тръгне съмъ въ пътъ на своя сподански и културенъ напредъкъ подъ Вашето мъдро ръководство. № 300. 14 май 1939 год.

Председателъ: Инж. Теодоси Атанасовъ.

На 30 априлъ "софийскиятъ ни клонъ" уреди въ кино-театъръ "Балканъ" кино-утро, на което е бил представенъ културния филмъ "Нашето Черноморие" и художествения спорътъ на филмъ "Какъ се плува въ чужбина". Кино-утрото е било открито отъ председателя на клона Кирилъ Друмевъ съ речъ за значението на Б. Н. М. Сговоръ. На утрото съ били показвани видни софийски граждани съ отдѣли покани. Театътъ е бил препълненъ. На всички е била раздадена специална пропагандна брошурка.

Членътъ на Главното управително тъло Янко Сираковъ изнесе сказката си „Правото на народите да се самоопределятъ и България“ — въ Враца на 13 априлъ, въ Сливенъ на 28 и въ Ямболъ на 29 априлъ т. г. Навсъкъде сказката е била много добре посетена и изслушана съ голъмъ интересъ.

Редакционни. По въпроса за етатизирането на Б. Т. П. Д-во редакцията, безъ да взема страна, дава място на сведущи люде да изкажатъ мнението си. Въ печатаната въ миналия брой статия отъ г. В. Игнатовъ съ допуснати две съществени грешки, които следва да се поправятъ тъй:

На стр. 64 въ редъ 31 въместо „същия контрагентъ“ да се чете „другия контрагентъ“, а въ редъ 32-въместо „даватъ основание“, да се чете „не даватъ основание“. Също въ редъ 46 думата „щъла“ да се чете „цели“.

## ДЪРЖАВНИ МИНИ

### Цени за тонъ въглища и брикети франко вагонъ минитъ

#### ОБИКНОВЕНИ ЦЕНИ

#### I. МИНА ПЕРНИКЪ

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

#### IV. СКЛАДЪ ВЪ СОФИЯ

Брикети въ насипано състояние—франко склада Перловецъ отъ 0.500 до 2 тона лв. 585; отъ 2 тона лв. 565.

Бобовъ-долски въглища едри 620 (560) лв. за тонъ.

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

Вносъ и поръчки за въглища и брикети се правятъ навсъкъде въ страната чрезъ

1. Българската народна банка — преводна служба.
2. Българската земед. и коопер. банка—преводна служба.
3. Телографо-пощенските станици—чекова сметка № 50.

Видъ и голъмина	I. зона до 348 тариф. километри	II. зона отъ 349 до 508 тариф. кил.	III. зона отъ 509 тар. кил. нагоре
Едри въглища . . . лв.	430 (370)	410 (350)	390 (330)
Сръдни . . .	330 (300)	310 (280)	290 (260)
Ситни . . .	180	130	130
Пляка . . .	130	130	130
Въглища отпадъци (по спец. реш. Д. К. за всички клиентъ) лв.	70	70	70

Сурови въглища	Сушени въглища
I. качество лв. 220	I. качество лв. 380
II. . . . . 180	III. . . . . 80
III. . . . . 50	

Ценитъ за мина Марица се отнасятъ за всички зони и за цялата година.

4. Полулярните банки.

5. Банка Български кредит А. Д.

5. Каситъ на Държавните мини.

съ специални формулари, съ изчерпателното попълване на които става излишно да се пише отдельно писмо-уведомление отъ страна на клиентът.

#### Главна дирекция на държавните мини въ гр. Перникъ

#### Агенция на минитъ въ София

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

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

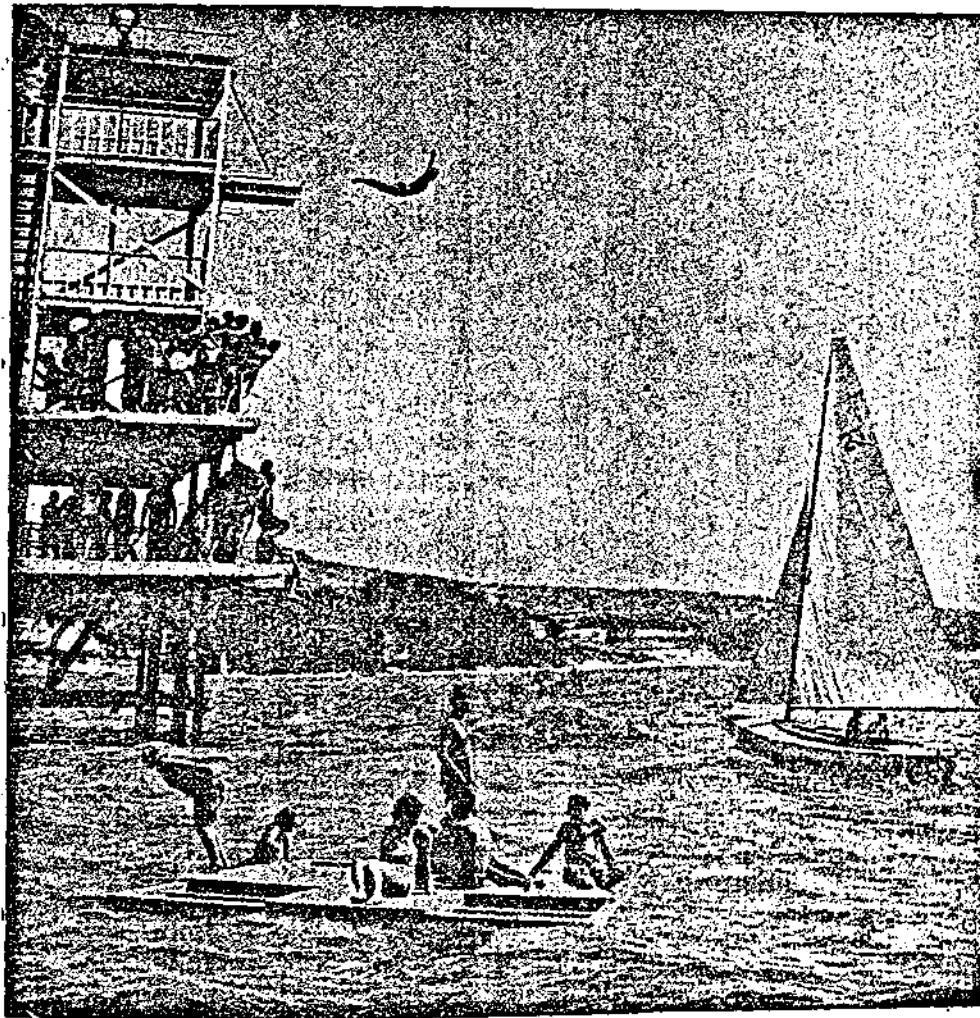
#### Съдържание:

1. Нашата мощь, 2. Удържавяването на Б. Т. П. Д-во — Ал. Маноловъ, 3. Изъ дипломатическата история на Сръдземно море — Я. К. Сираковъ, 4. Скритата и изненадваща атака на подводниците — кап. I р. С. Н. Иваковъ, 5. Случай отъ войната — В. Б., 6. Морската и колониална лига въ Полша — В. Геновска-Герчева, 7. Миньоресъ — В. И., 8. Изгръвъ край морето — (стих.) Ст. Ив. Стояновъ, 9. Христо Ботевъ и паракодъ „Радецки“ — П. Т. Първановъ, 10. Танджеръ, 11. Стопанская и природна ценность на Царската рѣка — К. П. Кацевъ, 12. Една петнадесетгодишнина — И. Л. Овъ, 13. Морето въ полската живописъ — В. Геновска-Герчева, 14. Изъ живота и дейността на организацията.

ПОСЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕ ВАРНА

# ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ  
по своето  
местонахождение  
и климатъ  
морски курортъ  
въ юго-източна  
Европа.

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

Всъкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лъковитостъ.

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

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

Чудни околности за екокурзии и излети, красива природа.

Всъкдневни концерти обядъ и вечеръ въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на пляжа“. Музикални търнества.

## КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кътче край морския брягъ за истинска почивка и отмора.

Пляжъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стапъ снабдени съ текаша изобилна вода. Апгажиране стапъ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

# БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО - ВАРНА

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

Освен тая континентална линия, която се подържа съ три първокласни линейни параводи типъ „Родина“, дружеството подържа редовни и извънредни линии между черноморските пристанища и всички страни на Близкия изток: Турция, Гърция, Италианските острови — Додеканеза, Сирия, Палестиния и Египет, като се посещават попутните пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирея.

Тия последни пътувания дават възможност въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминават ония, необходими за преживяване въ страната за същото време, да се видят останките и паметниците на всички древни култури: египетска, асирийска, финикийска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественост и художественост, съ още недостигнати.

Пътуванията за Леванта — Близкия изтокъ се извършват съ голъми и луксозни параводи, „Царь Фердинандъ“, „Шипка“, „Варна“ и „Бургасъ“, при всички удобства за приятно и неусъщно пътуване по морета, които съдържат безбройни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелите и останния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигат на хиляди метра надъ морската повърхност.

Последното пътуване дава възможност да се посетят и всички свети места на еврейската, християнската и мюсюлманската религия.

Никое друго пътуване не може да даде толкова голъмо разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човешкия гений въ неговите най-всестранни прояви отъ началото на човешката история до днес.

Дружеството подържа редовни съобщения два пъти през седмицата и между всички български черноморски пристанища съ луксозния бързоходен паравод „Евдокия“.

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

Пътуването между двете пристанища трае само 12 часа — една ноќь.

Презъ същите лятни месеци п/х „Евдокия“ плава крайбръежно по специално разписание, съ намалени тарифи и възможност да се посетят всички пристанища отъ цѣлото българско крайбръежие въ течение само на 36 часа.

И при екскурзиите до Цариградъ и обратно, и при пътуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополь и обратно, пътниците нощуват на параводите и, ако желаятъ, могатъ да получават и храната си тамъ на сравнително износни цени.

Разписанията, както и тарифите на всички пътувания, които извършват корабите на Българското търговско параводно д-ство, редовни и извънредни, съ дадени въ отдаленъ проспектъ, който се намира въ всички дружествени агенции въ страната и въ странство и се раздава даромъ при поискване и направо отъ Дирекцията на дружеството; намира се и въ всички клонове на Морския Сговоръ.

I. Цените на билетите за Александрия съ редовните съобщения, които се подържат двапъти въ месецъ съ параводите „Бургасъ“ и „Ц. Фердинандъ“, само отиване или само връщане, безъ храна съ:

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

Презъ лятните месеци, отъ 1 юни до 15 септември, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ същия параводъ, безъ прекъсване, освенъ презъ време на престоя на кораба въ някое пристанище по разписание, както следва:

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

II. Цените на билетите по нашето крайбръежие отъ Варна до Ахтополь и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лятното разписание, отъ 15 май до 15 септември, съ право на нощуване въ Царево въ помъщенията на съответната класа съ:

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

III. Цените на билетите до Цариградъ и обратно съ п/х „Царь Фердинандъ“ и „Бургасъ“ презъ лятните месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и нощуване на параводите, съ:

I класъ отъ лв. 1790 до 1390 споредъ положението на мястата

II . . . 1380 " 1010 " " "

III . . . 665 " " "

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

По крайбръежието отъ Варна до Ахтополь и обратно, презъ лятните месеци, пъленъ дневенъ абонаментъ отъ закуска, обядъ и вечеря — 80 лв.

До Цариградъ и обратно, презъ лятния сезонъ, само съ параводите, които правят екскурзии, се плаща дневенъ абонаментъ 126 лв. или общо за цѣлото пътуване — 452 лв.

При редовните пътувания — съ п/х „Евдокия“ крайбръежно се плаща за закуска 15 лв., а за обядъ и вечеря по 50 лв., а пъленъ абонаментъ — 100 лв.

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

