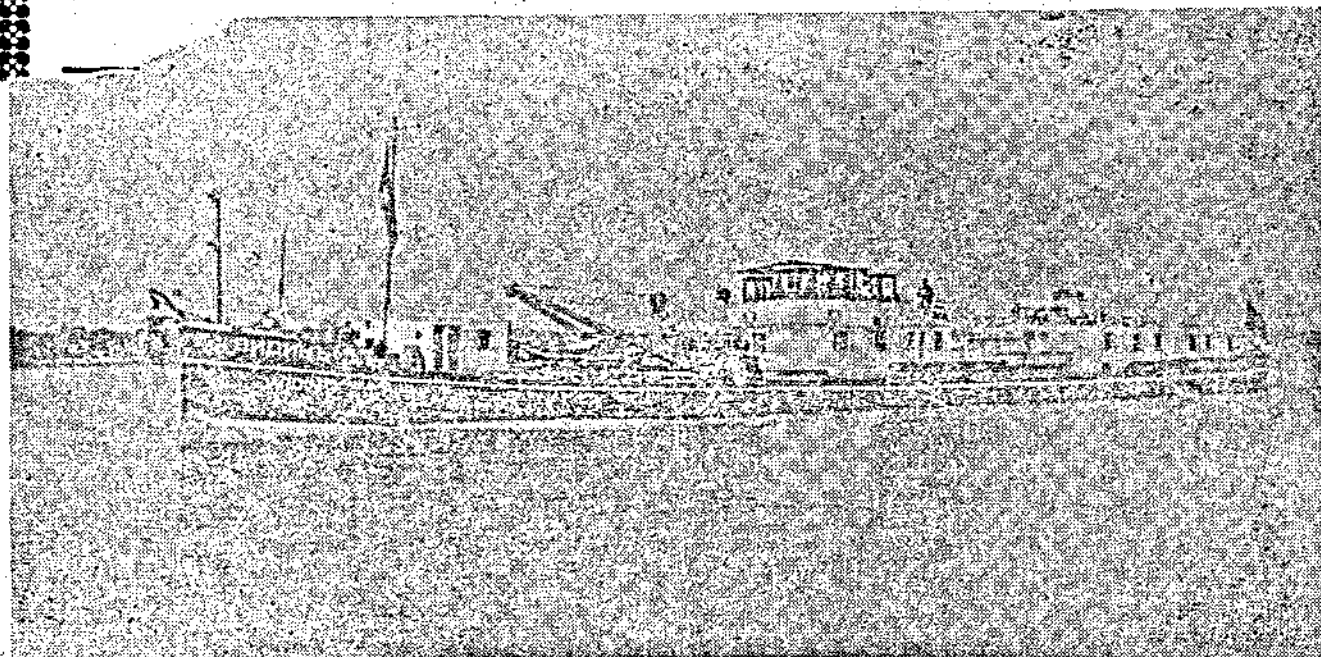


ТОРСКИ СЛОВИ



XVIII година

БЪЛГОРСКО РЪЧНО ПЛАВАНЕ — РУСЕ



БЪЛГАРИ,

Корабитъ на Българското ръчно плаване (Б.Р.П.) сж въ деноношна служба на родното ни стопанство. Тъ поддържатъ пжтнически и товарни съобщения по Дунава, както въ нашитъ граници, така и далечъ отъ тѣхъ.

Пжтувайте по Дунава съ корабитъ на Б.Р.П.

Използвайте всъкидневнитъ корабни товаропжтнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби—най-красивитъ, най-удобнитъ и най бързитъ на цѣлия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието както на новитъ двувинтови моторни, така и на любимцитъ на дунавци парни товаропжтнически кораби на Б.Р.П.

Давайте стокитъ Ви да бждатъ пренасяни отъ корабитъ на Б.Р.П. Тъ ще бждатъ разнесени бързо и сигурно по всички пристанища на Дунава, отъ Сулина до Регенсбургъ.

Стоки отъ всъкакъвъ видъ, предназначени за Сръдна Европа или отъ тамъ за България, се пренасятъ съ бързитъ товарни двувинтови моторни кораби на Б.Р.П. Тъ сж снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на цѣлия Дунавъ.

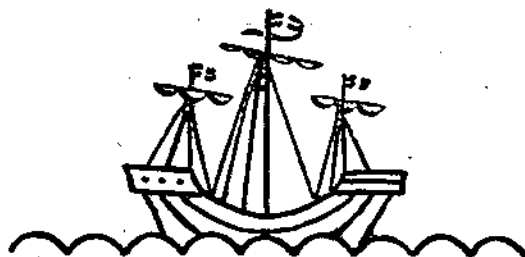
За Вашитъ стоки сж на разположение и влѣкачитъ и шлеповетъ на Б.Р.П.

За пжтуване или за превозъ на стоки по Дунава, отнасяйте се до:

Дирекцията на Българското ръчно плаване—Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92.

Телеграфически адресъ: РЪЧНОПЛАВАНЕ.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XVIII.
Варна, юний 1941 год.

Уренда
Книжовно-просвѣтнияъ отдѣлъ

Брой 6.
Гл. редакторъ В. Паспалеевъ



На 30 май 1941 год. въ водитъ на гръцкото пристанище Пирея, вагина трагично българскияъ корабъ „Мария Луиза“.

Заедно съ него, при изпълнение на дълга си оставиха тълата си въ бразилска страна:

Капитанъ отъ далечно плаване Иванъ Пломовъ — корабоначалникъ

Кап. отъ далечно крайбр. плаване Георги Бабева — I пом. комендантъ

Механикъ Петъръ Чаръкчиева — II механикъ

Етаменъ Захариева — радиотелеграфистъ

Георги Винарова — масльончикъ

Георги Кръстевъ — масльончикъ

Модоръ Стойнова — пом. ютвачъ

Морски сговоръ.



Ал. Маноловъ
Председател на Гл. упр. тѣло
на Б. и. м. стоворъ

Първата жертва

Българскиятъ народъ, а съ него — разбира се най-вече българското морячество, бѣ потресенъ отъ първата ни загуба презъ тая война, когато на 30 май т. г. въ пристанището на Пирей отъ експлозия загина 5000-тонниятъ товаро-пасажерски корабъ „Княгиня Мария Луиза“ отъ Българското търговско параходно дружество въ Варна.

Но това не бѣ първата само материална жертва, 17% отъ общия ни товаренъ тонажъ; това бѣ и първата войнишка жертва на седемъ славни български моряци, които изпълнявайки до последния моментъ своя моряшки дългъ, като върни синове на родината, отидоха неизвестни на морското дѣно съ любимия си корабъ.

Рамо до рамо съ тѣхъ, работейки за спасяване на кораба, бѣха тежко или сериозно ранени още четирима моряци които, се спасиха по чудо, носейки гордо следи по своитѣ тѣла, за назидание на младото българско морячество.

Тия славни моряци тръгнаха за своето опасно пътуване, за да снабдятъ съ храна българската войска, разположена по българското Бѣломорие, съ пълното съзнание за дългъ и рискъ; а полученитѣ преди това отъ близкитѣ имъ писма сведочатъ, че тѣ сж предчувствували сериозността на задачата си; но още по-трогателно е, че тѣ заявяваха, какво съ готовностъ ще изпълнятъ своя дългъ. Ето още една славна и нова страница въ историята на българското морячество, жертвувало се за обединението на земята ни.

Отъ цѣлата обслуга на кораба, състоящъ се отъ 39 души, загинаха 7 души, а останаха живи и здрави 28 души офицери и моряци. И тѣ всичкитѣ изпълниха своя дългъ!

Отъ този случай ще се изнесатъ много подробности, достойни за подражание, но ние ще отбележимъ само единъ. — Радиотелеграфистътъ Стаменъ Захариевъ се е намиралъ на брѣга и като вижда, че параходътъ ще бжде отведенъ въ морето за потопяване извиква: „какъ така, комен-

дантътъ и другаритѣ ми сж на парахода, а азъ на брѣга — ще вървя съ тѣхъ и помагамъ колкото мога, нека съ тѣхъ да загина или се спася! Качиль се на моста, а не следъ много експлозията е изхвърлила безжизненото му тѣло на около 300 м. на брѣга.

Какъ да не бждемъ горди съ такива младежи моряци, какъ да не върваме дълбоко въ сърцата си въ високитѣ добродетели и качества на българския морякъ!

Българино, свѣсти се! Ти си и можешъ да бждешъ най-добриятъ отъ най-добритѣ моряци въ свѣта.

Само тия, които денемъ тъмно гледатъ, могатъ да говорятъ за дърво безъ коренъ и да не се интересуватъ отъ българския морякъ. Новото време иска отъ българина, и въ въздуха, и надъ водата, и подъ водата да върви; и въ фабриката, и на полето да работи; и локомотива, и мотора да управлява. Иначе народъ, който бѣга отъ възка си и поглежда все къмъ старото, въ старостъ отива и загива!

Ний очакваме, че следъ като Българското Търговско Параходно Дружество се отплати вече, и материално, и морално къмъ своитѣ най-добри служители и тѣхнитѣ семейства, държавното управление нѣма да забрави своитѣ моряци, синове и на заслужилитѣ при тая злополука ще даде заслуженото — изразено въ морална награда.

Къмъ семействата на загиналитѣ и пострадали наши другари, нашата близка до сърцата имъ организация отправя думи за бодростъ, воля и твърдостъ. Понесете стоически скжпитѣ загуби; заедно съ васъ плачемъ и ний, но ронимъ горди сълзи за славно изпълненъ дългъ и черпимъ примѣръ за още по-ревностна служба на Българското море!

Девизътъ ни е: „Къмъ Морето и Дунава за напредкъ“. Върху жертви е градила и зидала своята сграда скжпата ни родина!

В. Игнатовъ

На вѣчна стража въ Пирей

Всѣка борба е тежка. Всѣка борба е съпроводена съ жертви и изисква твърда упорита воля, за да може да се наложи.

Когато жертвитѣ сж материални, загубата е поправима, защото спечелената борба ще възмезди стократно загубеното. Не е така съ загубата на хора. Защото борци мъчно се създаватъ. Тѣ сж ръководители и стимулъ въ борбата, движени отъ онова вътрешно чувство, което ги кара да забравятъ всичко друго освенъ поставената целъ и въ стремежа си да я стигнатъ, тѣ не се спиратъ предъ нищо. Борци могатъ да се възпитатъ, но трѣбва да се родятъ съ заложби за това. Трѣбва да носятъ въ себе си свещената искра, за да може тя да се развие и оформи чрезъ възпитанието, до онѣзи, които създаватъ героитѣ.

Моряшката професия най-подхожда за разви-

тието и оформяването на твърди характери и волеви хора. Естеството на стихията, въ която работятъ, изостря тѣзи черти въ тѣхния характеръ и ги прави устойчиви въ борбата.

Нашитѣ моряци обаче сж изправени подъ постоянна и нестихваща двойна борба. Носители на вѣковнитѣ стремежи на племето ни за обединение въ неговитѣ естествени водни граници, тѣ отстояватъ неспирно нашитѣ стремления за съответенъ дѣлъ въ воднитѣ простори. Тѣ сж винаги въ борба съ водната стихия и съ вѣчнитѣ наши врагове на полуострова, които създадоха и легендата, че българинътъ не е морякъ. Нашитѣ начинания и прояви въ мореплаването възбуждатъ най-силна съпротива въ гърцитѣ, които виждаха въ тѣхъ първитѣ признаци на подетата на ново отъ третото българско царство борба. И тя не стихва

въпрѣки мирни договори и спогодби. Тя е постоянна и скрита, но упорита и жестока.

Въ борба съ стихията, въ борба съ единъ врагъ, който не избира сръдствата, нашитѣ морски труженици достойно отстояватъ българското име на два фронта. Съ скромността на истински герои — мъченици тѣ следватъ тежкия пѣтъ на създаване и закрепване на нашето корабоплаване и съ скъпи жертви чертаятъ единъ новъ възходъ на племето ни.

На 30 май 1941 година въ пристанището на Пирея изпълнението на дългъ поиска отъ нашитѣ моряци върховна жертва въ защита на парахода „Княгиня Мария Луиза“. И тѣ я дадоха безъ протестъ, безъ пози, безъ шумъ, предъ очитѣ на цѣль свѣтъ. Капитанътъ на парахода заедно съ една смѣна отъ обслугата на сжщия отидоха на съзнателна саможертва предъ изпълнението на дългъ заедно съ парахода „Княгиня Мария Луиза“.

Свѣтътъ занѣмѣ предъ дрѣзкото презрение

къмъ смъртта, проявено отъ българския морякъ. Подлиятъ врагъ изтрѣпна предъ героичния подвигъ на жертвитѣ. Гордитѣ синове на Балкана отвърнаха на подлостта съ безумна смѣлостъ, достойна за легенда.

Презъ 1929 г. п/х „Варна“ въ Мряморно море, сега „Княгиня Мария Луиза“ въ Пирея застанаха на вѣчна стража на българскитѣ идеали и чертаятъ пѣтъ на нашитѣ стремежи. Еднаква сждба отъ една и сжща причина постигна и двата кораба.

Но борбата следва своя пѣтъ, а борцитѣ въ своя победенъ ходъ стигнаха въ сърдцето на врага. Тѣ застанаха на вѣчна стража въ пристанището на Пирея за да напомнятъ на следващитѣ ги тѣхния дългъ. Слизайки въ небетието, тѣ оставиха не надминатъ примѣръ за доблестна служба и ще живѣятъ вѣчно съ ореола на истински герои на морска България.

Нека бжде вѣчна славата имъ!

Ариелъ

Нова страница въ историята на нашето корабоплаване

На 8 и 9 юний т. г. бѣ извършено осветяването на новия дунавски пѣтнически корабъ „Царь Борисъ III“, на желѣзничния корабъ „София“ и на построения въ варненската пристанищна корабостроителница измѣрвателенъ корабъ „Капитанъ I р. Матей Стойковъ“.

При осветяването на пѣтническия корабъ „Царь Борисъ III“ и на измѣрвателния корабъ „Капитанъ I р. Матей Стойковъ“, което се извърши на 9 юний въ пристанището на гр. Свищовъ, сегашниятъ министъръ председател на България, г. професоръ д-ръ Богданъ Филовъ, произнесе речъ въ която, между другото, каза:

„Ние сме се събрали днесъ въ този хубавъ крайдунавски градъ, за да отпразнуваме едно събитие, което ще има безспорно голѣмо значение за развитието на нашето корабоплаване. Касе се за осветяването на първия голѣмъ български пѣтнически корабъ по Дунава, кораба „Царь Борисъ III“, който отъ днесъ нататъкъ ще развѣва българското знаме въ много по-голѣмъ размѣръ въ услуга на дунавскитѣ пристанища, и по този начинъ ще допринесе за засилването на нашитѣ стопански и приятелски връзки съ всички дунавски държави. България може съ право да се гордѣе, че тя притежава единъ отъ най-хубавитѣ пѣтнически кораби на Дунава и че наредъ съ другитѣ народи и тя ще вземе много по-голѣмо участие въ дунавското корабоплаване. Сжщевременно ние осветяваме и другъ единъ корабъ на българското рѣчно плаване, а именно кораба „Капитанъ I р. Матей Стойковъ“. Осветяването на тѣзи два кораба добива днесъ още по-голѣмо значение съ огледъ на особенитѣ исторически събития, които преживяваме. . .“

„Разширението на нашитѣ граници до бѣломорието поставя голѣми и съвсемъ нови задачи на нашето корабоплаване и азъ съмъ щастливъ да констатирамъ, че точно въ това отношение ние поставяме вече едно добро и отъ най-голѣмо зна-

чение начало. Вчера ние осветихме и открихме желѣзничния корабъ между Гюргево и Русе, който ще свърже ромѣнскитѣ и българскитѣ желѣзници. Днесъ ние осветяваме най-голѣмия и най-хубавия пѣтнически корабъ на българското рѣчно плаване. Това сж две мѣроприятия, които говорятъ най-добре за творческия духъ на българина и за особенитѣ грижи, които българската държава въ лицето на нейното правителство полага за стопанското издигане на страната ни и за развитие на нейнитѣ съобщителни сръдства.

„Но нека въ сжщото време подчертая, че тия мѣроприятия ще бждатъ отъ полза не само за българския народъ. Тѣ ще откриятъ нови възможности и за съобщенията между дунавскитѣ държави, както помежду имъ, така сжщо и по отношение на Централна и Източна Европа, като свържатъ всички тѣзи страни, следъ довършване на съответнитѣ желѣзопѣтни линии, още по-тѣсно съ бѣломорското крайбрѣжие. По такъвъ начинъ България, като вѣренъ и искренъ сътрудникъ на силитѣ отъ Осъта, и отъ тристранния пактъ, ще даде въ много по-голѣми размѣри своя приносъ при създаването на новия стопански редъ въ югоизточното пространство на Европа.“

„Нека пожелаемъ на новитѣ два български кораба да изпълняватъ успѣшно въ продължение на дълги години своята благородна и полезна мисия. Нека името, което носи единъ отъ тѣхъ, името на Царя-Обединителъ Борисъ III, да бжде за него единъ символъ на вѣрна и преданна служба къмъ българския народъ. Нека двата кораба да плаватъ щастливо по водитѣ на тихия бѣлъ Дунавъ и да даватъ навсѣкжде изразъ на нашата воля за стопански и културенъ подемъ на младата българска държава.“

„Съ тѣзи пожелания азъ предавамъ отъ името на Негово Величество Царя, корабитѣ „Царь Борисъ III“ и „Капитанъ I р. Матей Стойковъ“ на Българското рѣчно плаване, за да бждатъ поста-

вени въ служба на българското стопанство и на българските национални интереси."

Още по-интересни мисли въ това отношение сж изказани въ телеграмата на министъръ председателя изпратена до Негово Величество Царя по случай освещаването на тѣзи кораби.

Съ излизането на Бѣло море „България доби обликъ на морска държава, чието бъдеще лежи преди всичко въ пълното овладяване на морето." Овладяването на морето значи развито собствено корабоплаване. Степенъта на последното е мѣрило за политическата и стопанска тежестъ на една морска държава.

Не напразно по време на лозанските преговори, когато се решаваше по ония времена, съдбата на българска Тракия, покойниятъ Венизелосъ, на зададения му отъ руския журналистъ Немановъ въпросъ, нѣма ли България да бжде зле засегната съ отнемането на излаза ѝ на Егея", отговори: „България не се чувствува морска държавка и за нея морето нѣма онова значение, което то има за насъ. Тази мисль се потвърждава отъ фактитъ, че България нѣма никакво корабоплаване на Егейското море, а даже и на Черно море, където тя има свои пристанища отъ повече отъ 40 години, но има едва нѣколко кораба."

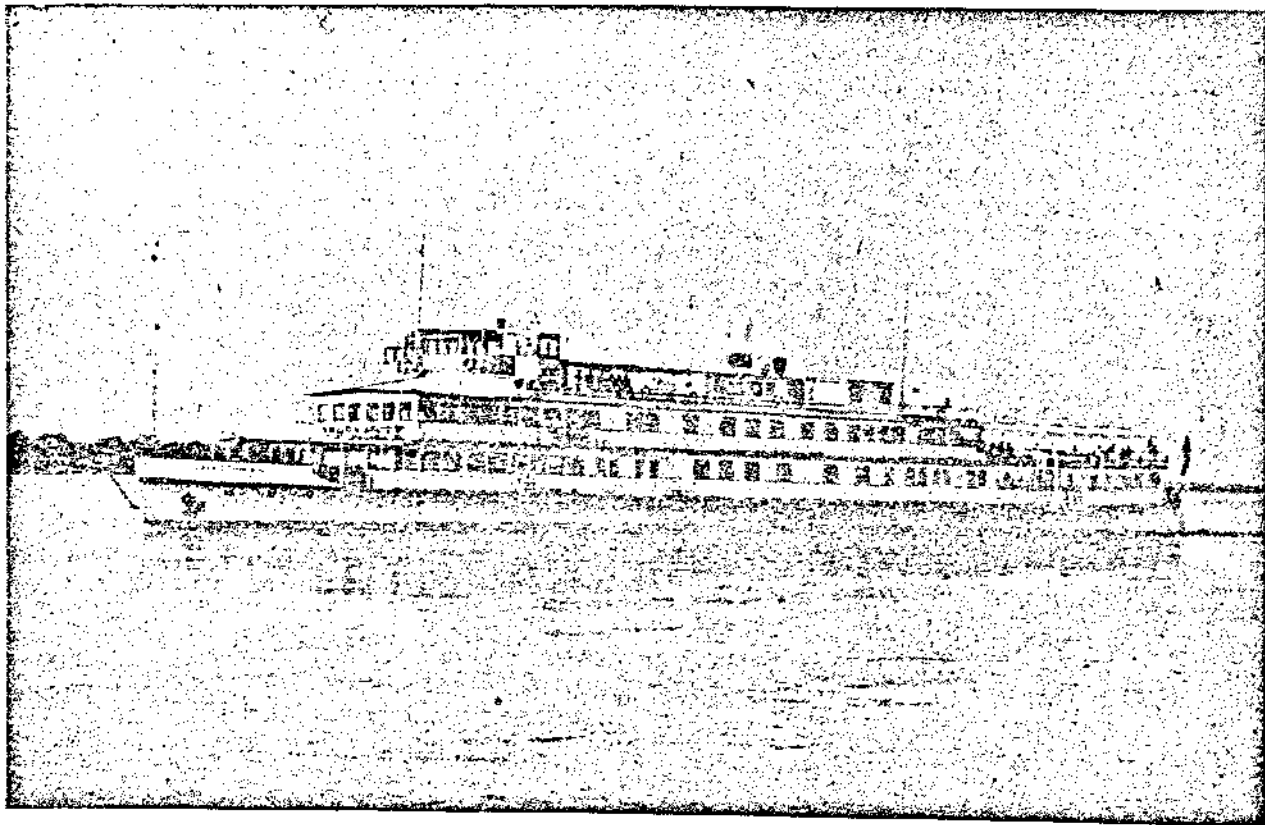
Ето защо днесъ на България предстоятъ огромни, но не и непосилни задачи въ областъта на корабоплаването. Последното „ще се издигне като единъ отъ основнитъ стълбове за стопанската и политическа мощъ на отечеството", казва по нататкъ въ телеграмата до Негово Величество Царя,

г. Филовъ. Съ тѣзи си думи за първи пътъ въ нашата история, водачътъ на едно правителство сповести твърдата воля на българския народъ да вижда въ морето и корабоплаването сигурния източникъ на неизмѣрими блага за държавата и здрава опора на политическото му влияние на Балканитъ.

„Всѣка придобивка въ областъта на корабоплаването ще бжде въ услуга на българското стопанство, на българската култура и на българските национални интереси" — такива сж мждритѣ думи, съ които Негово Величество благоволи да отговори на телеграмата на министъръ председателя.

Едва ли нѣкога съ толкова малко думи, така вѣрно и изчерпателно е описано значението на корабоплаването за една нация. Върховниятъ Вождъ не за първи пътъ, особено предъ насъ моряцитъ, недвусмислено е посочвалъ, че корабоплаването е голѣмъ факторъ за засилване на народното стопанство, че то носи култура за страната и че е единъ вѣренъ стражъ на голѣмитѣ национални интереси.

Ето защо освещаването на тѣзи нови дунавски кораби и изказанитѣ по случая мисли сж действително едно историческо събитие въ нашата морска действителност. Тѣ ни даватъ импулсъ за още по-голѣма дейностъ въ прокарване на нашата морска идеология, защото ни показватъ, че 20 годишнитѣ усилия на Българския Народенъ Морски Сговоръ за просвѣта на нашата общественостъ не сж отишли напразно.



Новиятъ български дунавски пътнически корабъ „Царь Борисъ III“

Професоръ Станчо Чолаковъ

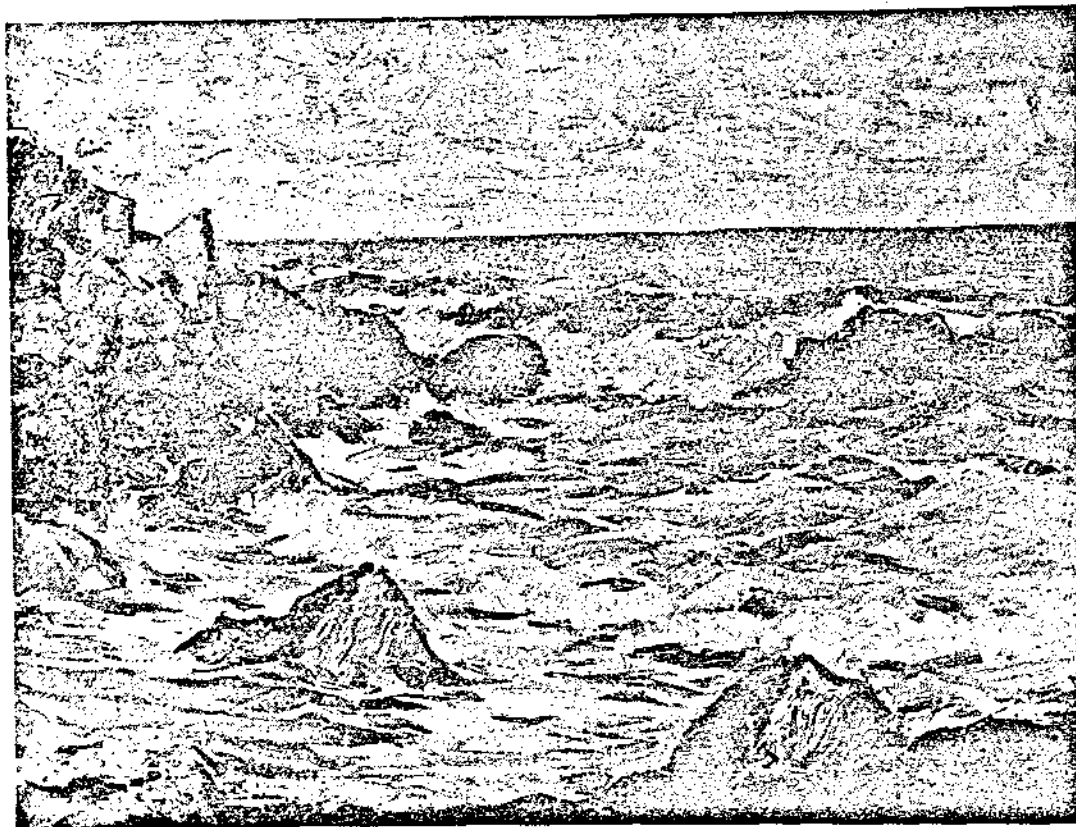
Българскиятъ бѣломорски брѣгъ

Мирниятъ договоръ отъ Ньои бѣше поставилъ България въ извънредно лошо положение. Не само че бѣхме обременени съ голѣми финансови тежести, но територията ни бѣше окастрена отъ всички страни и голѣми части отъ българския народъ останаха подъ иго или бѣха прогонени следъ тежки морални и материални терзания. Сега на България се върнаха нѣкои отъ териториитѣ ѝ. По тоя начинъ се възстановяватъ условията за спокойствие и редъ на балканитѣ. Частно за насъ трѣбва да се каже, че съ свободнитѣ и присъединени български територии подобрява се цѣлата ни стопанска конструкция. Добруджа разрешава зърнената ни проблема, Тракия ще бѣде използвана за индустриални разстения и ще улесни скотовѣдството по Родопитѣ, а Македония е богата съ минни залежи и предлага всичкитѣ условия за едно добро скотовѣдство. Така нашата страна попада въ положение да развие всички стопански отрасли. Ако нашата стопанска политика съумѣе да организира производството и размѣната въ страната и въ новитѣ територии, народътъ ни сигурно ще се радва на едно отлично благоденствие. Ще произведемъ почти всичко, което ни е необходимо за изхранване и за облѣкло и ще бждемъ главнитѣ износители на ориенталскитѣ тютюни, ще бждемъ единственитѣ износители на афионъ, ще изнасяме, вмѣсто да внасяме, памукъ, сѣщо оризъ, сѣщо руди и т. н., ще произведемъ собствени маслини, портокали, смокини и др. вѣроятно до размѣритѣ на нуждитѣ ни.

Но независимо отъ стопанскитѣ преимущества, които България ще има отъ възстановяването на нейната териториална цѣлостъ, притежаването на егейския морски брѣгъ ще окаже значително влияние върху развоя на външната ни търговия въ смисълъ, че ще упражни влияние за пренасочването на българскитѣ транспорти по сухо и по море. Преди всичко морскиятъ пѣтъ до френскитѣ и испанскитѣ пристанища, а сѣщо и до английскитѣ и германскитѣ пристанища, се скъсява съ 350—400 морски мили въ сравнение съ пѣтя отъ черноморскитѣ български пристанища, което значи минимумъ 3 денонощия пѣтуване, а пѣтътъ до блискоизточнитѣ ни пазари Египетъ, Палестина и др. се намалява наполовина. По тази причина бѣломорскитѣ пристанища ще могатъ да обслужватъ цѣла България, толкова далечъ отива тѣхната стокораздѣлна линия. Защото транспортътъ по море ще се укаже значително по-удобенъ и поевтинъ отъ сухопѣтния, а дори и отъ дунавския транспортъ. Ако даже вземемъ предвидъ не най-удобния пѣтъ презъ пристанището на Солунъ, а се спремъ върху транспорта презъ пристанищата Кавала или Деде-Агачъ, то егейската стокораздѣлна линия пакъ ще обхване почти цѣла България поради евтинитѣ транспортни разноски, а за черноморскитѣ пристанища ще останатъ областитѣ, които се намиратъ на не повече отъ стотина километра отдалеченостъ. Само разпредѣлението на ж. п. мрежа и съставътъ на ж. п. тарифа могатъ да възпрепятствуватъ на едно подобно размѣстване на транспортитѣ ни. Че наистина почти всички области

на България ще намѣрятъ за по-изгодно да отаравятъ товаритѣ си презъ бѣломорскитѣ пристанища, вмѣсто по Дунава и Черно-море, личи отъ следната смѣтка. Преди избухването на войната транспортнитѣ разноски на морския пѣтъ отъ черноморскитѣ ни пристанища Варна и Бургазъ до Гърция и близкия изтокъ възлизаха срѣдно на 1 лв. за 1 кгр., докато презъ Деде-Агачъ и Кавала, включително увеличениитѣ разноски по товаренето на параходитѣ, тѣзи разноски възлизаха на 45—50 ст. за 1 кгр. Разликата е 55—60 ст. за 1 кгр. Тази разлика е толкова голѣма, че не може да се погълне и отъ по-скѣпия превозъ по желѣзницитѣ до Деде-Агачъ и Солунъ. Сѣщата разлика се запазва, ако вземемъ за примѣръ износа ни до Срѣдиземноморскитѣ пристанища на Франция, Испания и др. и до пристанищата на Англия, Германия и т. н. Срѣдното ж. п. навло за 450 клм. разстояние, колкото е срѣдната отдалеченостъ на всичкитѣ ни области до егейскитѣ пристанища се движи около 45 ст. за 1 кгр. наши стоки, които сѣ предметъ на нашия вносъ (класове XVII—XXII отъ тарифата) и около 90 ст. на 1 кгр. за стоки, които сѣ предметъ на нашия вносъ (класове XI—XV отъ тарифата). Срѣдното ж. п. навло за 100 клм., колкото е най-близкиятъ районъ на черноморскитѣ пристанища, е съответно около 32 стотинки и 16 стотинки за 1 кгр. Въ такъвъ случай една експортна стока на разстояние 100 клм. отъ едно черноморско пристанище ще бѣде изнесена презъ Варна или Бургазъ съ 16 ст. ж. п. навло и 1 лв. фрахтъ по параходе до блискоизточнитѣ ни пазари, всичко 1.16 лв. за 1 кгр., а презъ егейско пристанище, отъ което би отстояла на 450 клм. разстояние, ще бѣде изнесена съ 45 ст. ж. п. навло и 55—60 ст. фрахтъ, или общо за 1.00 до 1.05 лв. на 1 кгр. Отъ тази смѣтка проличава, че износьтъ ни ще бѣде привлеченъ презъ бѣломорскитѣ пристанища, ако ж. п. мрежа и ж. п. тарифа не укажатъ едно възпирашо влияние. Сѣщата смѣтка може да се направи и съ вноснитѣ стоки, въ който случай пѣкъ ще се види, че вносътъ презъ егейскитѣ пристанища ще става съ по-евтинъ транспортъ, макаръ да изминава по-дълго разстояние по желѣзницитѣ.

Очевидно става, че егейскиятъ ни брѣгъ има качествата да размѣсти транспортнитѣ насоки на нашата външна търговия. Остава да се преценява отъ държавната ни политика, доколкото и до кжде това размѣстване е полезно и желателно. Отъ общо стопанско гледище едно размѣстване и насочване на българския трафикъ къмъ бѣломорскитѣ пристанища, вмѣсто къмъ черноморскитѣ, ще означава силно съкращение на времетраенето за превоза на стокитѣ и едно относително приближаване на българскитѣ пазари къмъ западнитѣ съ разстояние, равно на Варна и Бургазъ до Солунъ, което е равно на пѣтя Солунъ—Марсилия. Общата търговска изгода на народното ни стопанство ще бѣде особено подчертана, като се вземе предвидъ, че параходитѣ отъ черноморскитѣ ни пристанища се движатъ презъ Босфора и Дарданелитѣ съ една срѣдна скоростъ отъ 8 мили на часъ, правятъ нѣкои задължителни престои и биватъ обременявани съ нѣкои плащания, така че



Край мoнaстирjа
„Св. Константинъ“
Картина отъ
Георги Велчевъ

стигатъ до пазаритѣ на западна Европа и на Сръдния изтокъ късно и скъпо. Поради това значителната частъ отъ нашия износъ за сръдиземноморска и западна Европа ще предпочете бѣломорския пѣтъ, като избѣгне Черно море, Босфора и Дарданелитѣ, благодарение на което конкурентноспособността на българскитѣ стоки ще се засили. По Дунава ще остане частъ отъ транспорта за централна Европа, а по желѣзницитѣ презъ Сърбия и Ромъния ще бждатъ пренасяни по-малко обеимитѣ, по-скоро разваляемитѣ и по-скъпнитѣ стоки. Отъ самосебе си се разбира, че това положение ще настъпи само, ако ж. п. тарифа, както и пристанищната политика останатъ сжщитѣ. Тогавя стокoвиятъ трафикъ на черноморскитѣ ще намалѣе. Въ сжщностъ ще пострада главно Бургазъ, доколкото е дума за износа, тъй като Варненското пристанище ще се подхранва отъ увеличения му хинтерландъ на Южна Добруджа, която представлява

единъ богатъ районъ на стоки, предназначени за износъ по море. По отношение на вноса, черноморскитѣ пристанища сжщо ще изгубятъ голѣма частъ отъ трафика си и на Бургазъ ще се отрази пакъ по-чувствително. Ще се отрази донѣкжде и на дунавскитѣ пристанища. Отъ тукъ става очевидно, че цѣлата ни ж. пѣтна и пристанищна политика трѣбва да претърпи една ревизия отъ гледището на общитѣ и на локалнитѣ интереси.

Трѣбва да се подчертае, обаче, че пристанището на Деде-Агачъ е неудобно за развиването на единъ голѣмъ трафикъ, а пристанището на Кавала не е свързано съ желѣзопѣтна линия. Ето защо, единственото голѣмо пристанище, което може непосредствено и веднага да укаже голѣмо влияние за преориентиране на българския транспортъ по море остава Солунъ и то особено следъ свързването на ж. пѣтната ни мрежа презъ Горна Джумая и Кулата до Солунъ.

Димитъръ Симеоновъ

Бѣломорието въ нашата история

Географски и политически България принадлежи къмъ сръдиземноморскитѣ държави, ако и дълго време презъ историческото ѣ сжществуване правото ѣ да владѣе частъ отъ Сръдиземно море, да бѣще оспорвано отъ близки и далечни народи. Сждбата на българския народъ е била да води непрекъснатата борба за запазване на завладяната земя и за обединение. Славянитѣ отъ южната група презъ VII вѣкъ сж навлѣзли въ Балканския полу-

островъ, достигнали Бѣло-море, преминали въ островитѣ, а даже заели цѣлия Пелопонезъ, който презъ сръднитѣ вѣкове е билъ познатъ съ неговото славянско име—Морея. Императорътъ Константинъ Багрянородни казва, че цѣлиятъ полуостровъ се послavianчилъ. Славянитѣ скоро разбрали голѣмото значение на морето и владението на неговия брѣгъ. Известни сж опититѣ на славянскитѣ племена Ринхинъ Сагодати, които живѣли около Со-

лунъ и подъ началството на Хационъ и Пребъндъ правили опитъ да превзематъ Солунъ.

Съ своитѣ лодки направени отъ дърво, славянитѣ скоро пребродили Бѣло-море и започнали да заплашватъ даже и Цариградъ. Но скоро славянитѣ попаднали подъ влиянието на Византия, и особено тѣзи, които живѣли около Бѣло-море скоро били претопени. Сжщата сждба очаквала и другитѣ славяни, ако отъ северъ не бѣше дошълъ единъ народъ, който завладя славянитѣ, образува държава, претопи се всрѣдъ тѣхъ, като остави само името си на новата държава. Това бѣше българскиятъ народъ. Исперихъ основава своята държава между Дунава и Стара-планина, като подчинява живѣещитѣ тамъ седемъ славянски племена и Северцитѣ. Отъ тогава започва стремештъ на българскитѣ владетели да приобщатъ всички славяни къмъ българската държава и да достигнатъ топлото Бѣло-море. Но Византия винаги е отласкувала този стремешъ на българитѣ. Ханъ Крумъ (803—814 г.) превзе Сръдець и си отвори пътъ къмъ македонскитѣ славяни по течението на рѣка Струма, а отъ тамъ къмъ Бѣломорието. Въ своитѣ походи срещу Византия той достигна до Мряморно море, на брѣга на което извършва нѣкакво езическо свещенодействие. Отъ неговитѣ наследници Маламиръ и Пресиямъ водятъ войни за достигането на Бѣломорието, но пакъ безъ успѣхъ. Византия предпочитала да отстъпи земи въ западната часть на Балканския полуостровъ, но да не загуби земитѣ разположени на Бѣло-море, чрезъ които тя се сношавала съ своитѣ владения въ Италия и най-южнитѣ части на Балканския полуостровъ. Симеонъ въ своитѣ войни е успѣлъ да разшири южната граница почти до Солунъ. Героичниятъ Самуилъ е разбралъ много добре голѣмото значение на Солунъ за Византия и не еднократно е правилъ опитъ да го превземе. Презъ II-то българско царство Асенъ I прехвърля военнитѣ действия въ Тракия и прави опитъ да превземе Сересъ. Калоянъ е намѣрилъ смъртта си подъ стенитъ на Солунъ опитвайки се да го превземе следъ убийството на солунския кралъ Бонифаций Монфератски. Но най-щастливъ отъ всички български царе е билъ Иванъ Асенъ II (1218—1241 год.). Следъ поражението, което нанесълъ на епирския деспотъ Тодоръ Коменъ при Клокотница въ 1230 год. цѣлото бѣломорие наедно съ Солунъ влѣзло въ предѣлитѣ на неговата държава. Тогава България се миела отъ водитѣ на Синьо, Бѣло и Черно морета. Но при неговитѣ наследници спечеленото отъ Ив. Асенъ било загубено. Скоро цѣлото Бѣломорие и всички балкански държави падатъ подъ властта на турцитѣ. Презъ турското робство трудолюбивиятъ българинъ бавно завладява Източна и Западна Тракия, като ги превръща въ цвѣтущи градини. Априлското въстание (20.IV.1876 год.) и жестокоститѣ на турцитѣ при неговото потушаване предизвикаха свикването на Цариградската конференция, чиито решения бѣха отхвърлени отъ Турция. Това предизвика Руско-турската война, която завърши съ сключването на Санъ-Стефанския договоръ (3.III.1878 год.) По силата на членъ 6 отъ тоя договоръ България ставаше автономно, подвластно княжество съ народно християнско правителство и народна милиция. По Санъ-Стефанския договоръ България добиваше устията на Места и Струма съ

пристанищата Портолагосъ и Кавала. Но скоро Англия възразява срещу излиза на България на Бѣло-море, понеже населението край морето било грѣцко и щѣло да се създаде силна славянска държава, която ще стѣснява положението на другитѣ народности въ Балканския полуостровъ. Съ тоя кжсъ отъ Бѣломорието, все пакъ, за българския народъ се откриваше хубава възможностъ за национално и стопанско развитие. Съ тоя до-стѣпъ до топлото и свободно море се разкриваха далечни и многобройни търговски пѣтища, чрезъ които, като по сигурни артерии, щѣха да се вливатъ и изливатъ стопанскитѣ блага въ и отъ една млада държава съ жизнеспособенъ народъ, закржгленъ въ неговитѣ етнически, географски и стопански граници. Но не било сждено на българския народъ да се види дълго време обединенъ въ своитѣ почти етнографически граници. Една голѣма коалиция, вдѣхновена и ржководена отъ Англия, при пълната подкрепа на Австро-Унгария, която бѣше изоставила вече Русия, разруши изъ основи дѣлото на Санъ-Стефано. Свиканъ бѣше въ Берлинъ конгресъ, който разкжса Санъ-Стефанска България на петъ части. Англия смѣтна, а заедно съ нея и други нѣкои Велики сили, че една тѣй обширна и мощна България ще бжде послушно орждие въ ржцетѣ на Русия. Австро-Унгария сжшо виждаше застрашени своитѣ интереси въ западната часть на Балканския полуостровъ, презъ която се насочваха домогванията ѣ къмъ Солунъ. Конгресътъ въ Берлинъ ревизира Санъ-Стефанския договоръ. Тукъ представителтъ на Англия лордъ Солсбѣри въ заседанието на 17 юний казалъ: „Появяването на нова морска сила на Егейско-море не може да не се посрѣдне съ съжаление отъ страна на близкосѣседнитѣ държави“ Той предлага България да не се простира до Егейско-море, а да се затвори между рѣка Дунавъ и Стара-планина. Графъ Андраши, представителъ на Австро-Унгария подкрепилъ предложението на Солсбѣри. Така България бѣше раскжсана. Създадено бѣше едно автономно княжество България между Дунава и Стара-планина, а на югъ отъ Стара-планина се създаде Източна-Румелия, поставена подъ прѣката политическа и военна власть на султана. Отъ нея се изключваха басейнитѣ на рѣкитѣ Струма и Места. Берлинскиятъ договоръ носеше елементи на размирия и бждащи стѣлкновения на Балканитѣ. Въ тоя договоръ се крие първопричината на Балканскитѣ войни.

На 6.IX.1885 год. стана съединението на Източна-Румелия къмъ Княжеството, а на 2.XI избухна Сръбско-българската война, която завърши въ полза на България. Презъ февруарий и мартъ 1910 год. министерството на Ал. Малиновъ уговори въ Петербургъ съюзъ между България и Русия. Споредъ съглашението, на България се признаваше правото на Бѣломорието между Марица и Вардара. За освобождаване на християнитѣ подвластни на Турция бѣше образуванъ Балкански съюзъ отъ България, Сърбия, Черна-гора и Гърция. Споредъ сръбско-българския договоръ отъ 29.II.1912 година. Сърбия признаваше нашето право върху цѣлата територия на Бѣломорското крайбрѣжие. Но съ Гърция не бѣше точно определено въ договора какъ ще се разреши въпросътъ за Бѣломорието, а точно съ Гърция се кръстосаха нашитѣ тери-

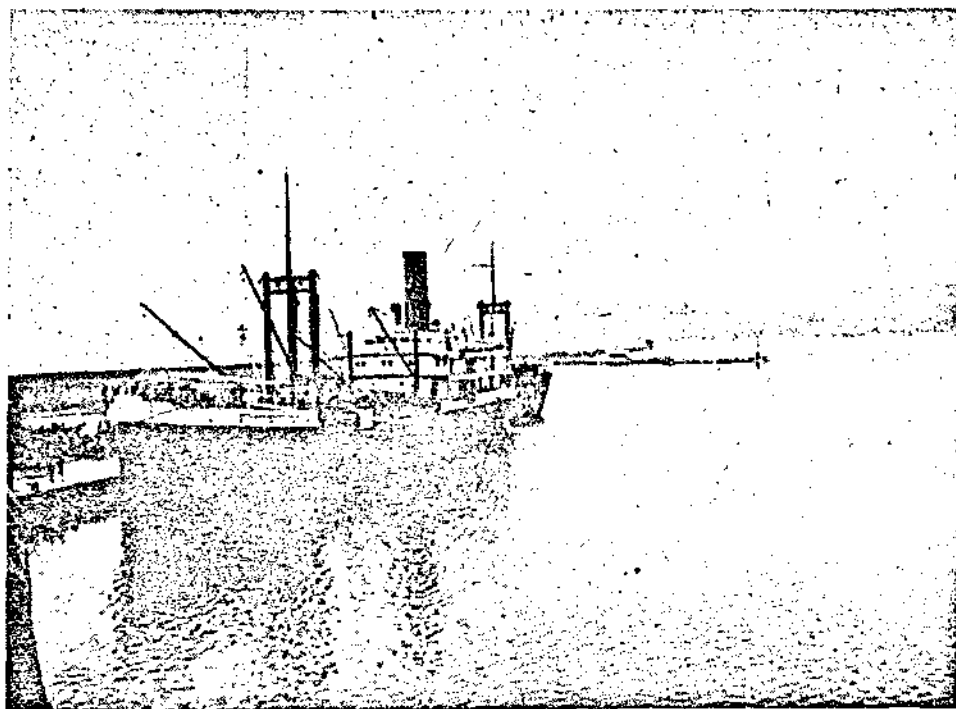
ториални претенции към Бълморие. Войната след много драматична борба завърши в полза на съюзниците. Беше сключен Лондонският договор на 30 май 1913 г. (н.ст.) Според член 2 на договора Турция предоставяше на съюзените държави всички територии на Балканския полуостров на запад от линията Енос-Мидия. Върху окончателното разграничение на териториите възникнаха спорове, в които взеха участие и Великите сили. Но все пак Бълморие в онези части, гдето не достигаха гръцките домогвания, се предоставяше на безспорно владение на България, узаконено и от самите Велики сили. Според проекта на Кормила, тогавашен гръцки министър-председател, в Гърция тръбвало да влезат следните бълморски околии: Саржшабанска, Кавалска, Правишка, Драмска, Зъхненска, Серска и половина от Демир-хисарска и Солунска. А Венизелосъ предложи на Г-нъ Даневъ в Лондонъ през месецъ декемврий 1912 год. следната граница: на левия бръгъ на Струма—Правишко, на десния бръгъ — от устието на Тахинското езеро и по една идеална линия през Вардаръ до Гюменджа, а от там на север от Енидже-Вардаръ. Но връщайки се от Лондонъ на минаване през София, през месецъ януарий 1913 г. той предложилъ граничната линия да върви 16 км. северно от Солунъ. Българското правителство не прие и това предложение, като го намъри не отговарящо на нашите национални въжделения. Това Гърция е предлагала преди сключването на тайния гръцко-сръбски съюз и договоръ, като признавала правото на България надъ цъла Тракия и областта от Бълморска Македония съ градовете: Кукушъ, Демир-Хисаръ, Сересъ, Драма и Кавала.

Знае се че Междусъюзническата война завърши катастрофално за България. Нападната от всички страни, България беше принудена да иска миръ, който беше сключенъ в Букурещъ на 10 августъ 1913 г. (н.ст.) Макаръ и подписанъ при много тежки обстоятелства, България се надяваше, че все пак до известна степенъ нейните права ще бъдатъ зачетени. Обаче нейните бивши съюзници не само че нарушиха по-рано сключените договори, но проявиха искания, които далечъ надхвърляха техните искания въ надвечерие на Междусъюзническата война. Но все пакъ ние се надявахме да запазимъ пристанището Кавала, като разбрахме добре че Солунъ е вече загубенъ за насъ. Но в Букурещъ беше решено и Кавала да се даде на Гърция. Тъй че по силата на Букурещкия договоръ, България беше изгласана от Бълморие на Македонската област. Границата беше прокарана по Блласица, Али-ботушъ, пресичаше Места подъ Неврокопъ и достигаше устието на сжщата рѣка на западъ отъ Ксанти. Така че до подписването договора в Ньои, България проникваше до Бълморие съ територията, включена между устиата

на рѣкитѣ Марица и Места. Тази област беше много плодородна, но безъ удобно пристанище, чрезъ което да се развие напълно нормално външната търговия на България. Но ако и малкъ България, притежаваше единъ прозорецъ на Бълморие.

Споредъ Германо-българския договоръ отъ 6.IX.1915 г. Германия признава правото на България да заеме отъ Гърция, ако тя обяви война на България или Турция, всички области които бидоха отстъпени на Гърция по Букурещкия договоръ. Поради несполучливия край на Свѣтовната война за Германия и България не можа да се приложи този договоръ отъ 1915 г. Но най-жестокъ ударъ върху нашите национални идеали беше нанесенъ отъ Ньойския договоръ на 27.XI.1919 год. Исканията на България за излазъ на Бълморие сж били отхвърлени отъ победителите, като само делегацията на Сев. Американски Съединени Щати е защитила българските искания за излазъ на Бълморие. Членъ 48 отъ Ньойския договоръ гласи: „България се отказва въ полза на главните съюзни и сдружени сили отъ всички свои права и титри върху територията на Тракия, които принадлежаха на българската монархия и които, намирайки се отвъдъ новите граници на България, както тѣ сж описани въ членъ 27—3, частъ втора (граница на България), сега не сж дадени никому. Освенъ това главните съюзни и сдружени сили се задължаватъ да се гарантира свободата на икономическия излазъ на България на Егейско море. Но скоро Западна Тракия беше поставена подъ управлението на френския генералъ Шарпи, който я управлява отъ ноемврий 1919 год. до априлъ 1920 год. Найсетне конференцията въ Санъ-Ремо реши да даде тази българска земя на Гърция. По този начинъ Бълморие беше превърнато въ гръцко езеро. Въпросътъ за Тракия се появи на дипломатическата сцена въ Лозанската конференция презъ 1922 год. Тамъ било предложено на България да ѝ се отстъпи за пристанище едно пространство отъ 3 квадратни км. между Деде-Агачъ и Макри, но безъ териториална връзка на пристанището съ царството. Това предложение не било прието отъ българската делегация, която твърдо и обосновано изложила своите искания и следъ това въ знакъ на протестъ напуснала конференцията.

Българскиятъ стремежъ къмъ Бълморие е напълно естественъ, той е продиктуванъ отъ една жизнена необходимост. Рѣкитѣ Марица и Струма сочатъ на къде се стреми българскиятъ народъ. Нѣма договоръ, който да е билъ въченъ. И договоритѣ наложени следъ Свѣтовната война сж унищожени. Сждбата се усмихна благосклонно на българския народъ. Бълморие и Черно море, това сж двата бѣли дроба на България. Въковниятъ блѣнъ и стремежъ на българския народъ е достигнатъ.



Загиналият въ пирейското пристанище на 31 май 1941 г. български п/х „Мария Луиза“

Крумъ Кънчевъ

Върни въ живота и въ смъртта

Съ предѣлна бързина и пълень товаръ 5000-тонниятъ български корабъ „Княгиня Мария Луиза“ бразди бѣломорскитѣ води, на пѣтъ за пирейското пристанище.

— По-скоро, по-скоро!... само това желание изпълва душитъ на смѣлитѣ моряци, за които тѣтнежтъ на победоносното германо-италианско оржие, долитащъ отъ островъ Критъ, звучи като зовъ за братско сътрудничество.

Ето и крайната целъ на плаването! Трикратно изсвирване, последвано отъ грохота на котвената верига, възвестява една отъ многото победи на българското морско знаме, което гордо се развѣва отъ корабната кърма, както се е развѣвало по браннитѣ полета презъ вѣковетѣ. Съ внушителна изразителностъ тази многопрославена светиня напомня на свѣта за единъ доблестень и храбъръ народъ, изпратилъ своитѣ свидни чада на върна служба по синитѣ морски простори, далечъ отъ родната земя.

Доскоро безлюдна и глуха, пристанищната стѣга забръмчава отъ нестройната глъчка на работници-преносвачи, които въ безкрайна мравешка върволица сноватъ между корабнитѣ товарни хранилища и брѣга. Занизватъ се часоветѣ на тежъкъ трудъ, посветенъ на разтоварване скъпия товаръ на „Княгиня Мария Луиза“. Така изминаватъ день, два...

Още малко, още малко — и послушнитѣ машини наново ще запѣятъ своята отмѣрена желѣзна пѣсенъ, корабното витло пакъ ще заудря синитѣ води, и съ бѣлопѣнна диря неспирно ще бележи опасния и славенъ пѣтъ на моряшкото поприще.

Знамето на морска България все така гордо ще се развѣва, все така вдъхновено и устремно ще летятъ смѣлитѣ чада на морето къмъ нови пристанища, въ изпълнение на свещенния моряшки дългъ.

Въ трепетно очакване и младенческа възторженостъ, обслугата на „Княгиня Мария Луиза“ бодро бди отъ поста на своята служба. Гърдитѣ вдишватъ ведрия утриненъ въздухъ. Очитѣ пиятъ сребърната свѣтлина на току-що изгрѣлото слънце. Мислитѣ се носятъ съ крилата на обединеното и велико Отечество и чертаятъ блѣнувани сполуки: така близки, така възможни!

Но мигомъ, нѣщо необикновено пресѣква равномѣрния токъ на живота въ пирейското пристанище и въ кораба „Княгиня Мария Луиза“.

Зловещо зазвѣнтява корабната камбана: пожаръ! Съ непознаваеми отъ уплаха лица бѣгатъ въ безреда пристанищнитѣ работници. „Пожаръ, пожаръ“ викатъ тѣ съ дрезгавитѣ си гласове, безъ да свърнатъ погледъ къмъ смъртната опасностъ, отъ която, съ безумието на пошръклѣло стадо, търсятъ спасение.

Огнени езици, прилични на огромни кървави макове, се струятъ отъ палубата на българския корабъ. Злодейска ржка, въ пристѣпъ на злоба и низостъ, е възпламенила товарнитѣ хранилища. Премилиятъ корабъ, билъ години наредъ живѣлищно гнѣздо на български презморски странници и желѣзна отломка отъ живата снага на майката-Родина, е предъ възможното най-ужасно изпитание. А българскитѣ моряци, калѣни въ нечетни борби съ водната стихия, сж предопредѣленитѣ единствени негови бранители и спасители. Но какво

е човъкът и саможертвената му готовност да се втурне съ великанско безстрашие въ непосилна борба срещу стихийния напоръ на всеунищожителния огненъ адъ?... Боже, пази моряцитъ, поели мъченически, но величавъ пътъ къмъ огнената смъртъ!...

Всрѣдъ невъобразимия вой, въ който се сливатъ човѣшкитъ писъци съ пожарния грѣмотевичень пухотъ, прозвучава отсѣчена и властна заповѣдъ:

— Моитъ помощници — на кораба! Всички останали — бѣгайте, спасявайте се!

Това сж думитъ на корабначалника, презъ чиято уста говори богътъ на морето. Необикновени и сждбоносни, като отровни стрели се впиватъ тѣ въ спокойнитъ до прѣсване сърдца на тридесетъ люде — пълниятъ съставъ на корабната обслуга.

Настава свѣтквично краткъ мигъ на колебание, размисль и борба, но волята на корабначалника е неотмѣнна. Неизбѣжна е най-скръбната раздѣла, при която дебнящата смъртъ е отнела и сетията възможность за прощални думи и сълзи...

Корабнитъ помпи сж въ главоломно действие. Откъмъ брѣга пожарогасителна дружина съ нечовѣшки усилия отпраща вода, която се излива като буйнотечна рѣка. Ала напраздно, всичко е напраздно...

„Княгиня Мария Луиза“ и моряцитъ, на постъ подъ развѣтото знаме на България, сж обречени на явна гибелъ. И настѣпва най-вѣрховниятъ мигъ на безпримѣрната пожертвувателность: десетина български синове оставатъ въ мъртвешкото лоно на коварнитъ пламъци и се откъсватъ отъ брѣга, ведно съ кораба, начело съ своя любимъ, приказно храбъръ началникъ. Нека тѣ, малцината избраници на сждбата, да бждатъ впепелени отъ огнената стихия и да изчезнатъ въ морскитъ дълбини — цѣла редица кораби и стотици люде въ пирейското пристанище оставатъ здрави и читави следъ тѣхъ — и за тѣхния животъ, за тѣхното щастливо избавление мисли българскиятъ корабначалникъ, мислятъ българскитъ моряци.

Бледенъ, но съ искрещи отъ сърдеченъ пламъ очи, корабначалникътъ се вира къмъ кърмата и съ неземно благоговение отдава честь на корабното знаме, познато на буритъ, подвига и вѣрностьта, чисто и неопетнено като юначнитъ сърдца на моряцитъ... За честта и славата на родния морякъ, той не е напусналъ кораба, и съобразно моряшкия обичай и дадената клетва, той е останалъ на стража, лице съ лице срещу смъртъта... Българю, въздай заслужена хвала на твоя вѣренъ синъ, възправенъ на прощална, предсмъртна стража!

Отровенъ димъ задушава корабначалнически помощникъ, но свѣтла усмивка трепти по неговото лице. Не е ли това поради свѣтлата радостъ, че е изпълнилъ завета на своя баща-херой, достойно загиналъ въ една злокобна декемврийска нощъ на корабначалнически постъ?

— Татко, азъ идвамъ при тебъ въ царството на тъмнобездното море, дето навѣкъ сж сбрани за братско съжителство братята моряци, вѣрни на



Иванъ Томовъ — комендантъ на кораба „Мария Луиза“

морето въ живота и въ смъртъта!.. Сжтень шепотъ на умиращъ воинъ или тържествена вестъ на запжтенъ къмъ вѣчностьта безсмъртенъ духъ е това?..

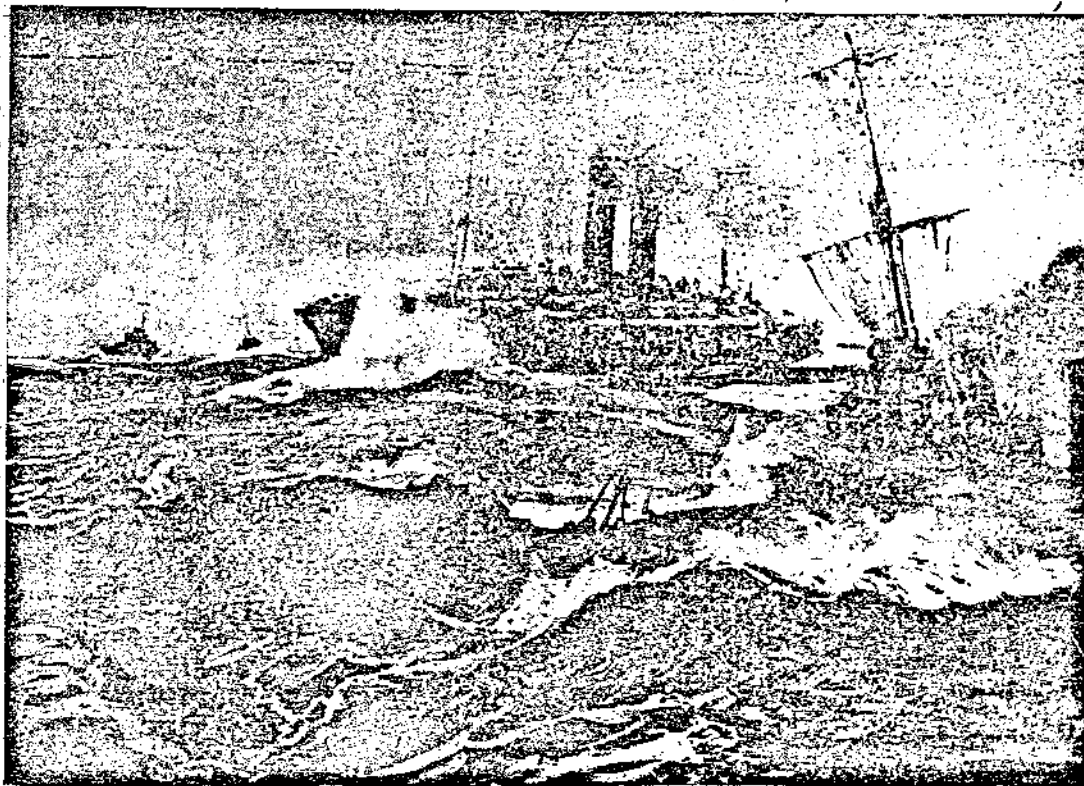
Въ задухата и полумрака на машинното отделение, глухъ за сетнитъ трепети на своето сърдце, първиятъ механикъ е всеотдайно заетъ съ мисльта, че голѣмото сърдце на кораба не трѣбва да спре своя туптежъ, че той е призванъ да влива нови живителни струи въ великанскитъ корабни жили.

— Нека неуморно се носи ехтежътъ на машинитъ, нека неспирно да прѣщятъ нажеженитъ пещи и вѣчно да ехти вѣчната пѣсенъ на морското труженичество — както всѣкога, и сега, когато е тѣй близка смъртоносната опасность, съ неизмѣнното съкровено желание — да плава корабътъ! — живѣе и твори този преуморенъ отъ денонощно бдение морякъ, този почернялъ отъ сажди, масло и димъ безименъ работникъ...

Краткъ и изразителенъ е радиотелеграфистъ. Неговото последно общуване съ свѣта по неведомитъ пѣтеки на въздушнитъ простори представлява радиосъобщението-заветъ; „Загиваме, да живѣятъ моряцитъ на България!“...

Не изминалъ и стотина метра, корабътъ „Княгиня Мария Луиза“ е разбитъ на безбройни късове отъ страхотни избухвания въ горящия товаръ.

Така, на 30 май, 1941 година водитъ на пирейското пристанище приематъ въ своитъ ледени обятия смѣлитъ български моряци, поели величавия пътъ на съзнателната изкупителна саможертва.



Конвой

Въ сѣдбоносни исторически времена като сѣгашнитѣ, когато борци за свободата и възхода на обезправени и подтиснати народи съ кръвъ бележатъ всѣка стѣпка на своя единственъ по величие победоносенъ походъ, скѣпата жертва на частъ отъ храбрата обслуга на кораба „Княгиня Мария Луиза“ е скѣпа кървава данъ, съ цената на която родното българско морячество увѣковѣчава своето свѣтло име. Нѣколцина доблестни покойници завинаги ще свидетелствуватъ съ безсмъртнитѣ си духове, че и морска България е била на борчески постъ въ борбата за възтържествуване на новия редъ въ Европа и въ свѣта...

Вѣрни въ живота и въ смъртта на морето и Родината, спятъ тѣ своя непробуденъ сънь въ водитѣ на пирейското пристанище. Безкрѣстни сѣ тѣхнитѣ гробове, каквито сѣ гробоветѣ на истинскитѣ морски синове. Ала безсмъртни сѣ тѣхнитѣ духове. И тѣ ще бждатъ неугасващи пѣтеводни звезди за всички сѣрдцати люде на нашата прехубава татковина, които сѣ дали клетвено обещание да украсятъ своето жизнено поприще съ дѣлата на презморското странствуване. Нека отъ поколения на поколения и отъ вѣкъ на вѣкъ да се предаватъ тѣхнитѣ завети, каго незагльхваща тържествена симфония, а безпримѣрниятъ имъ подвигъ да възрастне като вдѣховителенъ кумиръ на българското морячество! Аминъ!..

Ш. И.

СТРАННА МИНА

— Макаръ и да сме фаталисти, все пакъ никои не знае кога и къде ще му дойде краятъ. Пъкъ-защо ли да мислимъ за него, той, все едно, ще дойде. Така приказваше единъ денъ на нѣколко души млади офицери стариятъ миньоръ, ровейки се въ споменитѣ си, които се нижеха предъ очитѣ му, сякашъ вчера е било. Той все намираше подходящи примѣри отъ своята практика, за да изтъкне нѣкои полезни заключения за младитѣ, които обичаха да го слушатъ, когато изпадне въ настроение да разказва.

— По едно странно стечение на обстоятелствата случи ми се да проследя чуднитѣ пѣтица на една човѣшка сѣдба, та искамъ да ви я разкажа. Обикновенъ случай отъ войната, който често

ме е каралъ да се замислямъ върху странноститѣ на човѣшката сѣдба.

— Топълъ лѣтенъ день обещавахе утрото, въ което отрядтъ миночистачи се насочи къмъ северния проходъ на минното заграждане въ Варна. Слънцето бавно пое своя възходъ. Надъ морето се стеле лека лѣтна мъгла отъ изпарения. То е спокойно. Въ ялната утринна атмосфера предметитѣ надъ водата изглеждатъ увеличени и приематъ най-причудливи форми.

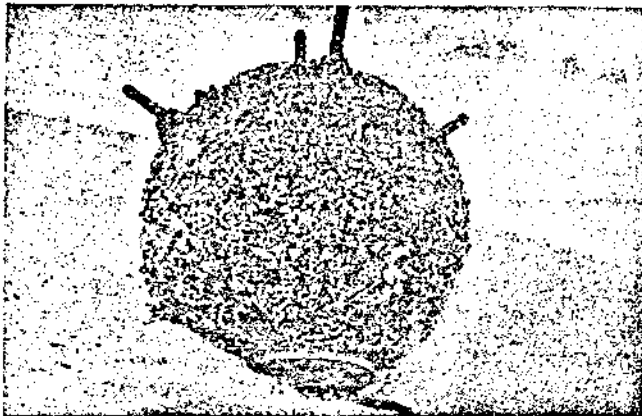
Отрядтъ мина предъ двореца ЕВКСИНОГРАДЪ и навлѣзе къмъ носъ Св. КОНСТАНТИНЪ. Той имаше за задача да провѣри северния проходъ.

Дългата непрекъсната еднообразна работъ по миночистението създаде привычки у цѣлата ко-

манда. Тя предусъщаше че сигналът, ще бждат скоро подадени и автоматически се приготвялаше за изпълнението имъ. Обслужителите на миночистачните прибори се засуетиха около приборите си. Тъ знаяхт, че е време да се спуснат приборите и да се започне монотонната на гледъ приятна разходка изъ морската ширь, надъ която четири лодки се движатъ въ една линия на разни разстояния като горди лебеди, предвождани отъ лодката на водача и следвани отъ взривната лодка. Приятната гледка се помрачава отъ тежкото чувство на непрекъснато напрежение въ очакване, защото всички знаят, че скритият и подълъ противникъ може всъки моментъ да се появи. Мините могат да се откриятъ ненадейно и тогава картината се преобразява. Нервна тръска ще полази по всички участници. Тъ като единъ ще почувствуватъ цълата сериозностъ на положението. Очите на всички ще се отправятъ къмъ лодката—водачъ, защото отъ тамъ ще последватъ заповѣдите, които ще определятъ истинското положение. По сигналитъ на началника тѣ ще разбератъ какво ще става и доколко е тежка днешната работа.

Отрядътъ леко зави къмъ северъ и се приготви да навлѣзе въ прохода.

— Плаваща мина на лѣво отъ носа, извика наблюдателътъ на челната лодка и посочи съ ржка направлението. Погледитъ се насочиха по указаната посока и действително къмъ близкия носъ Св.



Мина откъсната и изхвърлена на брега

КОНСТАНТИНЪ се видѣ да се черне плаващъ предметъ. Всички го приеха за мина. Всички така бѣха свикнали съ тази картина, че никой не се усъмни, че това не е мина. Всички се интересуваха наша или чужда ще е и каква система е.

Но ето че последва сигналъ до лодката № 6, последния въ строя.

„Вземете плаващата мина на влѣкало и я изтеглете на пѣска предъ Карантината за разораване, следъ което догонете отряда“.

Лодката послушно се отклони въ лѣво и се насочи право къмъ мината. Отрядътъ продължи своя път, но всички следяха неволно движението на отдѣлилата се лодка. Тя приближи мината, спрѣ хода си, взира се въ предмета и пакъ продължи съ малъкъ ходъ. Вижда се какъ тя приближава плътно до мината и се чувствуваше, че става нѣщо необикновено въ лодката. Всички се бѣха навели надъ мината и се различаваше необикно-

венно раздвижване, като се насочиха и кукитѣ къмъ предмета.

Какво става тамъ, помислихъ си азъ. Полу-дѣли ли сж да удрятъ съ кукитѣ мината. Тамъ е Джеферовъ, корабникътъ на ротата, опитенъ миньоръ, който е разоржилъ до сега толкова мини и познава най-добре тънкоститѣ на маневрирането въ такива случаи.

— Викайте лодката да събщи какво става, се обръщамъ къмъ сигналчика, обаче вниманието на всички хора отъ другата лодка бѣше така погълнато, че никой не отговори на нашия сигналъ. Най-после отъ лодката започнаха да викатъ съ сигналъ моята лодка.

Нашиятъ сигналчикъ всичкото време отговаряше, че разбира сигнала, но накрая поиска повторение на сжщия.

— Какво има, викамъ!

— Сега, Господинъ Лейтенантъ, има нѣкаква грѣшка, извика сигналчикътъ и започна на ново да приема сигнала.

— Въместо мина виждамъ трупъ на удавникъ моля указания, доложи най-после той и погледна нерешително, като че се съмняваше въ истинността на приетия сигналъ.

— Предайте имъ да изтеглятъ трупа на пѣска предъ Карантината, да съобщатъ по телефона въ Щаба на Флота и да се завърнатъ при отряда.

Случаятъ предизвика доста коментари, но бързо се забрави, защото работата погълна вниманието на всички ди.

Къмъ обѣдъ лодката се завърна при отряда и доложи, че извадениятъ трупъ е на непознатъ човѣкъ, дълго стоялъ въ водата, защото е започналъ да се разлага, но личи, че е билъ добре облѣченъ, защото ималъ остатъци отъ хубаво бѣльо.

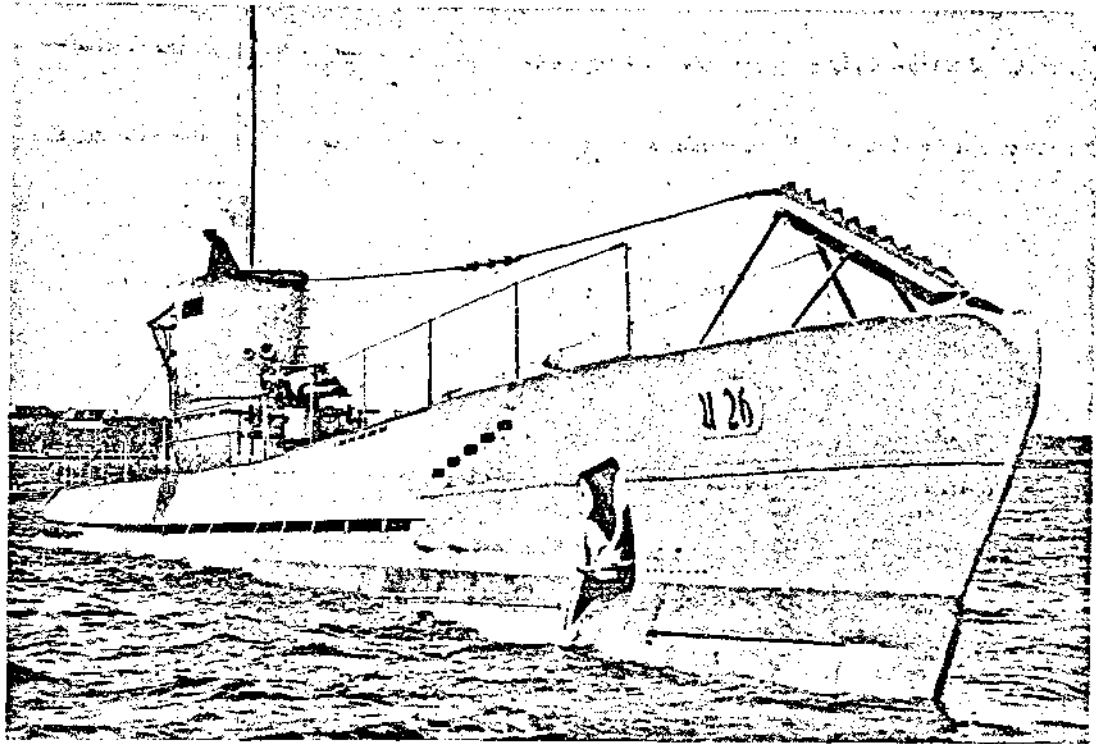
Това обстоятелство ме заинтересува.

Следъ обѣдъ се завърнахме доста рано и азъ се отбихъ на Карантината, за да вида находката.

Моряцитѣ ми вече бѣха успѣли да разгледатъ трупа и открили на шията му металическа табелка съ надписъ на френски, който ми показаха. Прочетохъ съ очудване „лейтенантъ Гуриу“ градътъ отъ Франция и датата на раждането, които помня вече. Но помня, че се оказа френски офицеръ. Отъ къде и какъ бѣше попадналъ при насъ, не можехъ да си обясня. Знаеше се, че въ Ромъния има френски офицери, но необяснимо бѣше какво се е случило, че труптътъ на този французинъ попадна при насъ.

Мина се доста време. Азъ бѣхъ изпратенъ за връзка съ германското командване надъ Черноморе въ Браила. Въ една отъ комиситѣ, които описваха плаващия инвентаръ на Ромъния по р. Дунавъ и р. Прутъ, плтувахме съ германски, австрийски и турски колеги, водени отъ капитанъ I р. Джорджеску отъ ромънския флотъ. Въ единъ отъ разговоритѣ си съ г-нъ Джорджеску, азъ му разказахъ този случай, като назовахъ и фамилията на французкия офицеръ. Видимо развълнуванъ, той извика „бедния Гуриу, каква сждба!“ И тогава ми разказа следното:

Лейтенантъ Гуриу билъ много добъръ и смѣлъ френски офицеръ, изпратенъ въ ромънския флотъ, съ френската мисия тамъ.



Германски подводникъ

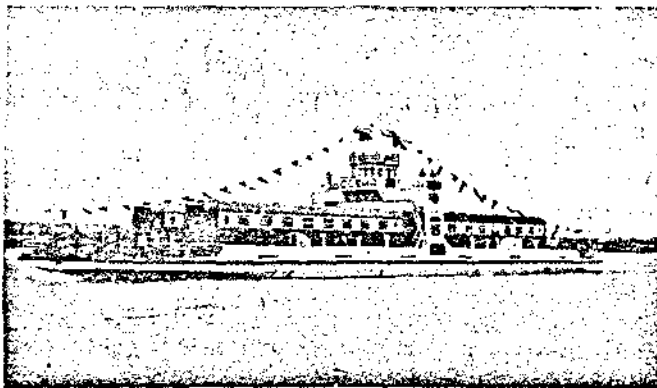
При едно голѣмо североизточно вълнение, той излѣзалъ съ единъ малкъ торпедоносець отъ Килийското гърло съ нѣкаква задача и трѣбвало да се прибере презъ Сулинския ржавъ. Въпрѣки съветитѣ на всички да не излиза въ такова време съ малкия торпедоносець, смѣлиятъ морякъ се отправилъ въ открито море. Торпедоносецьтъ се обърналъ отъ голѣмия прибой при устието, поради плитковината и цѣлиятъ екипажъ билъ удавенъ. Трупътъ на Гуриу, обаче не се намѣрилъ.

Минаха години отъ тази случка. Войната се

свърши и ние отъ победили се указахме победени. Презъ 1927 или 28 год. заминахъ презъ Сулина за Русе заедно съ нашитѣ шасьори, изпратени на р. Дунавъ. Въ Сулина видѣхъ една улица на името на Гуриу, чието тѣло по една странность на сждбата почива въ Варна.

Често пѣти, като стане дума за миночистене, изпъква предъ мене плаващата мина, която се оказа толкова странна, и често се питамъ, кой може да знае какво му е приготвила сждбата?

—



Новиятъ български желѣзничень корабъ „София“



Палубата на дунавския п/х „Царь Борисъ III“



Български морякъ

Д. Роевъ

Моряшка майка

(споменъ)

Колко бавно минаватъ днитѣ сиви и еднообразни! Колко много шума и бездействие, колко незаглушима жажда за свобода и просторъ!

Подобно на затворена въ клетка птица, у която е живъ още споменътъ за волностъ, слънчево небе и цвѣтя, азъ искамъ да изхвъркна, да се върна къмъ ония дни, пълни съ слънце и радостъ, съ бури изпитания — днитѣ на море.

Днесъ единичкъ само споменътъ ми нашепва за тѣхъ!

А дванадесетъ месеца вече отъ оня день, въ който влакътъ ме отнесе далеко, навътре въ сушата и за последенъ пѣтъ видѣхъ любимото Черно море.

Бѣше привечеръ и азъ си го спомнямъ осветено край брѣга отъ хиляди електрически слънца, разлѣло се далеко въ безкрая, какъ се губи въ настѣпващия мракъ. На единъ завой и последната

часть която виждахъ отъ него презъ прозореца на вагона, изчезна.

Дванадесетъ месеца отъ тогава!...

Стоя въ кѣщи при домашнитѣ си, кждето тъй безсмислено минаватъ днитѣ. Около мене сѣ моитѣ близки и грижитѣ имъ. Родното мѣсто, по-хубаво отъ всѣкога, ми спомня за миналитѣ дни на моето детство, но нищо не е каточели въ състояние да ме задържи при себе си. Защото тѣлото ми е тукъ, но мисълта ми се носи на изтокъ, тамъ при морето.

А колчемъ се спра предъ куфаритѣ ми готови винаги за пѣтъ, азъ срѣщамъ две тѣжни умоляващи очи, очитѣ на майка ми, които презъ сълзи ми шепнатъ:

„Недей заминава! Почакай още малко! Стара съмъ, днитѣ ми сѣ къмъ своя край, — а искамъ въ последния ми часъ да си при менъ“...

И азъ отстѣпвамъ, спомняйки си въ такъв моментъ за една друга майка, която срещнахъ на брѣга на Срѣдиземното море, която не бѣ успѣла да задържи при себе си своя единичкѣ синь.

Бѣше презъ юлий 1938 г. Следъ осемдневното непрекъснато плаване корабътъ „Княгиня Мария Луиза“, препълненъ съ жито, спрѣ въ Сицилийското пристанище Катания. Освенъ официалнитѣ изпращачи на нея се трупаха любопитни деца, жени и мъже, по-голяма частъ дошли отъ вътрешността на острова. Корабътъ се залепи о нея и веднага работата по разтоварването започна. Не намирайки въ това нищо интересно, посрещачитѣ бързо си разотидоха и скоро на тѣхно мѣсто остана група хлапаци, навъртайки се около кораба, чакайки да имъ подхвърлимъ нѣщо за ядене.

Стояхъ на долната палуба и наблюдавахъ тая пѣстра тѣла отъ „гавроши“, когато една на срѣдна възраст, но съ прошарени вече коси жена привлѣче вниманието ми. Тя стоеше до близкия електрически стѣлбъ и, криейки се като че ли задъ него, поглеждаше крадливо къмъ разхождащия се на постъ морякъ и кораба. Две деца я закачаха, приказваха ѝ нѣщо и смѣйки се, посочваха ту моряка, ту менъ. Жената се отбраняваше мълкомъ като се стараше безъ да мърда отъ мѣстото си да хване или удари нѣкое отъ тѣхъ, но тѣ ловко избѣгваха. Съжалихъ тая жена и се готвахъ да извикамъ на децата, когато изведнажъ, използвайки случая, че морякъ е далечъ, тя се затича и се изкачи горе. Тичешкомъ тя се приближи до мене и като хвана ржцетѣ ми започна да ги цѣлува, говорейки нѣщо. Опитахъ се да освободя ржцетѣ си, но тя ги стискаше тѣй здраво, че азъ бѣхъ принуденъ да се откажа отъ това си намѣрение и да я изслушамъ. Тя говореше презъ сълзи, бързо и разтревожено.

— За Бога, кажете ми, моля Ви, не го ли видѣхте нѣкъде? Вие пътувате по моретата, спирате по много пристанища и може би сте го срещнали? Не го ли намѣрихте, не научихте ли нѣщо за него — моятъ синь, моятъ единичкѣ Марио?

Очитѣ ѝ плуваха въ сълзи. Тя се трѣсеше цѣла, и стискайки още по-силно ржцетѣ ми, питаше:

Кажете за Бога! Моятъ скъпъ Марио! Нали той е добре? Той ме поздравява и Ви поръча да ми кажете, че скоро ще се върне. Кажете нали го познавате? Да, нали?! Такъвъ строенъ, високъ като Васъ но по-хубавъ по-милъ, съ чудни черни очи! Моятъ Марио!

— Тукъ на дѣсната си буза има белегъ! О! Боже колко плакахъ тогава! Той бѣше едва на година когато падна и се нарани. Въпрѣки това, обаче, той е тѣй хубавъ! Нали?!

— Въ кое пристанище го срещнахте? Въ Пирея ли? О да, той ми писа отъ тамъ, като ми обеща да се върне скоро. А его вече шестъ месеца отъ тогава, а и писмо нѣмамъ! Шестъ месеца... Марио...

Горката майка. Ржцетѣ ми бѣха измокрени отъ сълзитѣ ѝ.

Напраздно се опитахъ да ги освободя. Изпитвахъ истинска мъка. Отъ нея ми правѣха знакъ, че е побъркана. Разбрахъ, че причината за това е нейниятъ единственъ синь, който отъ шестъ месеца не ѝ е писалъ, защото може би не е вече между живитѣ.

Разбрахъ я напълно. Знаехъ мъката на тая

жена, родила и отгледала съ такава любовъ единственото си дете, хранила дълбоко въ своето майчино сърдце надеждата, че той ще бѣде радостята и подкрепата ѝ на старини. Той, обаче, я е напустналъ, за да се не върне никога. Азъ я разбрахъ! Тази жена, майка на морякъ, ми бѣше тѣй близка, тѣй позната! Не ли сѣщо такава стара жена, съ прошарени вече отъ времето и непрестанни грижи, коси, ме изпрати преди да напустна тихото пристанище! Не ли сѣщитѣ горещи сълзи париха лицето ми, когато, притиснала ме съ отладнали вече ржце, тя ме цѣлуна казвайки ми своето майчино „прощавай“!

И днесъ, когато съмъ тѣй далече, азъ знамъ че тя ходи всѣки денъ да пита за новини отъ кораба, и често, отпавила просълзени очи къмъ светия образъ на Божията майка, тя шепне молитва!

Колко много си приличатъ моряшкитѣ майки отъ всички страни на свѣта, колко много скърби имъ носиме ние, тѣхнитѣ синове, вѣчнитѣ скитници по далечнитѣ морета!

Какво можехъ да отговоря на тази клета майка, сграбила ржцетѣ ми, молейки ме презъ сълзи да ѝ кажа нѣщо за нейния загубенъ синь.

Мълчахъ. Мълчахъ, съ свито отъ болка сърдце, съ впити въ земята очи, нѣмайки сила да срѣщна погледа ѝ, просълзенъ и очакващъ.

Какво да ти отговоря, о майко! Въ нашия пжтъ тѣй много хора срѣщаме! Въ по-голямата си частъ тѣ сж стройни хубави момци, съ горещи черни очи, съ загорѣли отъ слнцето и солта лица, съ здрави чиличени мишци, закалени въ борбата съ водната стихия.

Какво да ти кажа?!

Тя чакаше. Сълзитѣ не преставаха да се стичатъ отъ очитѣ ѝ. Тя продължи: Не Ви ли каза той, че за августъ ще се върне? Да, за тогава! Боже мой! Той не бива да закѣснява. Мария го очаква — неговата хубава Мария. Вие не я познавате, нали? Тя е негова годеница, която заедно съ мене тѣй много се тревожи. Значи за августъ! Благодаря ви! За августъ, моятъ Марио!

Но его! О Боже! Ето, его! Тя трепна, послуша се. Нѣкакъвъ страхъ се изписа по лицето ѝ.

Ето пакъ тоя вѣгъръ! Чувате ли? Чувате ли какъ духа? Но това е буря, морето пакъ ще побѣсне! Боже мой, дано Марио да не е на пжтъ! Но това е ураганъ... Боже, Боже... Марио!...

Тя се свиваше разтреперена, стискайки до кръвъ ржцетѣ ми. Нѣмаше никакъвъ вѣгъръ, руданитѣ на кораба тракаха, извѣждайки отъ хамбаритѣ тежкитѣ човали жито. Помжчихъ се да я успокоя, но тя като че ли не чуваше нищо. Изведнажъ пустна ржцетѣ ми и избѣга надолу по стѣлбата, повтаряйки своето: Ахъ Марио, Марио...

Следъ малко я видѣхъ да тича по нея къмъ приставащия въ това време английски корабъ. Децата викаха следъ нея, но тя не имъ обръщаше внимание.

Наблюдавалъ тази сцена, морякътъ пазачъ дойде засмѣнъ при мене.

„Не ѝ обръщай внимание, каза усмихнатъ той, тя е луда. Ето сега ще отиде да пита на она корабъ. Така тя посрѣща и изпраща всички кораби, питайки за своя Марио.“

А наистина хубавецъ бѣше той, и какъвъ морякъ! Пжтуваше отначало далеко съ чуждъ ап-

раходъ, а следъ това съ тукашния крайбрѣженъ корабъ, който преди шестъ месеца, презъ една бурна нощъ се разби и потъна въ входа на залива. Спасиха се само трима души. Морето изхвърли труповеѣ на останалитѣ. Тамъ бѣше и нейниятъ Марио.

Отъ тогава тя е така. Въпрѣки че видѣ трупа му, тя не вѣрва, че е умрѣлъ. Вече шестъ месеца

тя разпитва всички кораби не сж ли го видѣли и нѣма ли да се върне скоро. Ето вижте!

Английскиятъ корабъ бѣ пристаналъ. И тамъ на долната палуба клетата майка обливаше съ сълзи ржцетѣ на единъ англичанинъ. Той я гледаше мълчаливъ, спомняйки си може би за своята майка.

МОРСКИ ВЕСТИ

Постройката на търговски кораби въ США. Презъ м. февруарий т. г. бѣ публикувано едно официално сведение за постройката на търговски кораби въ США. Отъ него се вижда че презъ 1939 год. сж построени всичко 28 кораба отъ различни категории, включвайки въ числото си езернитѣ такива и чуждестранитѣ, съ тонажъ до 252 тона. Презъ 1940 год. сж построени 51 корабъ—съ тонажъ общо надъ 450 хил. тона. Къмъ 31.12.39 год. въ постройка сж се намирили 1120 хил. тона. Къмъ 31.12.1940 год. съ 390 хил. тона повече. Количеството и тонажътъ на поржчанитѣ кораби презъ 1939 и 1940 год. е останало безъ промѣна (всичко около сто кораба съ тонажъ — 836 хил. тона). Това може да служи като доказателство, че основнитѣ корабостроителници сега сж достигнали своето пълно натоварване, което, ако сждимъ по даннитѣ, може да се опредѣли на 800—900 х. тона за презъ текущата година, отъ което половината за Англия (60 кораба).

Тази цифра е твърде далечъ отъ цифритѣ на четиримилионния ежегоденъ тонажъ американски постройки, необходими по мнението на секретаря на британското морско министерство, за спасяването на английския островъ отъ гладъ и подвозъ на всички необходими материали.

Нови английски противоподводни кораби. Нѣкои чуждестранни списания и вестници съобщиха за това, че въ Англия се строятъ голѣмо количество противоподводни кораби отъ типа на китоловнитѣ такива. Нѣкои отъ тѣхъ вече се намиратъ въ строя и се взематъ мѣрки за ускоряване постройката на останалитѣ. Тѣ ще бждатъ съ по-голѣма скоростъ и по-добре въоржжени, отколкото обикновенитѣ мобилизирани, които въ повечето случаи иматъ обслуга отъ 4 офицера и 50—60 моряка, ще бждатъ съ по два котела съ вжглища и една цилиндрова машина, която ще имъ позволи да развиятъ отъ 15—16 мили скоростъ. Тѣхната голѣма мореходность и районъ на действие, ще имъ даде възможность да конвоиратъ корабитѣ далече навътре въ океана. Естествено противоподводнитѣ качества на тѣзи кораби не могатъ да се сравняватъ съ тѣзи на торпедоносцитѣ, поради което не представляватъ сериозенъ факторъ за борба съ подводната опасность.

Кръстосвачната война. Действията на германскитѣ спомагателни кръстосвачи въ сегашната война продължаватъ да се развиватъ успѣшно до всички морета и океани, и да оставатъ неуловими за англичанитѣ. Затова най-много способствува относителната слабостъ на английския флотъ въ кръстосвачи, но заедно съ това и покровителството

на царя на моретата, който избѣгва срѣщата имъ съ по-силенъ противникъ, а сжщо и високата подготовка на германскитѣ командири.

На първи февруари тази година стана известно за потапянето на единъ английски корабъ при о. Мадагаскаръ. На 22 февруарий германската информационна служба ни събщи за потапянето на единъ голѣмъ въоржженъ търговски канадски корабъ въ Индийския океанъ, който пжтувалъ подъ американско знаме и ималъ нарисуванъ на бората си сжщо американски флагъ. Командирътъ понеже не се надявалъ на защитата на своя флагъ, прибегналъ до тази хитросъ, но и тя не му помогнала.

Презъ м. февруарий по германски съобщения германскитѣ кръстосвачи сж отбелязали твърде значителни успѣхи при действията имъ въ океана. Така на 16 февруарий било обявено, че единъ отъ тѣзи кръстосвачи е потопилъ отъ началото на своитѣ действия 120,000 тона кораби, а другъ къмъ 25 февруарий е унищожилъ 151000 тона.

По съобщение на английския печатъ къмъ срѣдата на м. февруарий всички австралийски кораби, намиращи се въ Срѣдиземно море, поради развиващитѣ се политически събития въ далечния изтокъ били изпратени въ Австралия. Флотътъ на Австралия се състои отъ петъ кръстосвача и други по-малки кораби. Кръстосвачътъ „Сидней“, който взе активно участие въ борбата за Срѣдиземно море, се завърналъ сжщо въ Австралия. Споредъ американски източници една частъ отъ американскитѣ самолети, предназначени за Англия сж били изпратени сжщо тукъ. Пита се тогава, дали действието на германскитѣ спомагателни кръстосвачи не наложи да се отдѣли една частъ отъ силитѣ на главнитѣ операционни театри, за да се защитятъ морскитѣ съобщителни пжтища въ тихия и индийския океани.

На 11 февруарий германскитѣ надводни сили, за втори пжтъ въ три месеца, разпрѣснаха единъ английски конвой отъ търговски кораби, отъ които, споредъ германски сведения, бѣха потопени 14 кораба.

По сведения отъ Мадейра, другъ конвой, състоящъ се отъ 30—40 голѣми кораба, пжтуващъ отъ южна Африка къмъ Англия, билъ нападнатъ отъ тежкия германски кръстосвачъ „Адмиралъ Хиперъ“. По други сведения нападащитѣ кораби били два. Уцелялитѣ кораби се разпрѣснали и следъ това по единично се събрали въ Фунгалъ, където били докарани доста ранени. По всичко изглежда че конвойтъ е билъ охраняванъ само отъ спомагателния кръстосвачъ „Криспинъ“, за загиването на

който английското адмиралтейство съобщи след няколко дена. Това потвърждава, че английският флот няма възможност да даде на всички конвои достатъчно бойни кораби за охрана.

Според германски данни от началото на войната до 1 март 1941 год. надводните сили сж унищожили въ Атлантическия океанъ и по далечните морета 700000 бр. р. тона.

Италианските подводници въ океана. Към края на м. мартъ италианските подводници действащи въ Атлантическия океанъ сж потопили всичко около 200000 т. неприятелски кораби, единъ спомогателенъ кръстосвачъ и английския изтърбител „Сагеней“. Малките, въ сравнение съ германските, успѣхи се обясняватъ преди всичко съ по-малкото количество на италианските подводници действащи въ океана. Освенъ това италианските подводници, базиращи се въ района на Бордо, и въ зададенитѣ имъ райони, на западъ отъ Испания и Гибралтаръ около Азорските острови, срѣщатъ кораби значително по-рядко отъ колкото предъ брѣговетѣ на Англия. Корабоплаването презъ пролива на Гибралтаръ е почти прекъснато и италианската зона пресича

само конвоитѣ, които идватъ отъ южна Африка. Между южна Америка и Англия обаче поради недостигъ на кораби, корабоплаването е почти прекъснато. Отъ друга страна търсенето на конвоитѣ безъ подрѣжката на авиацията, както се извършва това въ района около Ирландия, е затруднено. Присѣтствието пъкъ на неутралнитѣ кораби, до американскитѣ включително, заставя подводницитѣ да бждатъ много внимателни при атаката. Въпрѣки всичко това, италианскитѣ подводници удѣлжаватъ района на подводната блокада къмъ югъ и я довеждатъ до района, въ който започватъ да действуватъ спомогателнитѣ кръстосвачи и германскитѣ океански подводници.

Презъ месецъ февруарий бѣ съобщено че единъ германски океански подводникъ, следъ като потопилъ нѣколко кораба, се завърналъ въ базата си като презъ време на своитѣ операции въ океана е преминалъ на два пѣти екватора. Така че въ германския флотъ сж се появили подводници които пренесоха подводната война далечъ на югъ. Възможно, е че корабитѣ които презъ м. декември 1940 год. бѣха потопени около Дакаръ, да сж жертва на нѣкои отъ тѣзи подводници.

Изъ живота и дейността на организацията

— За тържествата по освещаване на пѣтическия параходъ „Царъ Борисъ III“ и ферибота „София“, Главното управително тѣло бѣше поканено чрезъ председателя му. Поради невъзможността на Председателя да бжде въ Русе за тържествата, организацията благодари писмено на Дирекцията на воднитѣ съобщения за покзната.

— На 2 юний т. год. Подпредседателятъ на Главното управително тѣло инженеръ Теодоси Атанасовъ и главниятъ секретаръ на организацията посетиха гр. Каварна, където устроиша срѣща съ членоветѣ на управителното тѣло на Каварненския клонъ. Новиятъ клонъ се организира постепенно и въ скоро време ще се закрепи и разрастне.

— На 4 юний т. г. Главното управително тѣло даде вечеря на Началника на Флота и представителя на германския флотъ въ Варна съ цель за опознаване и по-тѣсно сближение. Вечерята мина въ най-приятно настроение и въ спомена за минала съвмѣстна бойна дейность. Въ сърдечна обстановка

бѣха размѣнени мисли върху пропагандата на морската идея у насъ и възможността да се засили още повече, като се използва практиката на сродната на нашата организация въ Германия.

— Образуванъ е новъ клонъ въ гр. Орѣхово. Главното управително тѣло въ заседанието си отъ 11 юний т. г. утвърди управителното тѣло на клона, както следва:

Председателъ: Никола Василевъ Домусчиевъ — юристъ, подпредседателъ: Манасий Манасиевъ — началн. пристанището, секретаръ: Иванъ Хр. Ивановъ — студентъ, каснеръ: Димитъръ Николовъ Мариповъ — чиновникъ популярната банка, домакинъ: Петко Николовъ Суваджиевъ — чиновникъ пристанището, съветници: Борисъ Страшоъ Пиперковъ — чиновникъ популярната банка и Христо Йотовъ Ивановъ — чиновникъ общината.

Контроленъ съветъ: Председателъ: Михаилъ Марковъ Ничевъ — търговецъ и членове: Стоянъ Минковъ Стояновъ — търговецъ и Петъръ Марковъ Ничевъ — директоръ прогимназията.

КНИЖНИНА

Коста Траяновъ. „Черноморски легенди“. Варна 1941 г. п-ца А. Ю. Пъндъклийски, цена 30 лв.

Тази книга съдържа 12 разказа за различни поселища покрай българското Черно море и събития, станали презъ течение на вѣковетѣ. Тия събития, обвити въ мъгла и неотбелязани съ положителность, авторътъ е преразказалъ въ форма на предания и затова ги е нарекълъ и легенди. Морето заема известна часть въ тѣхъ, особено въ

„Смъртъта на Галатей“ и „Носъ Емона“.

Описанието на известни части и мѣста по брѣга, ценно отъ географска гледна точка, е свързано съ художествени описания на морето, на малки заливи и това придава на книгата естество и на брѣговетѣ пѣтеписъ. Морето е оживено и поставено въ историческа рамка. За нашата книжнина върху Черното море, книгата на Траяновъ „Черноморски легенди“ е добъръ приносъ. Д. В.

Съдържание:

1. Сърбна вестъ — За п/х. „Мария Луиза“. 2. Първата жертва — Ал. Маноловъ. 3. На вѣчна стража въ Пирей — В. Игнатовъ. 4. Нова страница въ историята на нашето корабоплаване — Ариселъ. 5. Българскиятъ бѣломорски брѣгъ — Проф. Станчо Чолаковъ. 6. Бѣломорието въ нашата история — Димитъръ Симеоновъ. 7. Вѣрни въ живота и смъртъта — Крумъ Къичевъ. 8. Странна мина — В. И. 9. Моряшка майка — Д. Роевъ. 10. Морски вестъ. 11. Изъ живота и дейността на организацията. 12. Книжнина.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Васпалевъ, д-ръ П. Д. Сюрчевъ, мичм. I р. Тр. Ивановъ.

Скръбна вест потресе българското общество:

На 30 май 1941 г. параходътъ „МАРИЯ ЛУИЗА“ трагично загина въ водитѣ на гръцкото пристанище Пирея, готовъ да отплава по предназначението си.

Злокобна орисница отне отъ нашитѣ редове любимитѣ ни другари:

Капитанъ отъ далечно плаване **ИВАНЪ ТОМОВЪ** — корабноначалникъ
Капитанъ отъ далечно крайбрежно плаване **ГЕОРГИ БАБЕВЪ** — I пом. капитанъ
Механикъ **ПЕТЪРЪ ЧАРЪКЧИЕВЪ** — II механикъ
СТАМЕНЪ ЗАХАРИЕВЪ — радиотелеграфистъ
ГЕОРГИ ВИНАРОВЪ — масльончикъ
ГЕОРГИ КРЪСТЕВЪ — масльончикъ
ТОДОРЪ СТОЙНОВЪ — пом. готвачъ

Тѣ съзнателно не напуснаха горящия корабъ, до последния моментъ, полагайки усилия да го спасятъ, при всички очевидно-неизбѣженъ рискъ да загинатъ заедно съ своя корабъ, а останаха на своя постъ, изпълнявайки Отчествения си моряшки дългъ.

Тѣ оставиха тѣлата си въ вражеска страна и обагриха водитѣ на вѣковно-неприятелски народъ съ своята кръвъ, загивайки съ кораба си подъ развѣто българско знаме, за да създадатъ съ високия си духъ и съ подвига си новъ кумиръ за българското морячество, чрезъ святото, до себеотрицание, изпълнение на дълга си, съобразно моряшкитѣ традиции и честь.

Зловеща мълва, за втори пѣтъ, твърди за чуждо злодейство надъ българското морско знаме и надъ българското морячество.

Може би жестоката съдба е искала тая втора изкупителна жертва отъ българското морячество, за да се разбере колко коварство и низостъ крие народътъ, който съ класическо лукавство винаги пакости на Родината ни.

Мили и скъпи покойници,

Вие достойно изпълнихте дълга си, като ни оставихте въ заветъ Вашата образцова морска служба и примѣра да се мре подъ развѣто българско знаме за величието на народността ни непобедимъ Български духъ!

Преклоняйки се предъ святата Ви паметъ, ние ще следваме Вашия заветъ — за благото и величието на България!

Почивайте спокойно въ морето, гдето, този пѣтъ, за вѣки ще се вѣе морското ни знаме!

Вие създадохте въ моряшкитѣ сърдца нова съкровищница, която ще вдъхновява поколѣнията къмъ безупрѣчно изпълнение на Отчествения дългъ!

Отъ Съюза на Българскитѣ моряци.

Б. Р. Когато вестта за загиването на българския корабъ „Ки. Мария Луиза“ ведно съ частъ отъ храбрата му обслуга, съ свѣтквична бързина се разнесе вродомъ въ страната ни, всѣко българско сърдце искрено сподѣли скръбта поради скъпата загуба.

Но една малобройна редица българи, къмъ които се прибавятъ и близкитѣ на покойникитѣ, по изключителенъ начинъ приобщиха своитѣ чувства и мисли къмъ скръбното събитие.

Това е родното морячество, обединено въ Съюза на българскитѣ моряци: все доблестни люде, които сж поели пѣтя на моряшкото поприще и живѣятъ съ съзнанието за дългъ и вѣрностъ къмъ морска България. Всѣки отъ тѣхъ с гордъ, че носи неопетненото и прославено име на български морякъ, каквито

бѣха незабравимитѣ имъ събратя отъ трагично загиналата обслуга на „Ки. Мария Луиза“.

Съзнанието за дългъ и готовността за жертви, следвайки примѣра на загиналитѣ храбреди за величието на нашето морско знаме — ето отличителното за родния морякъ. Съ тѣзи добродетели отзвучава всѣка негова стѣпка по борческия пѣтъ на морска България.

Скръбното съобщение отъ Съюза на българскитѣ моряци, помѣстено въ сп. „Морски стговоръ“, красноречиво потвърждава току-що изказанитѣ наши мисли. Широко разпространено всрѣдъ българското общество по случай едно историческо събитие, каквото представя гибелта на „Мария Луиза“, то съ право придобива историческа стойностъ.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици

РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

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

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

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

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски

Телеграми: Рафинерията.

масла „Сънъ Ойлсъ“.

Телефонъ 2851.

Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“—Русе

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

Телефонъ 26-91.

„ЮТА“

Акционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта“

Телефонъ 25-55.

“ФАРЪ”

ЦЕНТРАЛА: РУСЕ

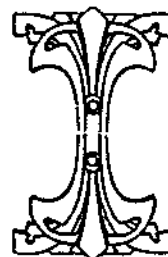
Телефони: Кантора № 22-72
Рафинерия № 24-63

Телегр. адресъ:
ФАРЪ—РУСЕ.

БЕНЗИНЪ, ГАЗЪ, ГАЗЪОЛЪ, ПЖКУРА

Приема и изпълнява бързо и акуратно поръчки.

Продава цинкови, желязни и ламаринени варели отъ всѣкакъвъ литражъ.



Иосифъ Едуардъ Риглеръ

БЪЛГ. АКЦ. Д-ВО

за Книжна Търговия и Индустрия

Тел. № 20-87

РУСЕ

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

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка
НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

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

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

Посрѣдниччи: за продажба и износъ на земедѣлски произведения, събирани отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянъ, килими и др.

Извършва: всички банковни операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни, при най-износни условия.

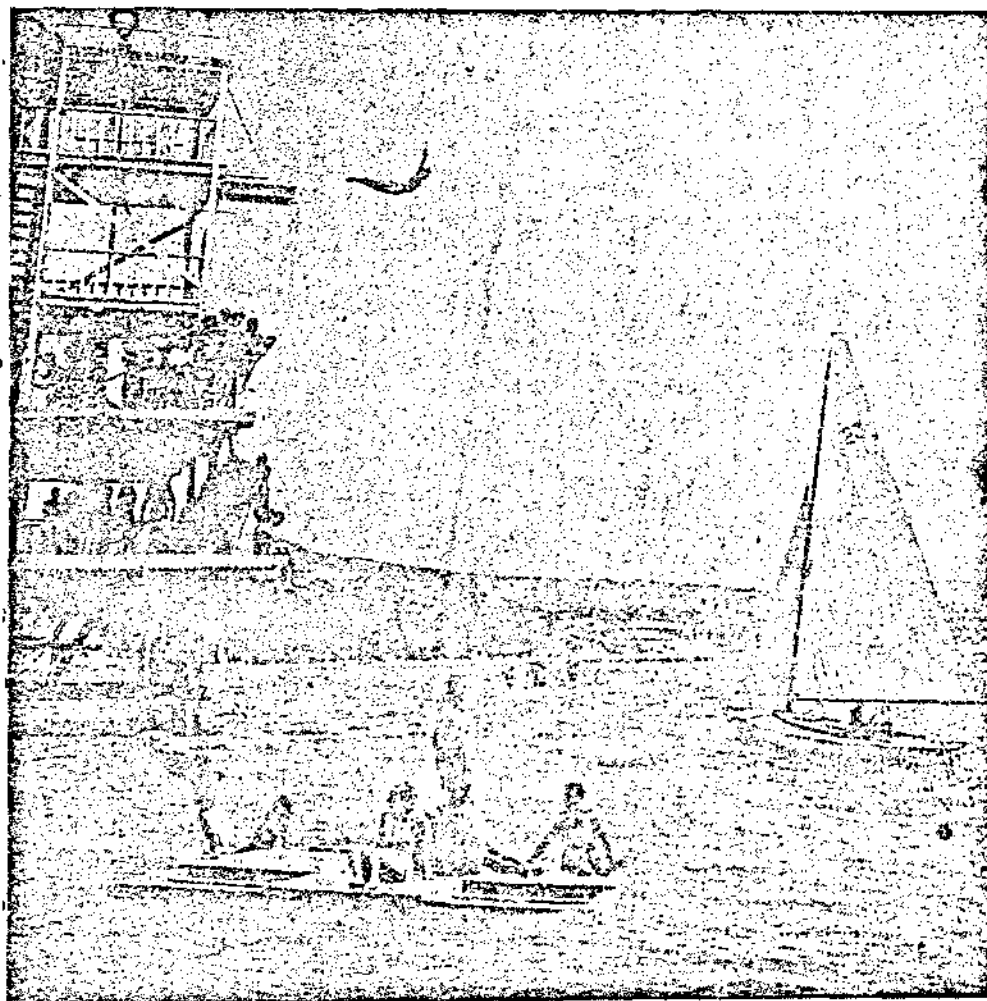
Седалище и управление въ София

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

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ



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

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

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

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

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

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

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

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана“. Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

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

Хотела ремонтиранъ. Стаитѣ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажиране стаитѣ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско Търговско Параходно Дружество

— Варна. —

БЪЛГАРИ,

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

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

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

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО ПОДДЪРЖА:

1. Пжтническа — стокова линия по българското крайбрѣжие.
2. Пжтническа — стокова линия до пристанищата на Палестина и Египетъ
3. Пжтническа—стокова линия до Днверсъ и всѣко западно-европейско пристанище на Континента и Англия—при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пжтувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение, може да се отпрати параходъ до всѣко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

Пжтувайте и повѣрявайте стокитѣ си на параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазителъ на интереситѣ Ви.