

МОРСКИ СГОВОРЪ



ЧЕРНО МОРЕ ПРИ КАЛИакра



Картина отъ Христо Каварналиевъ

ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ, —
НАЙ-КРДСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТ. ЕВРОПА

ВАРНА

Най-модерни бански съоржения за студени и топли морски бани. Модерно казино въ морската градина, срещу банитъ, съ първокласен ресторантъ и дансингъ на открито.



Меню въ първокласни ресторани отъ 50—80 лв. дневно.
А ла картъ, пълень обѣдъ, безъ питиета, отъ 25 лв. нагоре.

Лѣтовна карта за цѣлия сезонъ 30 лева.

ТАКСИ ЗА БАНИТЪ:

1. Студени бани { I класа кабина 15 лв.
II " шкафче 8 лв.
III " обща съблѣк. 5 лв.

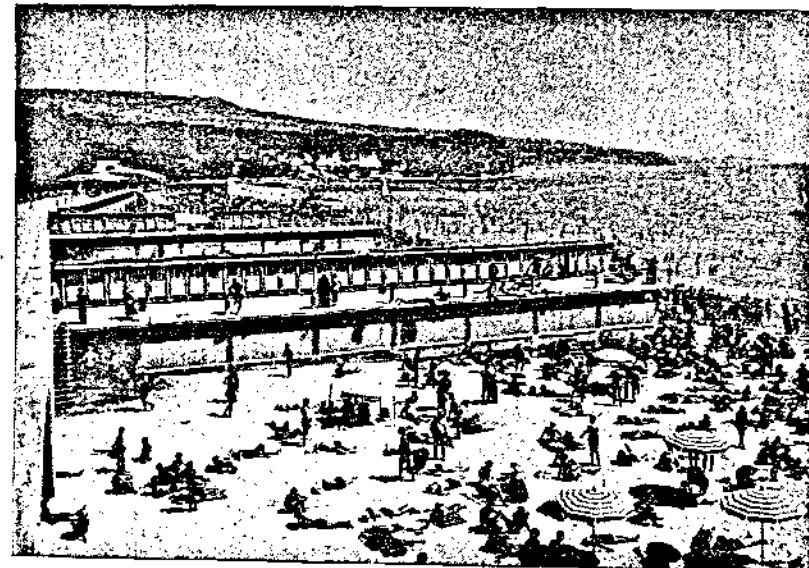
2. Топли бани { I класа на часъ 20 лв.
II " " 12 лв.

Отъ 1. юни до 30. септември лѣтовниците се ползватъ съ 50% намаление по Б. Д. Ж., като за връщане билетите важатъ до 31. октомври. Отъ 12. юли до 12. Августъ намалението е само 30%.

Бюрото за лѣтовници при Курортното стопанство въ приморската градина разполага съ пълень списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанива лѣтовниците бесплатно.

За тия, които търсятъ абсолютн спокойствие и морељчение — препоръчваме Св. Константинъ.

Лѣтовници, запомнете, че есенъта въ Варна е също тѣй приятна, както и лѣтото, — но при сравнително по-низки цени.



Отнасяйте се за всичко до Варн. град. общ. курортна дирекция.

КРАСИВИ ОКОЛНОСТИ. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близките околности, както и до Цариградъ.

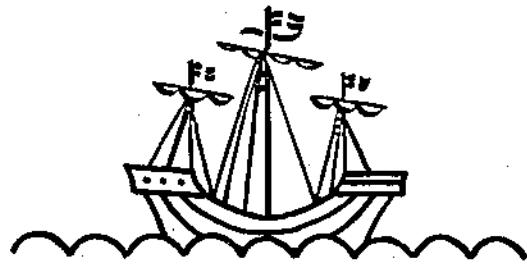
ВСИЧКИ ВИДОВЕ СПОРТЪ—развлечения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски търежества.

ГОЛЪМИ МУЗИКАЛНИ ТЪРЖЕСТВА въ началото на м. августъ, съ участието на най-видните български артисти. Презъ сезона гостуватъ Народенъ драматиченъ театръ и Народната опера.

УСЛОВИЯ ЗА ЖИВОТА НАЙ-ИЗНОСНИ

Първостепенни хотели отъ 40—90 лв. на легло.

Частни квартири отъ 25—100 лв. дневно, споредъ категорията и числото на леглата.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 13

Варна, мартъ—априлъ 1936 г.

УРЕЖДА

КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ

Брой 3 и 4

Глав. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ

Е. БАГРЯНА

ВЪЛНИ

Волни вълни — ти примамно, невѣрно море —
своята синя безбрѣжност предъ менъ разтворете,

кораба мой, като сънъ понесете неспирно,
моята жадъ удавете въ разгулната ширъ!

Който е самъ, който нѣма ни близъкъ, ни домъ,
цѣлиятъ свѣтъ е предъ него разтворенъ огроменъ,

цѣлиятъ свѣтъ е за него познатъ — и пустиненъ —
въ цѣния свѣтъ той е все така чуждъ и санинъ.

Кой беззаетно го чака и кой го зове,
въ утрини ведри, когато трептятъ брѣговетъ,

въ синитѣ нощи, когато въ далечни пристанища,
морнитѣ кораби котвятъ спущатъ на станъ?

Съ краткиятѣ знайни упойки на лиха любовъ,
жадно опива той своята болка сѫдбовна —

своята жажда, която го гони безспирно
самъ по свѣта да се скита безъ отихъ и миръ,

вѣчно да дира това, що въ единъ само мигъ
слѣпо се туши и инага се вече не стига. . .

Где е, какжете, морета, вълни, океани,
сѣтливътъ сънъ отъ живота веднажъ осиянъ?

СТЕФАНЪ ИВ. СТОЯНОВЪ

МОРЯШКА ПѢСЕНЬ

Бури, вий сте ни башитѣ,
майка—хладното море;
нѣвга въ нейната прегрѣдка
смѣлото сърдце ще спре. . .

Ний звездитѣ сме прочели,
тайни носиме безчетъ
и забравяме, кои сме,
че познати сме навредъ.

Сила въ силата калила,—
младостъ, тамъ остана ти!—
Свѣтове сме приближили,
слѣнце вѣчно где блести.

Я разбунена стихия
щомъ злокобно ни запѣй,
знаемъ нашта орисия
пакъ страховитно ни люлѣй. . .

Но подканни ли ни ядно
да догонимъ брѣгове,
отъ вѣзторгъ сме ний пияни,
че живота ни зове!

МОРСКИ КАПКИ

Капки, капки, миговѣчностъ,
съ сила кой ви е дарилъ?
Тѣженъ бѣхъ преди, сега съмъ
чаша съ радости изпилъ.

Вий въ безредне блестите
вредъ по моята снага—
слѣнчевата броеница
скжса нѣкоя ржка.

И се прѣсна разпиляна
тя надъ горестъ и надъ блѣнь.
Бий невидима камбана.—
Нашъ е този денъ засмѣнъ!

И.

ДА БЪДЕМЪ ВНИМАТЕЛНИ!

Отхвърлянето на Парижките договори е вече свършено. Една следъ друга засегнатите от тях държави се освобождават от наложените имъ ограничения. Германскиятъ примѣръ се оказа силно заразителенъ, защото отговори на наболѣлите нужди на победените, отъ друга страна, интересите на победителите преди 16 години днесъ се силно различаватъ. За това отхвърлянето на ограниченията не срѣща единодушната съпротива на бившите съюзници. Най-после, и самитъ народи съзнаха, че за успокоението на Европа е необходимо да изчезне създаденото изкуствено раздѣление на победени и победители, чрезъ което се подхранва мисълта за отплата. Парижките договори бѣха обречени на изчезване още, когато стана ясно, че обявеното разоржаване на народите е само упойка за наивните и срѣдство за подтискане на победените. Надпреварването въ въоръженията на победелите създаде недовѣрие между имъ и разслаби спойката на бившето имъ бойно дружество, като ги накара да дирятъ приятели и сътрудници измежду победените. Така хубавата идея за разоржаване на народите унищожи несправедливите договори и бързо създава условия за нова война. Защото тѣзи, които налагаха разоржаването, не върваха сами въ тази идея и въ искреността на своите бивши съюзници. Привидното единодушие при разпределение на плячката и налагане на тежки договори се изпари предъ грижите за по-дълготрайно задържане на заграбеното отъ отдалените съюзници. Така големите неестествени придобивки сами разстроиха приобретелите си, като ги разедениха и обезсилиха, за да ги хвърлятъ въ нови комбинации и въоръжения поради грижи за опазването имъ.

На дневень редъ е отхвърлянето на ограниченията на Лозанския договоръ отъ страна на Турция. Единственото ограничение, наложено на Турция по този договоръ, е разоръжената зона въ Дарданелите и Босфора, подчинена на международенъ контролъ чрезъ комисия, въ която е застъпена и нашата страна, като съседка и непосредствено заинтересована отъ режима на Проливите.

Нашиятъ достъпъ до свободното море е чрезъ Проливите, които не могатъ да не ни интересуватъ. Участието ни въ международната комисия на Проливите, подчертава нашето право за излазъ на Егей и големите ни интереси тамъ.

Ние не можемъ да не гледаме съ симпатии на отхвърлянето на мирните договори, които създадоха най-тежки условия за нашата бедна страна. Тѣ ни отнема Тракия и Бѣломорския брѣгъ — единствената придобивка отъ Балканската война — откъснаха отъ страната ни плодородна Добруджа и ни лишиха отъ правото на самозашита, като разоръжението ни се приложи въ неговата цѣлост и се отне правото ни на воененъ флотъ за отбрана на единствения ни останалъ морски брѣгъ на Черно море. Срещу това Ньойскиятъ договоръ ни призна правото на излазъ на Егей, а Лозанскиятъ откри Проливите за военните кораби на всички народи. Колкото и да е парадоксално, но това състояние на Проливите отъ военна гледна точка бѣше въ полза на слабите въ черноморския басейнъ. Защото имъ се гарантираше подкрепа по море отъ силните имъ съюзници, намиращи се вънъ отъ този басейнъ. Затварянето на Проливите за военни кораби съ-

здава изключителни условия за настъ. Ние губимъ възможността да получимъ морска защита отвънъ.

Бнарването на новопридобити военни кораби, за нашата морска отбрана въ черноморския басейнъ, ще биде съпроводено съ големи политически мъжнотии, ако не стигне и до пълна забрана. Това е толкова по-чувствително за настъ сега, когато не притежаваме никакъвъ флотъ. Затварянето на Проливите ни налага ново и големо задължение. Ние трѣбва още сега да разрешимъ въпроса за отбраната на нашия черноморски брѣгъ съ собствени плаващи срѣдства, защото подкрепа вънъ отъ басейна на Черно море не ще може да се очаква. Ние трѣбва да обезпечимъ за себе си свободното минаване на нашия бойни кораби презъ Проливите, когато тѣ ще трѣбва да дойдатъ въ базите си. Ако се отхвърлятъ договорите, които ни даваха известни, макаръ и относителни, гаранции за сигурностъ, ние сме длъжни да замѣстимъ тѣзи гаранции съ реална сила и да издигнемъ решителенъ гласъ за собствената си отбрана. Затварянето на Проливите ни поставя открыто и ясно задачата за самостоятелна морска отбрана въ Черно море.

Акцията на Турция по отношение на Лозанския договоръ застъга автоматически ограниченията на Ньойския договоръ, защото ни отнема единствената гаранция — свободния проходъ на военните кораби презъ Проливите. Само правото ни да имаме въ Черно море воененъ флотъ съ свободенъ проходъ презъ Проливите, може да замѣсти изгубването на правото ни, създадено отъ Лозанския договоръ. Но това означава нарушение на Ньойския договоръ. Силите гарантки на този договоръ, когато ще разглеждатъ въпроса, не може да не държатъ сѫтка за нашия права, признати отъ тѣхъ безъ натискъ и насилие. Нарушаването на Ньойския договоръ, обаче, оставя открыти и другъ въпросъ — нашия излазъ на Егей, гарантирани съ този договоръ и неосъщественъ до сега. Нашето право, потвърдено съ този договоръ, остава само като морално признание въ единъ документъ, отминалъ въ историята. Когато силите гарантки се отсвободятъ отъ задължението си да ни обезпечатъ излаза на Егей, тѣ не могатъ да не ни признаятъ правото, ние да поддържаме своите искания и да се готовимъ сами да пазимъ интересите си. Ето защо, въпросътъ за нашето въоръжение и минаване къмъ наборната система се поставя самъ по себе си. Когато гарантите на всесилните победители падатъ, правото на самоотбрана и въоръжение не може да не ни се признае.

Единственъ неотхвърленъ договоръ остава Ньойскиятъ. Акцията на Турция по отношение на Проливите сама по себе си поставя на разрешение и този въпросъ, колкото да не е желателенъ той за нея и за нашия съседи изобщо. Ние не можемъ да останемъ равнодушни при обстановката, въ която сме поставени. Защото, паднатъ ли задълженията на силите гарантки за нашия договоръ, положението ни става по-тежко отколкото при съществуването на Лозанския договоръ. Ето защо, намъ се налага дългътъ да изтъкнемъ, където е нужно, че сме изправени предъ необходимостта и ние да отхвърлимъ наложението на задължения, щомъ това право се упражнява отъ други въ наша вреда и съ мълчаливото съгласие на великиятъ сили и нашиятъ съ-

седи. Това е една необходимост по силата на чувството за самосъхранение. Малка България наново ще напрегне всичките си сили, за да създаде своята отбрана, тъй като не вижда вече морална гаранция въ подписаните на тези, които мълчаливо съзнават сторената гръшка преди 15 години.

Затварянето на Дарданелите за военни кораби открива необходимостта ние да разрешимъ въпроса за своята отбрана на Черно море самостоятелно, безъ възможност за морска подкрепа чрезъ Проливите. Ние сме поставени предъ необходимостта да нарушимъ Ньойския договоръ, защото въ противенъ случай ще бъдемъ въ по-тежко положение, отколкото преди укрепяването на Дарданелите.

Бързата смъна на политическата обстановка ни налага голъмо внимание. Отхвърлянето на Лозанския договоръ отъ Турция не е само поводъ за подражание, а единъ политически ходъ съ голъми по-

следствия за насъ. Защото затварянето на Проливите гарантира хегемонията въ Черно море за най-силните въ този басейнъ — Съветска Русия и Турция, които съж въ съюзъ.

Обръжена въ обръжа на Малкото съглашение, въоръжено до зъби, и откъсната по море чрезъ затварянето на Проливите, България се указва напълно осамотена и лишена отъ възможност за непосредствена подкрепа отъ вънъ. Всъки може да предвиди последствията отъ това положение. Ние виждаме изходъ отъ него въ бързото ни въоръжение, съ огледъ на новите задачи, въ запазване на правото на проходъ презъ Проливите за наши военни кораби и въ политически комбинации, даващи възможност да уравновесятъ международното ни положение. Такива комбинации съж възможни, ако ние представяваме ценността достойна за внимание. За политиката ценността е въ силата. Да бъдемъ внимателни!

ЛЕЙТ. ПАНЧЕВЪ

БЪЛГАРИЯ И УКРЕПЯВАНЕТО НА ПРОЛИВИТЕ ОТЪ ТУРЦИЯ

Отъ две години насамъ турските политически може постоянно искатъ да имъ се разреши да военизиратъ и укрепятъ двата бръга на Босфора и Дарданелите, които, съгласно Севърския договоръ отъ 1921 г., съж оставени международни. Напоследъкъ, когато Европа е затруднена съ въпросите около итало-абесинската война, германското военизиране на Ренания и нарушаването на договорите отъ страна на Австрия, Турция използва случая, взе съгласието на Англия и безъ да пита тия, на които съж необходими Проливите, започва да ги укрепява.

Борбата за владѣнието и използването на Проливите не е нова; тя е стара колкото и народите, чийто економически животъ е свързанъ съ тъхъ — рускиятъ, българскиятъ и ромънскиятъ.

Въ далечното историческо минало плавателните води — моретата и плавателните реки — съж бивали собственост на страните, които съж владѣли бръговете имъ или съж имали силни военни флоти и не допускали плаването на чужди кораби по тъхъ. За плаването въ чужди морета и реки съж плащали разни такси, опредѣлени отъ собственицата държава. Свободата на моретата, и особено на плавателните реки и вътрешни морета, води началото си отъ великата френска революция.

Черното море до 1781 г. е било собственост на Турция. Съ стягването си на бръговете му, Русия оспори неговото владѣние и пустна свои военни кораби по него.

Дунавъ, преди Кримската война и Парижкия договоръ отъ 1856 г., е билъ съж собственост на прибръжните държави. Стремежите на Австрия и Русия за владѣнието му съж се срещали въ устията му, и много лажи ставали причина за дипломатически и военни конфликти. Следъ Парижкия договоръ (1856 г.) Дунавъ особено устията му, станаха международни и влизаха подъ управлението на една Европейска Комисия. Съ Ньойския договоръ Дунавъ стана действително международна река, отъ устието си до мѣстото, где е плавателенъ — гр. Улмъ.

Черно море, следъ победата на Русия въ Кримската война, стана съж международно, и на Русия бѣ забранено да държи въ него воененъ флотъ и да има крепости по бръговете му. Това му между-

народно положение остана и следъ като Русия наруши Парижкия договоръ и създаде тамъ свой воененъ флотъ (1871 г.), та и до сега.

Следъ Кримската война, Босфоръ и Дарданелите останаха собственост на Турция и до 1921 г. запазиха това си положение. Съ Севърския договоръ тъѣха обявени за международни и поставени подъ управлението на една Международна Комисия. По същия договоръ двата имъ бръга, на разстояние 20 км. отъ водата, не могатъ да бѫдатъ укрепяни и въ този районъ не могатъ да се държатъ никакви военни части. Презъ тъѣхъ могатъ да минаватъ всички търговски и военни кораби, стига военните кораби, които влизатъ наведнѣжъ, да не съж по-голъми по тонажъ отъ военния флотъ на най-силната морска държава въ Черно море. Тоя договоръ цѣлѣше да уязви Русия и да не й даде възможност да оспори международното положение на Черно море и да застраши Проливите, а отъ тамъ да излѣзе на Бѣло море и застраши интересите на Англия по пътя Гибралтаръ—Малта—Суецъ—Индия.

Международното положение на тия Проливи даваше възможност на държавите, допиращи до Черно море, лесно и сигурно да влизатъ въ економически и търговски връзки съ всички държави, допиращи до свободни морета.

Непосредствено и действително свързани съ свободата на Проливите съж Русия, Ромъния и България. Първите две днесъ съж съюзници на Турция и я подкрепятъ въ действията ѝ за укрепяване на Проливите; и укрепяването и затварянето на Проливите остава да има съществено, съжденоносно значение само за България, допираща до международното Черно море, свързана презъ международните Проливи съ свободните морета. До сега тя приличаше на кѫща, построена до общата свободна улица, до пазара; следъ затварянето на Проливите, обаче, България заприлича на кѫща построена въ чужди двора, отъ който се излиза на улицата презъ двора на съседа. Когато той иска — ще ни пуска да излизаме на улицата, а когато той нѣма интересъ (политически или економически) той ще прегради пътя ни и не ще ни остави да уреждаме търговия.

та си съ тогова, когото искаме и тогава, когато искаме — ще ни постави въ зависимост отъ благоволението и прищѣвките си. Въ правовите държава тия въпроси се ureждатъ отъ разните власти, а между отдельните държави — историята ни го казва — съ правото на силния.

И това укрепяване на Проливите идва въ едно време, когато българската външна търговия започва да се нормализира и осигурява външните си пазари, и то съ стремежъ на увеличение презъ Черно море и Проливите и съ изгледи за още по-чувствително ориентиране презъ него. Така, докато въ 1930 г. презъ Черно море е миналь 38·5% отъ вноса и 36·8% отъ износа ни, въ 1934 г. минава 44·7% отъ вноса и 49·3% отъ износа т. е. само за 3 години има едно увеличение съ 12·5% за износа и 6·2% за вноса.

Презъ Черно море и Проливите:

	1930 г. %	1934 г. %	Увеличение %
Износъ	36·8	49·3	12·5
Вносъ	38·5	44·7	6·2

Ако стабилизирането на външната ни търговия върви все така, то много въроятно е, че следът нѣ-колко години по-голѣмата част отъ производството и консумацията ни ще минава презъ Черно море и Проливите, които сега Турция укрепява, изважда отъ международното имъ и свободно положение, и ги прави своя собственостъ.

Най-голѣмите потребители на нашите производства въ близко и по-далечно бѫдеще, ще останатъ Германия, Италия, Франция, Палестиния, Испания, Белгия, Англия и др., къмъ чийто пазари започна да се пригажда и нашето производство: зърнените храни отстъпиха мястото си на тютюна, животинските продукти, плодовете и др.

Износът ни по видове артикули:

	1907 г. %	1930-34 г. %	1934 г. %
Зърнени храни	66	18·5	12
Тютюнъ	1·3	42·5	40·4
Плодове	1·9	5·7	13 ^{*)}
Живот. продукти	10·4	16·7	18·3

Търговскиятъ ни връзки съ поменатите страни отъ ден на ден се увеличаватъ и затвърдяватъ. А тѣ минаватъ презъ Проливите.

Отъ друга страна едва напоседъкъ България тръгна въ правилния път за осигуряване на връзките си съ външния свѣтъ, чрезъ увеличаване на търговския си флотъ и създаване на постоянни търговски пътни линии. А сега, съ укрепяването на Проливите, зараждащото се българско корабоплаване се поставя на изпитание и винаги подъ контрола на чужденци.

И тъкмо въ този моментъ на тръгване по пътя за стабилизирането на търговията, връзките и производството ни и повдигане на економическото състояние на народа ни, идва желанието на Турция да укрепява Проливите, да наруши Севърския договоръ, да прекъсне свободния път на българската търговия, да спъва живота на всички българи.

Това значи да се върнемъ 150 години назадъ, да се оставимъ подъ постоянния и безпричиненъ контролъ и произволъ надъ българските кораби и търговия. Това значи — накърняване на економическата независимост на България, постепенно задушаване — мирновременна война.

На времето си Царь Симеонъ, за защита на економическите интереси на народа си, води три войни съ Византия.

Положението не би било така тревожно, ако България имаше дадения ѝ по договори изходъ на Бъло море, но днесъ . . .

Изгледите ставатъ още по-мрачни, като се има предвидъ, че договорътъ, които днесъ нарушава Турция, забраняващъ на България да има своя армия и флотъ; тя нѣма съ какво да защити интересите и независимостта си, освенъ да се обрне къмъ Обществото на народите съ молба: или то да осигури свободния животъ и развитие на българския народъ, или да му развърже ръцетъ, та да може сама да помисли за сѫдбата и бѫдещето си. . .

*) Плодовете за 1935 г. сѫ почти двойно повече отъ 1934 год.

И.

ПАМЕТНИКЪ НА БЪЛГАРСКИЯ МОРЯКЪ

Епичните борби, които българското племе води за своето съществуване и развитие, сѫ още много близко до насъ, съвременниците, за да можемъ да измѣримъ тѣхното величие. Това е единъ период на всеобщо напрежение, въ което станаха жертва не само стотици хиляди бойци на фронтовете, а и много още останали незабелязани, безмълвни герои отъ вѫтрешността, кѫдето съ рѣдъкъ стоицизъмъ се понасяха всички лишения, съ огледъ да се направи по-сносна борбата за тѣзи, които гинѣха по фронтовете. Войната погълна всички материални блага и ценности не само на държавата, а и на отдельните граждани. Ние, живи въ свидетели и творци на най-новата ни история, не можемъ спокойно да оценимъ истинския размѣр на това героично напрежение, защото сме непосредствено засегнати отъ

него и неговите последствия. Ще сѫ нужни усилия, да се нацелятъ поколѣния, за да могатъ да се наваксатъ разходваните национални ценности, да настъпятъ спокойното равновесие въ живота, така нужно за едно безпристрастно преценяване на недавното минало. Това е естествениятъ ходъ на историята. Тя отхвърля всичко субективно, притежава сърдите и дава истинско освѣтление на събитията отъ гледна точка на интересите на страната. Затова е безпристрастна и безпощадна. Уроците на историята сѫ най-добриятъ възпитателъ на народа, но наредъ съ нея трѣба да се поставятъ спомениците и преданията, завещани отъ съвременниците, съ цель да възвеличатъ и предадатъ на поколѣнията епохалните събития. Историята и преданията сѫ свръзката между миналото и настоящето. Тѣ спояватъ

народа въ едно цѣло, което има еднакви стремежи, еднакви страдания, еднакви успѣхи. Народъ, който не умѣе да цени своите усилия и не знае своето минало, е изобщо обреченъ на загинаване. Колкото културата на единъ народъ е по-голяма, толкова и неговото историческо минало е запазено и възстановено въ него. Ето защо въ градовете на културните народи на всѣка крачка се срѣщат паметници, напомнящи известни епохи, подвизи или отдалени лица съ исторически заслуги. Паметниците сѫ най-нагледното възстановяване предъ поколѣнието на събитията, които тѣ олицетворяватъ. Тѣ одухотворяватъ предъ съвременниците най-характерните събития отъ тѣхната история, като възбуджатъ гордостъ отъ героичното имъ минало и възпитаватъ въ духъ на саможертва и подвигъ за достигане на националните идеали.

Нашата най-нова история е пъстра съ характерни моменти отъ борбите за оформяване и създаване на българското царство. Епохата на възраждането съ геройчните подвизи на плеядата самоотвержени борци, възстановяла за освободителната война, съединението съ последвалата го война и вѫтрешните политически събития, независимостта и Балканската война, а следъ нея Общоевропейската — това е цѣлъ нанизъ отъ събития, изobilни съ характерни моменти заувѣковѣчаване, за да служатъ за назидание и възпитание на поколѣнието. Цѣлиятъ този резервуаръ отъ идеи се използува широко и споредъ възможностите ни за украсяване на нашите градове и села съ паметници.

Безъ да считаме, че е извършено достатъчно въ това направление, ние искаме да отбележимъ, че една областъ отъ нашата обществена дейност е останала въ това отношение неотбелязана до сега съ нито единъ паметникъ, нито единъ надписъ. Колкото и малка да е нашата дейност на море, тя има своята свѣтли страници, както презъ време на войните, така и въ мирното време, въ съществование за стопански придобивки. Нашиятъ черноморски брѣгъ е свидетелъ на всички исторически събития въ страната ни и носи спомените на подвизи и жертви, завещали на поколѣнието съзнанието, че и ние имаме право и дѣлъ въ използване на морето. До освободителната епоха отбелязва създаването на българско параходство отъ предприемчиви българи въ Цариградъ, като олтъ за борба срещу грѣцката предприемчивост. Освободителната война носи следите на дейност по цѣлото ни крайбрѣжие въ връзка съ морското съседство съ нашите освободители. Събитията следъ Срѣбъско-българската война сѫ подъ знака на заплахата отъ Изтокъ, проявена чрезъ присѫствието на клиперите „Забияка“ и „Меркурий“ въ нашите пристанища. Балканската война се характеризира съ бойното кръщене на нашия воененъ флотъ, чрезъ атаката на турския крастосвачъ „Хамидие“ — подвигъ, който означава нова епоха въ морската война по използване на торпедоносците самостоятелно. Презъ голѣмата война, българскиятъ воененъ духъ се прояви въ своята цѣлостъ и на море, така както и на суходъл. И тукъ, както и по суходъл, недостигътъ въ модерната материална част за водене на войната, бѣше замѣненъ съ българския стремежъ за победа и той даде

своите резултати. Скжпи жертвъ, още близки за съвременниците, отбелязаха по българското черноморско крайбрѣжие кървавата следа отъ усилието на племето ни и обагриха морския ширъ съ кръвта си, за да ни завещаятъ чрезъ подвига си дѣлга да пазимъ тѣхната паметъ и я предадемъ на поколѣнието "заедно съ идеалите, за които тѣ отидоха на саможертва.

Следвоенната епоха дава нови скжпи жертви предъ олтаря на българското мореплаване. Екипажътъ на парахода „Варна“, потъналъ въ водите на Мраморно море, е последниятъ етапъ отъ борбата на племето ни за овладяване на морето въ стопанско отношение. За по-напредналите културно страни само този фактъ е достатъченъ, за да предизвика създаването на цѣли легенди въ съзнанието на народа и издигане на паметници за назидание и увѣковѣчаване на една нова епоха въ развитието ѝ. Нашите крайморски градове досега не сѫ означили съ нищо борбите ни за овладяване на морето. Въ Варна има паметникъ на загиналите чужди войници отъ болести презъ Кримската война, има такъвъ на починалите английски войници презъ време на оккупацията, има паметници за падналите презъ срѣбъско-българската война, за загиналите граничари презъ Голѣмата война, но паметникъ за загиналите моряци нѣма. Действията ни на море оставатъ неотбелязани не само за насъ, а и за всички, които посещаватъ този курортенъ градъ и се запознаватъ съ нашето минало.

Ние считаме, че наредъ съ подема на морската идея у насъ следъ Голѣмата война, едно отъ срѣдствата за затвѣрждането на тази идея ще е издигането на единъ паметникъ, който да напомня за тази епоха на подемъ и героизъмъ по море, като олицетвори не само жертвите на войната, но и тѣзи въ мирно време по море. Защото службата на море е свързана винаги съ риска отъ морската стихия. Тя е вѣчна борба между човѣка и водата, вѣчна война съ опасностите за успѣха на морската идея, защищавана еднакво, както въ военно, така и въ мирно време.

Такъвъ единъ паметникъ ще бѫде не само изразъ на признателността ни къмъ жертвите въ борбите на племето ни за затвѣрждане на морето, а и олицетворение на новата епоха въ нашия държавенъ и стопански животъ, когато на морето се дава онова значение, което то заслужено заема, безъ да е осъзнавано въ миналото. Това ще бѫде паметникъ на новата насока на страната ни, съ ясень погледъ за значението на морето и точна преченка за ролята му въ нашия културенъ и националенъ животъ, материализирана въ паметникъ за загиналите моряци — скжпа данъ на племето ни за тази отвлѣчена и непозната въ миналото идея.

Главното управително тѣло на организацията ние взе решение да сложи начало на подписка за тази целъ, като сѫщевременно действува за обединение на инициативите, ако има такива нѣкъде. Ние вѣрваме, че този починъ ще срещне удобрение и подкрепа, преди всичко, отъ членовете на организацията ни, като развиятъ дейност за осъществяване на хубавата идея.

ОХРАНА НА НАШИТЕ БРЪГОВЕ

Г. ПАНЧЕВЪ

Съвременни военни кораби

(Минни заградители)

Успѣшната минна война зависи, отъ една страна, отъ запаса на мини въ страната или възможността да се строятъ въ достатъчно количество такива, и отъ друга — отъ наличието на достатъчно и подходящи минозаградители. Умението да се използува мината и настойчивостта — осигуряватъ успѣха.

До Руско-японската война специаленъ минозаградител не съществуваше. Приспособенитѣ тогава военни и търговски кораби дадоха първите негови черти. Общоевропейската война завари почти готова въ минно отношение само Русия. Отъ останалите воюващи само Германия бѣше работила въ минно отношение и напреднала доста, но бѣше още много далечъ отъ това, което й бѣше необходимо. Въ течение на войната, заградната мина, заградителитѣ и минната тактика направиха решителни крачки напредъ. Въ края на войната виждаме очертани вече типове надводни и подводни заградители, а отъ единитѣ и другитѣ пъкъ: пасивни, активни, маневрени и за търговска минна война.

Надводните пасивни — бѣха приспособени стари военни и търговски кораби съ малка скорост, малко въоружаване и районъ на действие. *Активните* имаха голѣма скорост и въоружаване, а нѣкои дори и специална защита за минитѣ. *Маневрените* имаха скороститѣ, въоружаването и защитата на бойнитѣ кораби. Тия за търговска минна война имаха голѣмъ районъ на действие, много мини, срѣдно въоружаване и прости външни форми, приспособими за лесно и успѣшно маскиране.

Минитѣ въ единъ заградител се нареджатъ на особни реоли, които минаватъ по цѣлата палуба и излизатъ задъ кърмата така, че мината, като се движи свободно по тѣхъ, лесно и възможно незабелязано да се хвърли въ водата. Запаситѣ отъ мини се поставятъ въ складовете (камбарите) на заградителя и на палубата се изваждатъ съ помощта на специални вдигачи (елеватори) или обикновенитѣ товарни греди (стрели). Обикновено хвърлянето става отъ една палуба. Въ специалните заградители минните изходи сѫ повече отъ единъ на кърмата на кораба и обикновено подъ водата. За да достигнатъ минитѣ до изхода, сѫ устроени специални вериги, които автоматично изхвърлятъ минитѣ на такова разстояние една отъ друга, каквото желаемъ — въ зависимост отъ скоростта на заградителя и желаната гжстота на заграждане. Сегашните заградители се движатъ съ скорост 35—40 мили въ часъ (18—20 метра въ секунда) и, за да застанатъ минитѣ на 50 метра една отъ друга, трѣбва на всѣки 2—3 секунди да се хвърлятъ по една мина. Това налага двойните и тройни минни изходи.

На заградителя се носятъ толкова мини, колкото той може да постави въ една ноќь, като смѣта и отиването до мястото на заграждането да стане по тѣмно, особно когато преимущество във въздуха е на противника. Специалните заградители носятъ 800—1200 мини.

На специалните заградители минните линии се поставятъ въ особни бронирани коридори, които запазватъ минитѣ отъ срѣдната морска артилерия.

Най-modерни заградители иматъ: Англия — „Адвенчъръ“ 7200 тона, скорост 27.7 мили, въоруженъ съ 4—12 см., 4—4.7 см., 8—3.7 см. и 14 картечници; всичките му оръжия сѫ противовърчилни; носи 1000 мини въ специални бронирани коридори, минитѣ се хвърлятъ автоматично; Франция — „Плутона“ 5600 тона, скорост 30 мили, въоруженъ съ 4—13 см., 10—3.7 см. противовърчилни, 12 пр. хвърчилни картечници, носи 1000 мини на специални линии въ бронирани коридори; минитѣ се хвърлятъ автоматично; „Емиль Бертини“ 5980 тона, скорост 34 мили (най-бързоходния) въоруженъ съ 4—20.3 см. оръдия, 4—10.2 см. пр. хв., 4—5 см. пр. хв., 15 пр. хв. картечници, носи 1200 мини, има броня около минитѣ и машинната, минитѣ се хвърлятъ автоматично.

Отъ нашите съседи Русия има 14 специални заградители, б кръстосвача съ по 130 мини, 16 изтѣбителя съ по 80 мини. Турция има 4 специални надводни заградители, единъ кръстосвачъ, приспособенъ да носи 400 мини и 4 изтѣбителя за по 50 мини; Ромъния 5 специални заградители и 4 изтѣбителя за по 50 мини. Гърция — 5 специални заградители, единъ кръстосвачъ за 110 мини и 4 изтѣбителя за по 50 мини. Югославия — 6 специални заградители.

Въ изброените специални мино-заградители не влизатъ търговските и пристанишни кораби, които въ война се приспособяватъ като такива. Подводните заградители иматъ 900—1200 тона надъ и 1200—1600 тона подъ водата; скоростта надъ водата е 16—18 мили, а подъ водата 9—12; въоружени сѫ съ 1—2 срѣдно калибрени (до 12 см.) оръдия; носятъ до 120 мини, поставени въ специални, отворени отдолу кладенци или въ надлъжни тунели вънъ или вътре въ твърдата черупка: тия три системи иматъ своята приимущество и недостатъци. Скоростта на поставянето отъ кладенците и външните тунели достига до 10—12 мини въ минута, а отъ вътрешните тунели по 1—2 мини на минута. Мините могатъ да се поставятъ и когато подводникътъ е на 120 метра дълбочина, стига тѣлото на мината да е достатъчно здраво, за да издържи водното налагане. Надводниятъ районъ на действие достига до 18,000 мили, а подводниятъ — до 200 мили.

Въ началото на появата имъ, до тѣхното усъвършенствуване през войната, тѣ дадоха 62% за губа отъ неприятелски и собствени мини.

Подводните минни заградители се строятъ отъ държавите, които иматъ по-слабъ воененъ и търговски флотъ. Така Америка, Англия и Япония нѣматъ такива подводници. Франция, обаче, има 11 такива, а Италия — 13. Отъ нашите съседи само Турция има единъ подводенъ заградител „Сакария“.

Заградната мина постепенно се качи на всички леки военни кораби и още въ войната 1916 год. я виждаме на нѣкои английски изтѣбители и нѣмските кръстосвачи отъ типа „Регенсбург“ и „Франкфуртъ“. Това е една отъ причините, дето англичаните въ Ютландския бой бѣха така предпазливи и много нерешително се приближаваха до

нѣмскитѣ кораби. Днѣсъ всички кръстосвачи сѫ приспособени да носятъ по 120—150 мини, изтрѣбителитѣ по 50—120, торпедоносците по 10—40, торпеднитѣ лодки по 2—6 заградни мини отъ най-новите типове.

Въздушните заградители сѫ нови и нѣматъ боенъ опитъ. Това сѫ водолетитѣ съ голѣма товароподемност. Товарятъ до 10 мини, които могатъ да хвърлятъ отъ голѣма височина съ парашути или да ги поставятъ при кацване на водата. Въ една война тѣ ще бѫдатъ използвани най-вече въ време

на боя, като маневрѣви заградители, непосредствено на путья на противника.

Въ държавите, съ малкъ воененъ флотъ, като минозаградители ще се използватъ приспособенитѣ за целта търговски кораби. Затова още отъ мирно време трѣба да се държи смѣтка за новопорожчани и строещи се или купувани кораби, (особено на субсидирани отъ държавата корабоплавателни предприятия), още тогава да имъ се даде военното назначение и да се иска тѣ да притежаватъ такива данни, че да могатъ да се използватъ за опредѣленитѣ военни нужди.

НАЙДЕНЪ ПАМУКЧИЕВЪ

Секретаръ на Морския Легионъ — Ловечъ

Нужденъ ли е на България флотъ?

Докато въ всѣка друга държава, поставянето на единъ такъвъ въпросъ, като горния, би възбудило само недоумение, у насъ то е необходимо и належащо. Защото, при все че сме живѣли край Егей и Черно море, при все че сме живѣли край Егей и родния стягъ е плющълъ и надъ Адриатика, ние сме си пакъ предимно сухоземенъ народъ. За наше водата е нѣщо забулено съ тайнственост, а корабътъ — „дърво безъ коренъ“. Намъ ни липсва привързътъ да овладѣемъ водната стихия и да развѣемъ родния трибагреникъ надъ океани и морета. И поради това, поставянето на въпроса: „Нужденъ ли ни е флотъ?“ — е оправдано, а неговото правилно разрешение — повече отъ необходимо и належащо. Въ следващите нѣколко реда ние ще се помъжимъ да очертаемъ бѣгло нуждата отъ български търговски и воененъ флотъ.

Необходимостта отъ такъвъ иде да подчертает много факти, единъ отъ други по-красноречиви, но ние ще споменемъ само нѣколко. Нашите произведения, отъ най-разнообразно естество, винаги сѫ намирали и намиратъ добъръ приемъ въ Гърция, Бѣломорието, Сирия, Палестиня, Египетъ и мн. др., а напоследъкъ си пробиха путь и до западноевропейските пристанища.

Путнишкиятъ ни трафикъ непрестанно расте. Привличането на хиляди туристи и лѣтоворници въ Варна, издигнала се като свѣтовно известно лѣтоворнище, увеличаването на пътниците за и отъ Ориента, постоянниятъ прирѣстъ на поклонниците и емигрантите евреи — всичко това сочи належащата нужда отъ голѣмъ, съ модерни пътнически парходи, флотъ.

Всичко това е ясно и се чувствува отъ всички. Въпросътъ за народенъ флотъ не е вчерашенъ — той датира още отъ нашата робска епоха, но и до днесъ ние кретаме назадъ отъ нашите съседи и едва ли нѣкога ще ги догонимъ. Затова именно благороднитѣ усилия въ това направление на Бълг. търг. параходно д-во и Морския Сговоръ, заслужаватъ адмирации и трѣба да бѫдатъ подкрепени отъ всички българи.

Нѣколко думи и за военния флотъ. Обикновено въпросътъ за последния се свързва съ мисълта за война, което е колкото неоснователно, толкова и неправдоподобно. Нашето международно положение — кръстопуть на всички народи — всѣкога ни е вдъхвало опасения. И при единъ евентуаленъ бѫдещъ конфликтъ, ние ще бѫдемъ призвани да играемъ историческа роля, въ която силата и въоръ-

жението ни ще решатъ нашата сѫдба. А като имаме предвидъ, че сме заобиколени отъ непрестанно въорожаващи се съседи и че половината отъ границите ни сѫ водни, ясно става, че за родната обрана и защита е нужденъ силенъ народенъ флотъ, защото, нека добре се запомни, *роденъ бръгъ се пази само отъ роденъ корабъ*. Ясно доказателство е нашата голѣма уязвимост на Черно море, кѫдето ние сме единакво застрашени отъ всички страни, а и миналото ни даде добъръ урокъ за това.

Нуждата отъ воененъ флотъ се е чувствуvalа и въ отдалеченото минало, когато се полагаха основите на нашата държава. Завъртимъ ли колелото на историята десетина вѣка назадъ и приджуримъ Крума въ похода му къмъ Цариградъ (813 г.), ще видимъ, че само липсата на флотъ попрѣчи на великия ханъ да забие копието си върху Цариградските стени. Следъ него Симеонъ, който, съ мечъ въ ръка, очерта границите на велика България, обсади на два пъти Цариградъ (922 и 923 г. г.), но пакъ по сѫщата причина последниятъ се спаси за втори путь. Десетъ вѣка следъ Симеона, когато се създаде епопеята на 1912 година, се повтори сѫщото. Презъ Европейската война отсѫтствието на флотъ ни болезнено засегна и безъ малко щѣше да има опасни последствия за насъ. Войната се свърши. Подписа се, по-право, наложи ни се нѣкакъвъ „миръ“ Нѣйски договоръ, който ни обвърза въ вериги и отне правото на флотъ. Но нагонътъ за самосъхранение руши всичко. Той накара Германия да заяви твърдо на свѣта, че не може да понася повече Версайския договоръ. Той накара и Австрия да я последва, аeto че и Унгария се готови да стори сѫщото. А ние? Нима не можемъ да се отървемъ отъ тежките клави на Нѣйския диктаторъ? Основания? Имаме ги достатъчно и открыто ги заявяваме: тежката атмосфера и опасностъ отъ бѫдещи конфликти, застрашаващата ни опасностъ отъ създаденото положение въ Черно море и голѣмите сухопутни и морски въоръжения на нашите съседи.

На България е нужденъ флотъ: *търговски* — за да разнася нашите произведения по всички морета и океани съ родни кораби, подъ плющенето на родния стягъ, а заедно съ тѣхъ да разнася и прославя мощния и непоколебимъ български духъ, който създава епохи и чудеса; *воененъ* — да отстоява нашата национална кауза, да създава респектъ у нашите съседи, и при едно евентуално нападение

да може съ сигурност да запази цѣлостта на родния брѣгъ. Но кой ще ги създаде? — Българската младеж — морската легионна младеж! Ще ги създаде, като култивира въ себе си повече любов и интересъ къмъ морското дѣло, повече съзнание за предана и всеотдайна служба къмъ родъ и Родина и повече желание да се овладѣе водната стихия и да се пори тя отъ роденъ корабъ. Тия добродетели младежта ще постигне, като прегърне ревностно идеите на Българския Народенъ Морски Сговоръ и когато неговото знаме и девизъ: „Къмъ мо-

*рето и Дунава за напредъкъ!**, и неговото желание: да се закотвятъ здраво предълите ни въ тѣхните естествени легла, станать и нейни.

Днесъ българската младеж, единна, мощна и сплотена повече отъ всѣкога около своя Върховенъ вождъ и пръвъ морякъ — Н. В. Царя, върва въ свѣтлата звезда на България (твърдо убедена, че тя ще изгрѣе) и дава свещенъ обетъ, че нѣма да се спре предъ нищо, за да развѣе родния трибагренникъ тамъ, край тихия Егей...

Т. ФИЛКОВЪ

Разузнаването на руския подводникъ „Тюленъ“ предъ Варна *)

Следъ влизането на България въ войната, на страната на централните сили (презъ есента на 1915 г.), се създадоха по-добри условия за базирането на Германо-турския флотъ (по скоро за германските подводници) въ Черно море. Съ общите усилия на германци и българи, бѣше организирана сигурната отбрана на Варна откъмъ брѣга и морето. Поставената минна заграда осигуряваше срещу случайните опити за промъръкане на противникови подводни и надводни кораби въ Варненския заливъ. Охраната на водния районъ бѣ възложена на бѣхъ малки български торпедоносца, почти загубили бойната си стойност. Освенъ тѣхъ въ Варна постоянно се намираше по единъ германски подводникъ, който обикновено стоеше въ Евксиноградъ.

Съ увеличаване на числото на германските подводници въ Черно море и организирането на оперативната имъ база въ Варна, тѣхната дейност по руския морски пѣтища се значително разшири. Това обстоятелство е наложило да се взематъ брѣзи и сѣмъти мѣрки отъ страна на руското морско командване въ Черно море. Новоназначените командири на черноморския флотъ, Адмиралъ Колчакъ, е заповѣдалъ да се взематъ всички мѣрки за спиране влизането на германските кораби въ Черно море и се прекрати дейността на нѣмските подводници тамъ. За изпълняване на тази задача е било решено да се поставятъ редъ минни загради предъ Босфора, Варна и др. бази, а за по-голяма сигурност, предварително сѫ били предприети разузнавателни операции отъ руския подводници. Задачата за разузнаване на обстановката и реда за плаването на корабите въ Варна, е била възложена на руския подводникъ Тюленъ — 790 тоненъ, постройка 1915 г.

Руското командване не е знаело точно мястата на минните загради и брѣговите наблюдателни постове и батареи. Освенъ това, голѣмъ рисъкъ би било за подводникъ-разузнавачъ лесното наблюдение отъ високия български брѣгъ къмъ водната повърхност. Наличието въ Варна на морска авиация, не нанесенитъ на картата плитковини, мястните течения, а сѫщо и отсѫтствието на картата на залива въ голѣмъ масшабъ, правѣли прохода въ всѣко отношение рискованъ. Командирътъ на подводника Тюленъ решилъ разузнаването въ залива да стане денемъ отъ 7 до 11 часа преди обѣдъ, когато е за-

труднено противниковото наблюдение отъ брѣга срещу сълнцето, а напротивъ брѣгътъ е силно освѣтенъ и лесно се наблюдава.

На 18. августъ въ 6 часа подводникътъ тръгналъ отъ Севастополь. Съ него дошли и представители на оперативната част отъ щаба на флота и офицера мореплавателъ на бригадата подводници. Завършилъ прехода си въ надводно състояние, подводникътъ въ 6 часа и 8 минути, следъ като минъ покрай ромънския брѣгъ, въ подводно състояние се приближилъ до носъ Калиакра. Съ настъпването на тъмнината Тюленъ е предприелъ кръстосване между Каварна и Балчикъ. Командирътъ е допускалъ възможността да се срещне презъ нощта въ този районъ съ българските торпедоносци, имайки преимущество въ артилерията си, се е приготвилъ за нощенъ бой, като е приготвилъ ордията и обезопасилъ заряденитъ торпеда въ апаратите си, — изпустилъ е въздуха и извадилъ запалните чаши.

Кръстосвайки презъ нощта край брѣга, Тюленъ не срещналъ никого и на разсъмване, въ 4 ч. 40 м. на 20. августъ, се е потопилъ и насочилъ къмъ Варненския заливъ, придвижкайки се къмъ крайбрѣжните плитковини. Командирътъ на подводника е разчиталъ да намѣри прохода между брѣга и минната заграда, точното място на който не му било известно.

Наличната карта на залива била отъ много малъкъ масшабъ, поради което много брѣгови обекти не били нанесени въ нея. Било е невъзможно да се опредѣли точното място на подводника, затова минните специалисти, презъ времето на похода, е увеличилъ английската карта. Масшабътъ на планшета е билъ приетъ 1:43. Следвайки по продълженитето на брѣга, той е откривалъ нанесенитъ на картата предмети, последователно ги е засичалъ и наблюдавалъ мяста нанасялъ на картата. Благодарение на това, при по-нататъшното движение се е увеличало числото на предметите, които могатъ да служатъ за опредѣляне на мястото.

Въ 7. ч. 20 м. командирътъ е сметналъ, че е въ минното поле.

За осигуряване на точното водене на кораба, е билъ спазванъ следниятъ начинъ на действие: Засичането на брѣгови предмети презъ морегледа е правилъ командирътъ на подводника и ги е предавалъ въ водаческия мостъ за нанасяне върху картата съ увеличения масшабъ — планшетъ. Въ кулата около команда се е намиралъ водаческиятъ офицеръ, който по тѣзи застѣчки е нанасялъ мястата на подводника на картата съ малъкъ масшабъ. Представите-

*) Следъ това разузнаване се поставиха мини, на които се удари нѣмскиятъ подводникъ U 45, който напоследъкъ бѣ изведенъ въ Варна.

лътъ отъ щаба на флота е оглеждал бръга, пра-
вилъ е скици и опредѣлялъ мястото на отбелязан-
ните предмети. Така сѫ били опредѣлени мястата
на 4 батареи, Евксиноградския дворецъ, добре ви-
димъ отъ морето и не отбелязанъ на картата, а тъй
сѫшо и други съоръжения.

Въ това време подводникът често показвалъ
морегледа си, туркайки се следъ това на дълбочина
9 м. Курсът на подводника е билъ прокаранъ на
една миля отъ бръга. Когато подводникът е мина-
валъ плитковината при Св. Константинъ, той се е
придвижили на 380—400 м. отъ бръга. Морегле-
дътъ се е показвалъ по-рѣдко (презъ нѣколко се-
кунди) и опредѣлянето е ставало само отъ коман-
дира. За бързо повдигане на морегледа, подводни-
кътъ е отивалъ на дълбочина 6—7 м.

Въ 9 ч. 30 м. Тюленъ е миналъ на разстояние
380—400 м. отъ н. Св. Димитъръ, кѫдето се е на-
мирадла базата на германските подводници и неза-
белязано се е вмѣкалъ въ Варненския заливъ. До-
шелъ е на разстояние 1500 м. отъ вълнолома, опи-
салъ единъ кръгъ и следъ това, по сѫщия путь, се
е отеглилъ въ морето. На картата сѫ били нанесени
мястата на радиостанцията и съборната църк-
вка въ Варна, добре видими даже отъ открито море;
тогава е била направена и скица на пристанището.
Въ пристанището сѫ били забелязани учебниятъ
корабъ Надежда и единъ паракодъ отъ типа на Ки-
рилъ. Евксиноградското пристанище, по донесение
отъ командира на подводника, е било съвършен-
но празно.

На връщане още веднъжъ е била провѣрена точ-
ността на картата и нанесените на нея бръгови
предмети. Въ Балчикъ подводникът е забелязалъ
единъ вѣтроходъ и единъ паракодъ.

Прѣдъ Караванъ Тюленъ е опразднилъ срѣдната
си цистерна, въ течение на 15 м. пречистилъ въз-
духа си и пакъ потоленъ, наново тръгналъ въ морето
дете изплувалъ само едва следъ смъръкане.
Подъ водата подводникът прекаралъ около 16 ч.,
отъ които 6 часа въ зоната на минната заграда. Съ
разсъмването на следния денъ, командирът е въз-
намѣрявалъ да влѣзе въ залива откъмъ южната
страна и затова е отишълъ въ обходъ на минната
заграда откъмъ н. Емине. Приближавайки се, обаче,
въ надводно състояние въ 8 ч. 25 м. на 21. августъ,
Тюленъ е забелязалъ настъща си на разстояние
3500—4000 м. неприятелски подводникъ. Двата под-
водника бързо се потопили. Поради мъглата, къмъ

бръга е било невъзможно да се опредѣля мястото
и затова командирът е решилъ да се върне въ
базата си, кѫдето пристигналъ на 23. Августъ.

Въпрѣки редицата мореплавателни трудности при
плаването въ Варненския заливъ, подводникът ни-
то веднъжъ не се е докосналъ до дъното. Въ слу-
чай, че бѫде забелязанъ, командирът е ималъ на-
мѣрение да излѣзе отъ залива въ морето пакъ подъ
минната заграда, като се съобразява и съ дълбочината.

На основание данните отъ направеното разузна-
ване, подводниятъ заградител Крабъ на 2. септем-
ври се явилъ предъ Варна, гдето между бръга и
минното заграждане поставилъ минни гнѣзда отъ
30 мини. На това заграждане е потъналъ единъ бъл-
гарски торпедоносецъ и единъ пристанищенъ влѣ-
качъ. Малко по-късно презъ 1916 г., предъ Варна,
отъ руския корабъ сѫ били поставени три загради
съ около 600 мини; на една отъ тѣхъ се е ударилъ
и потъналъ нѣмскиятъ подводникъ U 45.

Времето за извършване на разузнаването е било
отлично и много добре избрано. Подводникът е
билъ винаги изправенъ; корабоплаването е било
много точно.

Следва, разбира се, да се отбележи, че брѣгова-
та наблюдателна служба и охраната на Варненския
заливъ сѫ били лошо организирани и слабо обза-
ведени. Тюленъ, безъ съмнение, много пѫти се е на-
миналъ въ обсега на наблюденията на наблюдател-
ните постове и пакъ не е забелязанъ.

Неясенъ остава единъ далечъ немаловаженъ въ-
просъ: Въ своето донесение, командирът на под-
водника донася, че Варненското и Евксиноградско
пристанища сѫ били съвършено празни. Ако до-
пустнемъ, че базиращите въ Варна български тор-
педоносци въ това време сѫ се намирали въ раз-
узнаване въ морето, то по отношение на нѣмските
подводници имаше съвършено точни сведения, че
на 19. августъ U 33 е дошелъ въ Варна, следъ опе-
рациите му къмъ кавказкия брѣгъ. Освенъ това,
тамъ се е намиралъ и втори подводникъ № 14, за-
върналъ се отъ позиция предъ Севастополь на 6.
августъ и останалъ въ базата си до 30. августъ.
Навѣрно е било невъзможно да се забележатъ отъ
морегледа отъ разстояние 350 м. или пакъ тѣ сѫ
имали специално прикритие, маскирано отъ морето.
Този фактъ за последенъ путь подчертава необходи-
мостта отъ провѣрка на данните на разузнаването
и удояване на разузнавателните средства.

Преводъ отъ руски.

Поставяне на минните загради предъ Варна, на които се удари нѣмскиятъ подводникъ U 45

(Изъ спомените на единъ руски морски офицеръ)

Работата по поправката на „Крабъ“ се свърши.
Чакаха пристигането на торпедоносецъ, за да го от-
влѣче къмъ Варна. Най-после пристигна изтрѣбителъ „Безпокойни“, влѣзе вече въ залива и се при-
ближаваше къмъ „Крабъ“; изведнажъ се чу силенъ
взривъ и огроменъ воденъ стълъбъ се издигна надъ
изтрѣбителя. Той започна бързо да потъва... За
щастие командиръ запази присъствието на духа и
го докара на една пъсъчна плитковина. „Безпокойни“
се удари на ромънска мина... Трѣбаше да се
чака другъ торпедоносецъ.

На следния денъ дойде изтрѣбителъ „Гнѣвний“
—взѣ подводника на влѣкало и го поведе къмъ Варна.

Опасната операция наблизаваше . . .

* * *

Приближихме къмъ носъ Калиакра. Засинъ се
ивица отъ българския брѣгъ. Въ фона на сивото
небе се очерта стройната снага на Варненския фаръ.
Прекрасенъ сълнчевъ денъ. Сблугата горе събира
свѣтлина и топлина . . .

Изведнъжъ на „Гнѣвний“ облугата се разтича на-
задъ и напредъ. Изстрѣбителъ рѣзко кривна на
страница. Дръпна се . . . Наклони подводника. Отдаде
влѣкалото. Отъ кърмата му загърмѣха.

Два самолети порѣха въздуха надъ главите . . .

Като безуменъ се носъше изтръбителът около „Крабъ“, стреляйки срещу самолетитъ.

Повисналото на носа на подводника 200 метрово влъкало, отъ силното дърпане, се връза дълбоко въ надстройката и стъсняваше движението на подводника, докато го отрѣжатъ съ збилото.

Самолетът, виждайки че лодката спрѣ, сиши се надъ нея и започна да обстрелаа съ картечница и да хвърля бомби. Седемъ бомби се пръснаха близко наоколо. За щастие нито една не попадна. Изведнъжъ въ самия самолетъ избухна бъло облаке. Шрапнелътъ на „Гнѣвни“ засегна апаратъ. Той рѣзко се наклони, оправи се и пое височината.

Летците полетѣха за новъ запасъ бомби и когато тѣ се върнаха, „Крабъ“, отдѣленъ отъ влъкалото си, плаваше подъ водата. Подъ бомбитъ по падна само „Гнѣвни“. Той яростно се бранѣше, не престано мѣняйки курсъ и ходъ.

Атаката не се удаде, но операцията бѣше прекъсната. Трѣбващо да се отложи за още нѣколко дни.

* * *

Четири дни по-късно „Крабъ“ бѣше най-после въ точката на потопяването. „Гнѣвни“ си отиде — следъ като си условиха среща.

Дрезгавината се сгъстяваше. Завалѣ дъждъ. Облачното време благоприятствуваше на операцията. Подводникът се потопи.

Все по-близко и по-близко върви той къмъ целия си. Споредъ пресмѣтането на главния капитанъ, той е вече въ минното поле.

За да не губи време да го заобикаля, командирът се решава да пропълзи направо подъ мините. Само старшиятъ офицеръ и главниятъ капитанъ сѫ посвѣти въ това.

Подводникът встѫпва въ чертата на заграждането.

Бавно се движи той напредъ. Подъ краката земя. Надъ главата мини. Закачи ли се за минното вже . . . свършено. Въ подводника мъртва тишина. Клапаните чукатъ. Бълника се водата. Откъслечни команди. Нервите сѫ напрегнати до крайност, особено на тия, които знаеха где вървимъ.

Изведнъжъ всички трепнаха и замръзнаха на мястата си. Отвѣти се чу нѣкакво странно драскане.. Минрепти (минно вже) Всички замрѣха. . . Драскането продължаваше. . . Ще закачи или ще се плъзне? . . . Закачи ли се, ще повлѣче мината. . . Тя се удря въ подводника и — край на всичко. . .

И тия, които не знаеха, — разбраха смѣртната опасност. Започнаха да се молятъ. . .

Драскането престана. . . Минрепти се изпълзна. Приближилъ до носъ Галата, „Крабъ“ зави, тръгна въ прохода и започна поставянето.

Една следъ друга падаха мините. . .

Изведнъжъ въ новия елеваторъ се раздаде по-дозрителънъ трѣсъкъ. За секунда елеваторът спрѣ, но после тръгна отново и поставянето продължи. Моливът на дежурния капитанъ методично рисуваше една следъ друга линии на поставяните мини. . . .

Най-после и последната мина падна отъ подводника. . . .

— Дѣсно на смѣна! . . .

Описвайки полукръгъ, подводникът излѣзе отъ опасната зона.

Всички въздъхнаха облекчени. Опасната операция се изпълни.

Изплавахме въ пълна тѣмнина, но се оказа наклонъ на страни 8°. — Какво има? — Защо? — втурнахме се къмъ надстройката. . .

На вратата на надстройката висѣше застанала двадесет и деветата мина — виновницата на подозрителния трѣсъкъ и на счупването на цилиндра на елеватора. . .

Наклонътъ оправихме, съ напълване на съответната цистерна. Въ това време потопяването се забавяше съ още нови 20 минути. Това бѣше страшно. Всички съ ужасъ гледаха застаналата мина. . . Свѣтъмъ ли, че се издадемъ. Въ тѣмнината не се пипа — ще полетимъ въ въздуха. Решихме да я оставимъ така до сутринта. . .

Положението ни бѣ опасно. . . Презъ отворената врата плискаха вълни. Блъскаха мината. Огън западъ бавно пълзѣше страшень облакъ и гасѣше една следъ друга звезди. . .

Мъжителю дочакахме разсъмването. Нощта ни се стори безкрайна . . .

Съ всевъзможни предпазливости освободихме мината. Затворихме вратата. Отново въздъхнахме облекчени . . .

На опредѣленото за среща място дойде „Гнѣвни“ и, влечени отъ него, тръгнахме за Севастополь.

Изморени отъ силното вълнение презъ нощта, кой както можеше, се тръшна да спи. . .

Изведнъжъ дивъ викъ — по-о тъвам! — разбуди всички. Командирът веднага изкочи горе. Той едва успѣ да затвори свѣтлика (прозорче) и „Крабъ“ отиде подъ водата. . .

„Гнѣвни“ нищо не забелязваше. Не чу отчаяните викове. Той продължаваше да тегли подводника, зарявайки го въ водата все по-вече и по-вече..

Излѣзълъ на крилото на мостика на „Гнѣвни“, дежурниятъ капитанъ се огледа и . . . замръзна. Нѣмаше „Краба“. Три давещи се глави стърчеха надъ водата . . .

— Стопъ машина . . .

„Крабъ“ бавно изплава . . . Съ него изплаваха и три измокрени до гърло фигури.

Оказа се, че подъ клапана на носовата уравновесителна система е попаднало нѣщо. Цистерната започнала да се пълни бавно съ вода. Но сътъ на тежава и подводникът отива подъ водата . . . Съ сгъстенъ въздухъ продухахме клапана. Изпразнихме водата и продължихме пътя.

Дежурниятъ капитанъ на изтрѣбителя вече не изпускаше отъ очи влечената лодка.

* * *

Следъ като пристигнахме въ Севастополь и прегледахме останалите мини, открихме, че една отъ тѣхъ е останала преобръната отъ вълните въ гнѣздото на котвата си. Часовниковиятъ механизъмъ изврвѣлъ хода си. Достатъчъ е билъ най-малкия тласъкъ, за да избухне мината.

Веднага махнахме всички хора. Минниятъ офицеръ се покатери въ надстройката, за да разорежжи мината. Съ голѣми предпазливости, напрѣгайки всичката си сила и воля, той бавно и внимателно я обврна и обезопаси ударника й.

Походътъ се свѣрши. . .

„Кутийката съ изненадитъ“ и тоя пътъ оправда прозвището си.

Отъ руски: Р. Панчева

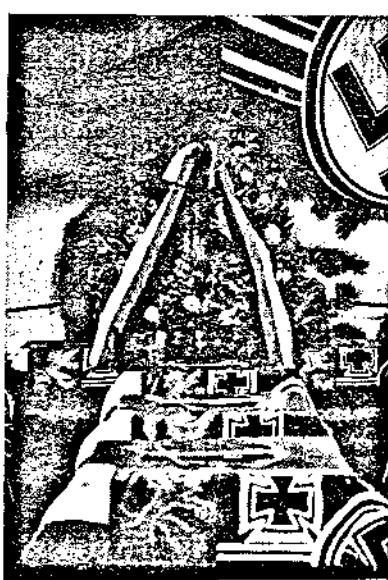
МОРЯКЪ

Извандането на нѣмския подводникъ U 45 въ Варна

Подводникът е ново срѣдство за борба на море. То бѣ употребено въ голѣмъ масшабъ през време на Общоевропейската война, когато Германия имаше преднина въ употребата на подводни-



Погребението на моряците отъ U 45. Тръгване на процесията отъ флотската казарма.



Вѣнецъ отъ Н. В. българския Царь.

цитѣ, но тя закъснѣ. твърде много съ обявяването на безпощадната подводна война и затова съ подводниците си не можа да добие голѣми резултати. Нейните подводници действуваха въ Северно море, Атлантическия океанъ, Срѣдиземно и Черно морето. На Черно море тѣ се базираха въ турски тѣ и български пристанища.

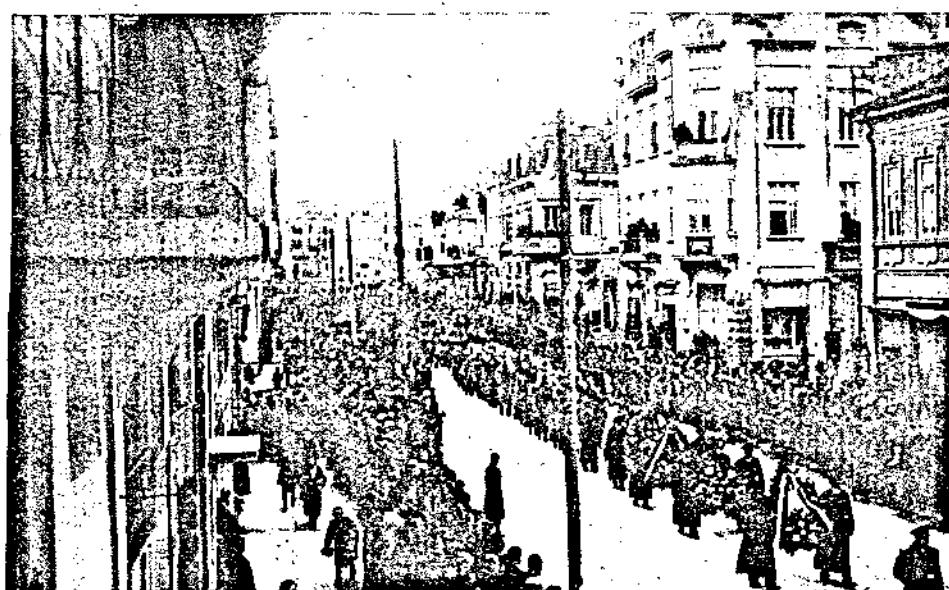
България сѫщо имаше единъ подводникъ № 18 купенъ през време на войната отъ Германия, действувалъ презъ цѣлата война и следъ сключването на Нойинския миренъ договоръ, при разоружаването на България, бѣ взетъ отъ англичаните.

Единъ отъ действуващите въ Черно море нѣмски подводници бѣ и извадениятъ преди известно време U 45, 260 тоненъ, дълъгъ 37 м. широкъ 4.50 м., могълъ и да погъва до 50 м. подъ водата, обслужата му се състояла отъ 19 души офицери, подофицери и моряци.

На 6. ноемврий 1916 год. когато подводникът е билъ на база въ Варна, българскиятъ подводникъ № 18 получава заповѣдъ да излѣзе отъ Варна и замине въ бойно плаване. Впоследствие, обаче, било наредено, щото, вместо българския, да замине нѣмскиятъ подводникъ U 45.

По това време минната война въ Черното море е била въ разгара си. Много често руски подводни и надводни минни заградители сѫ поставляли стотици мини предъ нашитѣ брѣгове и най-вече предъ и въ проходите на нашитѣ минни заграждания. Презъ нощта на 5. срещу 6. ноемврий 1916 год. пакъ е било поставено такова заграждане въ северния проходъ на варненското минно заграждане, безъ да бѫде забелязано или подозрѣно отъ нашитѣ наблюдателни органи.

На 6. ноемврий въ 14 ч. 30 м. подводникът U 45 се отвѣрзаль отъ пристанището Евксиноградъ и, воденъ отъ единъ български торпедоносецъ, тръгва презъ северния проходъ на минното заграждане за да излѣзе на открито море. Но когато двата кораба сѫ се намирали вече срещу Дѣлгия пѣсъкъ (Узунъ-

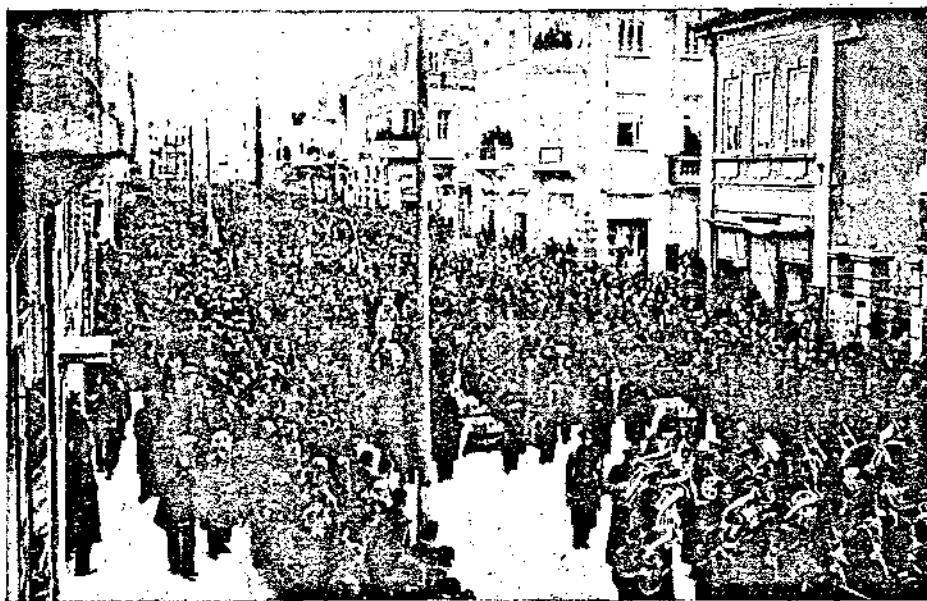


Вѣнци на чело на шествието.

Кумъ) на около 2000 м. отъ брѣга, подъ подводника избухва мина, той се издига за малко надъ

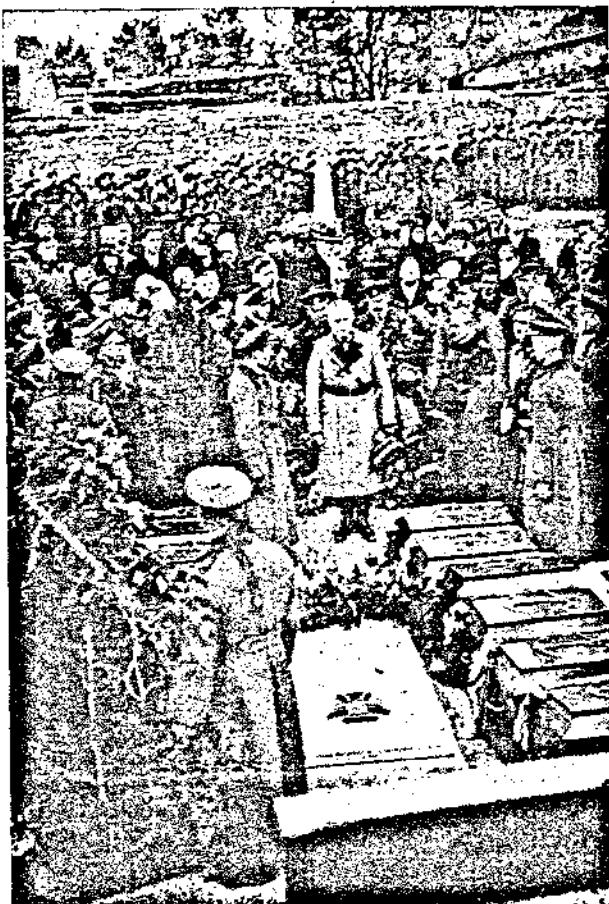


Официалните лица и офицерите отъ Варн. гарнизонъ.



Траурното шествие на ул. Царь Борисъ.

водата, следъ което веднага изчезва. Надъ водата останали да плаватъ 5 души отъ обслугата му, четирийтѣхъ отъ които ранени; тѣ биватъ веднага прибрани отъ спасителната лодка на торпедоносца, взети на последния и откарани въ Варненската болница, гдѣ единия отъ ранените починалъ.



Полагане на вѣнци.

Две седмици следъ нещастietо, морето изхвърлило на брѣга трупътъ на командира на подводника.

Отъ подводника и останалите 13 души отъ обслугата му, тогава не се явила никаква следа. — Всички усилия за намиране на подводника тогава, останали напразни.

Минаха години, войната се свърши и отдалечи, — подводникътъ и обслугата му почти се забравиха. Едва въ 1933 год. започна наново търсенето му, като за случая се използваха миночистачните уреди.

Следъ продължително търсене, най-после, той бѣ откритъ на 24 м. дълбочина и мястото му отбелязано. Отъ направения му огледъ се е установило,

че отъ удара на мината е пробита лѣвата му стена задъ командната кула и че почти цѣлиятъ до горната му палуба, е засипанъ съ тиня.

Заслужава да се отбележи, че изваждането на подводника U 45 съ налични първобитни срѣдства, е подвигъ за българското морячество, което въ случаia взема рекорда по вадене на потънали кораби съ импровизирани срѣдства. Въ други страни, особено въ тия, които сѫ добре обзведени въ технично отношение, не може нико да се мисли, нико да се осъществи такова вадене на корабъ отъ такава дълбочина (24 м.), следъ като е стоялъ подъ вода цѣли 20 години.

Пораженията отъ мината сѫ много голѣми.

Вдигре въ подводника, въ тинята, се намѣриха костите на останалите на времето въ него 13 души отъ обслугата му. Отъ положението, въ които се намираха костите, трѣбва да се предполага, че всички сѫ били убити още отъ силата на взрива на мината. Тѣхното погребение се извѣрши на 26. февруари т. г. съ тържественост, която града Варна другъ путь не е виждалъ.

Костите имъ бѣха поставени въ 13 отдѣлни дървени ковчези, окрасени съ позлатени котви и лаврови вѣнци. Всичките ковчези бѣха наредени въ добре окрасенъ павилионъ, близу до мястото, гдѣ се извади подводникътъ.

За времето на погребението бѣ разгласено до ста късно, и въпрѣки това, къмъ момента на тръгване на траурната церемония, се бѣха събрали невидено за Варна число граждани: почетни дружини отъ моряци и др. военни части, цѣлата обслуга на намиращия се тогава въ Варна нѣмски търговски корабъ „Раймондъ“ — чийто командантъ е запасенъ нѣмски морски офицеръ и бившъ командиръ на голѣмия нѣмски търговски подводникъ „Дойчландъ“, който преминаваше Атлантическия океанъ и пренасяше каучукъ, цинкъ, медь и др. скжпи и липсващи въ Германия метали; представители на Н. В. Царя, на българското и нѣмско правителства, на всички учреждения отъ областта и града, цѣлата учаща се младежъ — цѣлото гражданство. Всички училища и магазини бѣха затворени, сградите бѣха

окичени съ траурни знамена. Деветнадесет разкошни вѣнци стоеха около ковчезитѣ.

Къмъ 10 часа започна траурната церемония. Пръвъ говори за заслугите и значението на покойниците н-ка на флота гнъ кап. I-р. С. Ивановъ, който поднесе и вѣнца отъ българскиятъ моряци.

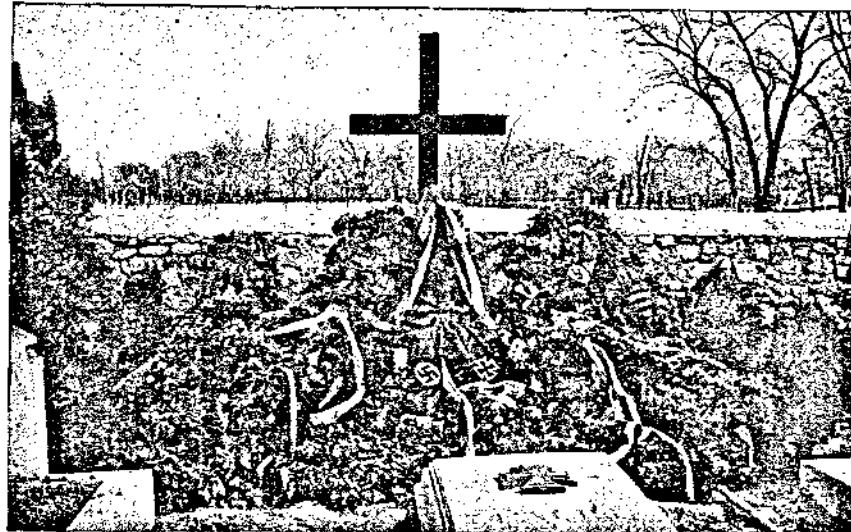
Траурната процесия тръгна бавно и тържествено между дветѣ стени граждани, дошли да отдават последна почтъ. Улици, балкони, прозорци, дори покривитѣ на къщите бѣха претрупани съ хора. Полицията едва успѣваше да сдържи напора на гражданините.

Опѣлото се извѣрши въ варненската протестантска църква, следъ което шествието още по-редовно и импозантно продължи къмъ гробищата. Столици фотографи правѣха снимки.

Последна почтъ на покойниците се даде предъ входа въ гробищата. Тамъ всички ковчези бѣха поставени на специално устроена естрада. Войсковитѣ части, начело съ военното знаме, минаха покрай тѣхъ въ церемониаленъ маршъ и казаха последно сбогомъ на бойнитѣ си другари.

Общата братска гробница, грижливо пригответна и окрасена, ги очакваше.

Последни говориха: н-кътъ на Варненския гарнизонъ, гнъ генералъ Поповъ и германскиятъ воененъ



Братската могила.

аташе въ София генералъ Фредеричъ.

Пасторът прочете последната молитва. Ковчезитѣ се спустнаха. Три залпа отъ пушки, три ордени изстрели, дадени отъ българскиятъ торпедоносци, и после глухъ шумъ отъ пръсть, падаща върху лакиранитѣ дъски, туриха край на тежното тържество. Гражданинъ си тръгнаха мълчаливи. Тѣ изпратиха до вѣчното имъ жилище 13 борци за независимостта на Родината ни.

Вѣчна имъ паметъ и вѣчна слава!

Проф. Я. АРНАУДОВЪ

Последна почтъ

Единъ денъ осемнадесетъ германски моряци напуснаха домъ, близки и родина и дойдоха да охраняватъ българското крайбрѣжие, наредъ съ нашите малобойни, но съ непоколебимъ духъ морски бойни сили. Едновременно съ това, тѣ, подобно на германския войникъ въ Иракъ, Африка и Китаулоу, бранѣха интересите на далечното германско отечество. За тѣхъ фронтътъ бѣше навсѣкжде, гдето срѣщаха противници на Германия и нейнитѣ съюзници. Защото знаеха много добре, че разгромътъ на последнитѣ лесно би довелъ до парализиране на германската съпротива. Дълго бродѣха тѣ подъ водата и надъ водата — тѣхната стихия — готови винаги за изненади отъ противника, отгоре, отдолу, отвсѣкжде. И тѣ бѣха наистина изненадани, ала когато най малко очакваха това — въ сравнителния заслонъ на Варненския заливъ, отсамъ линията на нашето минно заграждане. Защото достоенъ и равенъ тѣмъ по себетрицание и смѣлостъ противникъ бѣ успѣлъ да премине тая линия и да заложи тамъ съмъртоноснитѣ си и коварни експлозиви въ водите на залива. И тѣ излѣзоха единъ денъ къмъ неизвестността, за да намѣрятъ 14 отъ тѣхъ края си въ дълбочинитѣ, непосрѣдствено до гостоприемната твърдина на сигурната суша. Тѣ излѣзоха съ улованието, че ще се заврънатъ, както и други пъти следъ морските си подвизи за прослава на Родината, въ безопасното пристанище. Обаче, намѣриха преждевремененъ покой на морското дъно, гдето тѣхното плаващо жилище се превърна въ тѣхенъ общъ саркофагъ. Тѣ

заспаха тамъ непробуденъ сънъ, ненарушаванъ отъ никого въ течение на осемнадесетъ години. Въ предсмъртнитѣ си часове тѣ, може би, изживѣха въ не-проницаемия мракъ на тѣсния си затворъ всички ужасъ на войната въ най-страшната му форма, но също така и смисъла на великата жертва за Отечеството.

Тѣ загинаха за Германия и нейнитѣ съюзници. Затова и не бидоха забравени. Тѣхните български бойни другари не можеха да бждатъ спокойни, докато тленнитѣ имъ останки не бждатъ прибрани отъ морското дъно и погребани на място, лесно достъпно, за да имъ се отдава подобаващата почтъ отъ днешнитѣ и бжднитѣ поколѣния. Желанието да се увѣковѣчи тѣхната паметъ по тоя начинъ вдъхновяващо непрестанно нашите моряци и ги налага да преодолѣятъ всички спѣни и трудности, за да го осъществяватъ. Лишени отъ всѣкакви технически, що годе съвършени уреди, работещи при най-неблагоприятни условия, тѣ успѣха да опредѣлятъ мястото, гдето лежеше подводникътъ, вече значително засипанъ отъ наслояния пѣсъкъ, да го откотвятъ оттамъ и презъ много рискове и опасности да го закаратъ до брѣга и извадятъ. Липсата на технически срѣдства бѣ замѣстена отъ изобретателността на българския морякъ. Много себеотрицание, енергия и издръжливостъ бѣха необходими, за да се доведе до край това дѣло, граничещо приятия условия съ подвига. Едно дѣло, напълно до-

стойно за оня подвигъ, който той искаше да увъковѣчи. Така само стана възможно тържеството на 26. февруари т. г.

*

Забуленото небе създава настроение и лейзажъ, напълно подхождащи за траурната церемония. Градът е тържествено мраченъ. Черни флагове се развѣватъ по улиците, презъ които минава процесията, напредваща скръбно, мълчаливо, внушително, тържествено. Траурните маршове, напълнявани отъ двете военни музики, сътъхнати мотиви, символизиращи едновременно героичното и епичното; повишаватъ чувството за преходното въ земния животъ. Балкони, прозорци, плочници сѫ почернѣли отъ народъ — Варна изпраща за сetenъ путь едновремешните си защитници. Дълга върволица вънци — благоговейна дань на официална Германия, България, гр. Варна и редица български и германски тѣла и организации, предхожда тринадесетѣхъ джобови ковчежета, съхраняващи праха на загиналия екипажъ на подводника. Тъ се носятъ отъ фелдфебели и подофицери отъ българския флотъ: отдавайки другарска почти на покойниците, тъ черпятъ поука и вдъхновение за подвигъ и себежертва. Следъ ковчезите вървятъ бавно и мълчаливи, въ

траурно облѣкло, представителите на Н. В. Българския Царь, на българското и германското правителства, на армия и флотъ, другите официални лица, германската колония въ Варна, варненското гражданство, почетна военна команда отъ войници и моряци — едно шествие, каквото Варна не е виждала. България и Варна отدادоха достойна почти на германците, които дадоха живота си за защита на нашето крайбрѣжие.

Тъ вече почивать на осветена земя — далечъ отъ отечеството имъ, обаче, не чужда тѣмъ: България, съ това тържествено изпращане, 18 години следъ катастрофата и въ едно време, когато на европейския континентъ се създаватъ съвсемъ нови политически комбинации, показа, че счита тия храбреци за нейни и че тя не ще ги забрави никога. А, освенъ това, нека не се забравя, че общите дѣла и страдания създадоха неминуемо една невидима връзка между бившиятъ бойни другари, която, въпреки превратностите на сѫдбата и ставащите по изгода на момента промѣни въ политиката, си остава трайна и неразривна. И братската могила на моряците отъ „Ц 45“ представлява едно крепко звено въ тая неразривна връзка.

Инж. Т. ДЕЛИСТОЯНОВЪ

Корабоплавателната проблема въ дунавските и балканските страни

(Продължение отъ бр. 2)

Значението на Ромъния за свѣтовното корабоплаване лежи въ това, че тя има въ своите предѣли устието на Дунава. Управлението на плавателния Дунавъ въ тая част е поверено на Европейската дунавска комисия, състоеща се отъ представители на Ромъния и отъ такива на великите западни сили: Франция, Англия и Италия. Тя управлява така наречения „морски Дунавъ“, състоещъ се отъ долното му течение между Браила, Галацъ и Сулина, кѫдето могатъ да влизатъ и морски кораби. Европейската дунавска комисия, съ седалище Галацъ, не трѣбва да се смѣсва съ Международната дунавска комисия въ Виена. Последната, състоеща се отъ крайбрѣжните дунавски страни, обхваща плавателния Дунавъ до Галацъ. Европейската дунавска комисия е най-напредъ инструментъ за поддържане на плавателността на срѣдния ржавъ, отъ устието на Дунава т. е. Сулинския ржавъ, който почва отъ Йсакча и завръща при Сулина на Черно море. Отъ трите ржави на дунава, срѣдниятъ обхваща само 7—8% отъ общото водно количество на Дунава, обаче, той има най-голяма дълбочина. Освенъ това и чистенето на тия нята въ тоя каналъ е много по-лесно, отколкото въ другите два ржава.

Европейската дунавска комисия по миналата година се е занимавала съ въпроса, дали не ще биде по-добре да се изостави Сулинскиятъ каналъ, а вместо него да се пригоди за корабоплаване северния или южния т. е. Килийския или св. Георгиевския ржавъ. Едно пригодяване на Килийския ржавъ ще увеличи разстоянието между Галацъ и Кюстенджа. При това, той препраща 63% отъ общото количество водна маса на Дунава. Св. Георгиевскиятъ е по-дълбокъ и ще даде значително намаляване на разстоянието Галацъ—Кюстенджа, само че той има по-малко вода.

Главното съображение за поставяне на тоя въпросъ е, че Сулинскиятъ ржавъ съ канала, рано или късно, ще трѣбва да отстъпи на другъ ржавъ. Въ всѣ случаи Европейската дунавска комисия досега не е могла сполучливо да разреши въпроса и премахне за корабоплаването периодически прѣчки отъ натрупване на пъсъкъ или залядаването презъ зимата.

Тая комисия миналата година се е занимавала и съ други технически въпроси. За отбележване съ разискванията за създаване отъ двете Дунавски комисии на една обща служба за борба съ ледовете, за да може да се запази Дунавъ, отъ Виена до морето, като плавателенъ и презъ зимата. Спорѣдъ тоя планъ, общиятъ воденъ путь се раздѣля въ десетъ равни части, като въ всѣка отъ тѣхъ, чрезъ единъ ледоразбивачъ, се поддържа винаги чиста отъ ледове една ивица отъ Дунава за пътуване на корабите. Комисията дори е изпратила хора въ Русия, за да проучатъ и се запознаятъ на самото място съ тая служба, която тамъ отъ дълго време, чрезъ ледоразбивачи, поддържа навигацията презъ зимните месеци по руските реки и северни брѣгове.

Единъ четиригодишенъ планъ въ Ромъния предвижда засилване на строежа на пристанища, регулиране на реки, подобрене на ж. п. връзки между нѣкои пристанища и тѣхния хиндерландъ. Презъ кампанията на храноизноса, техническиятъ съоръження биватъ винаги недостатъчни, а тѣхното разширение е било всѣкога твърде много възпрепятствувано. Нито приспособленията за товарене, нито ония за разтоварване, както и вагоните на ромъските държавни желѣзници по време на зърнения износъ, сѫ достатъчни по пристанищата на така наречения морски Дунавъ. Прокарването на четиригодишенния планъ ще има за цель да премахне и задоволи именно

редицата нужди по водните пътища, пристанищата, тъхните железнодорожни връзки и съоружения, корабоплаването и т. н.

Ромъния не забравя и своя дунавски и морски търговски паркъ. Наред съ държавните парходни дружества и частният капитал също така има големъ дълъг въ ромънското корабоплаване. На разположение на нейното стопанство въ морето стоят 30 пътнически и товарни кораби съ общъ тонажъ 61,923 бр. рег. тона. На Дунава Ромъния разполага съ 31 пътнически кораби съ общъ тонажъ 4,888 тона, 172 влъкачи съ 24,487 тона, 7 моторни шлепа — 703 тона, 74 танка — 52,216 тона, 517 шлепа — 422,330 тона, 26 гемии — 37,599 тона. Напоследък тя е обрнала големо внимание и на своя морски пътнически флотъ и е успяла да привлече големата част от трафика за Ориента. На Дунава ромънското държавно параходно д-во се е споразумяло съ югославското за поддържане на линията Сулина—Виена.

Съ особено упорство, въ сравнение съ нейните съседи, върви по свой собствен път и Чехия, въ стремежа си да развие своето дунавско корабоплаване и да увеличи водните си пътища. Особено е проявена твърдостта ѝ при водното строителство — т. е. съединяване на северните водни пътища, Одеръ и Елба, съ Дунава. Тукъ Чехия е успяла да прокара своите проекти, които не сътвърде удобни за унгарското и австрийското ръчно корабоплаване. Така например: March-Kanal, чийто положение през 1934 год. е окончателно възприето, преминава така, че ако Австрия желае да го направи по-удобен за себе си, ще тръбва да построи свой клонъ. Голема упоритост проявява Чехия въ обезвеждането още и на своето пристанище Братислава. Инсталиранието на технически съоружения става въ такъв масшабъ, който следъ време не само ще изрази това пристанище съ Виенското, но скоро ще покаже и да му съперничат съ удобствата си.

Доста грижи полагат чехите и за своя търговски паркъ. Единственото чешко дунавско параходно д-во разполага вече съ 24 самодвижещи се съдове (отъ които 6 моторни шлепа, 4 товарни парахода, 1 моторен реморкър и 13 парни реморкъри и специални кораби) и 131 шлепа (отъ които 4 танка) съ общъ тонажъ 94,000 тона. 35 негови агенции и много складове съ разположени въ разните части на Дунава, отъ който Чехия има само 173 км. отъ лъвия и 12 км. отъ дъясния бръгъ. За поправка на старите и строежа на нови плавателни съдове стои на разположение работилницата въ Комарно. Въмѣсто субсидия д-вото получава отъ държавата нови съдове или поправка на старите.

Едно изключително положение въ нѣкои случаи заема Унгария. Нейното дунавско корабоплаване не е въ такива големи размѣри, за да я постави на предно място (50 кораби — пътнически и влъкачи, 5 танка и 198 шлепа съ общо 120,000 тона товароспособност), но силата на инициативата, която има унгарците, ги поставя напредъ отъ нейните съсели. Както сега, така и преди войната, когато е достигала до Адриатическо море, Унгария е била и си остава винаги една континентална страна. Но това не отчайва непоколебимия и упоритъ унгарски духъ, който иска да доведе до животъ своя национален параходен флагъ, не само на Дунава, но и на открито море. Осъществяването на първия стремеж не представлява големи трудности, но, за да се постигне второто, ще тръбва да се преодолеятъ ре-

дица межчиотии. Така, напримеръ, да се добератъ до най-близкото за тъхъ морско-италианско пристанище Фиуме, тъ ще тръбва да минатъ и презъ Югославска територия. Но, за да запазятъ своята пълна свобода при изхода си на море, отъ редъ години вече унгарците се стремятъ да реализиратъ единъ другъ смѣлъ планъ, който ще имъ даде възможност да поддържатъ директна линия Буда-Пеща—Александрия.

За постигането на тая цель тръбвало да се построи единъ агрегатъ по следния начинъ:

Два натоварени шлела отъ Буда-Пеща идватъ до „морския“ Дунавъ и тукъ се поематъ отъ единъ параходъ, който ще има видъ на плавашъ докъ и ще пренесе шлеповетъ до Александрия. Обаче, Унгария бъ принудена да се отклони отъ тоя начинъ, понеже мъртвата тежест на шлеповетъ би правила транспорта твърде неекономиченъ. Въ 1934 год. тя намѣри по-другъ начинъ за разрешение или задоволяване на нейния стремежъ къмъ морето. Корабостроителницата Ганцъ & Сие въ Буда-Пеща спустна презъ тая година, отъ своя хелингъ, единъ моторенъ корабъ за плаване по рѣки и море. Той има дължина отъ 54 м., широчина 8.5 м., и товароспособност отъ 300 тона по рѣка и около 450 тона по море. При 300 тона товаръ той гази 1.85 м., така че и при малка вода, той може да плавува по Средния и Долния Дунавъ.

Економичността на тоя корабъ, поради по-малката му товароспособност въ сравнение съ морските кораби, е малка, но строителите и собствениците му съ уверени, че тая разлика въ економичността ще може да се компенсира чрезъ избѣгване на претоварването въ устието на Дунава и отъ спестеното при това време, което дава възможност на по-бързи прѣки транспорти отъ срѣдна Европа за Палестиния и Египетъ.

Обаче, съ тоя пръвъ опитъ унгарското корабостроителство не мисли, че е постигнало целта си, а продължава да работи по-нататъкъ въ сѫщото направление и ни дава нѣкои нови конструкции отъ тоя родъ.

Тъ съ построили единъ товаренъ моторенъ корабъ и влъкачъ за M.F.T.R. (Унгарско ръчно и морско параходно д-во). Товароспособността на тия корабъ достига до 500 тона, като сѫщевременно тегли и 5 натоварени шлепа и развива при това една скоростъ отъ 85 км. въ часъ срещу течението. Машините съ два дизелмотора, които при 1,100 оборота въ минута даватъ 300 конски сили всѣки и чрезъ зъбчати колелета предаватъ своята мощност на двата винта. За пръвъ пътъ до сега е приложенъ на дунавски параходъ такъвъ бързо-въртещъ се дизелмоторъ отъ такава мощност и чрезъ подобно зъбчато предаване на мощността.

Отъ казаното за Унгария се вижда, че макаръ и откъсната отъ морето, тя се стреми да преодоле всички трудности, за да се добере до бръга му, за да биде независима въ своя пътъ къмъ него. Тя се отказа отъ близкото на Фиуме и се спустна 1,500 км. надоду по Дунавъ, само за да излиза свободно на море.

Това може да се направи отъ народъ, който дѣйствително знае да ценятъ водните пътища и свободата, която тъ му даватъ въ стопанския животъ.

Отъ редъ години Международната дунавска комисия полага усилие да премахне всички препятствия по горния Дунавъ, които биха спъвали корабоплаването по него.

Отъ това голъма полза ще извлѣче Австрия. Обаче, отъ капитално значение за нея ще бѫде прокопаването на проектирания отъ Германия Рейнъ — Майнъ — дунавски каналъ. На Дунава подъ австрийски флагъ плавуватъ 74 кораби (24 пътнически, 49 влѣкачи и 1 моторенъ шлепъ) и 426 шлепа съ обща товароспособностъ около 270,0.0 тона. Австрия, която следъ войната бѣ откъсната отъ морето само чрезъ една ивица земя отъ нѣколко десетки километри, не престава да се интересува и отъ морето. Римскиятъ пактъ отъ 17. III. 1934 год. дава голъми права и удобства за Австрия въ Триестското пристанище, а сѫщото и за Унгария въ Триестъ и Фиуме. Чрезъ тоя пактъ Италия е целѣла

да отклони австрийската търговия отъ Хамбургъ. Но, все пакъ, значението на Хамбургъ за Австрия не може да бѫде замѣнено съ друго пристанище, понеже съоръженнята, удобствата и купувачите, които тя има тамъ, другаде не може да ги има. Напоследъкъ се води голъма пропаганда за засилване на този флотъ, за да може той да обслужва външната ѝ търговия. Въпрѣки „голъмата конкуренция“ на другите паракодни дъва и австрийцитъ намиратъ, че собствените имъ кораби ще бѫдатъ най-върни пазители на тѣхното стопанство. И маркаръ, че сѫ лишили отъ морски брѣгъ, тѣ търсятъ да стѫпятъ на море и си създаватъ народенъ търговски флотъ.

Д. МАРКОВЪ

Срѣдиземноморскиятъ въпросъ

Историята на всѣко столѣтие се характеризира съ важни видоизмѣнения въ физиономията и политическата мощь на народите. Едни се издигатъ, други падатъ, а трети даже съвсемъ изчезватъ. Нѣкога могъщиятъ Карthagенъ бѣ дълго време господаръ на Срѣдиземно море и океана. Отъ него всички трѣперѣха. Но неговото слѣнце описа своята джга на небосклона и залѣзе. Дойде Римъ. Той наложи господството си надъ царството на Нептуна. Срѣдиземно море той направи въ истинския смисълъ на думата *nostro*, следъ като покори свѣта и му наложи своя прочутъ миръ — рагътъ. Тежките стѫпки на римските легионери оставиха трайни следи навсѣкѫде. Включително и върху Британия, която владѣха дълго. Но и Римъ има своя денъ. — Републиката на венецианските аристократи дълго време господствува надъ топлите води на латинското море. Тя богатѣ, цвѣтѣ и прецѣтѣ — жертва на нови открытия. Ханзата властува дълго време надъ водите на Балтийско море, безъ съперникъ. Слѣдъ това, на преденъ планъ изпѣкна Португалия. Испания преживѣ златния вѣкъ на своята история — следъ откриване на Америка — и кръстосва несмущавана водите на океана и морета цѣли две столѣтия. Наследи я Холандия. Тя наложи своята мощь надъ моретата, но трѣбаше скоро да предаде свѣтовния скитъ на друга завоевателка — Великобритания, която отъ две столѣтия упражнява морска и политическа хегемония надъ свѣта. (Naval leadership is world leadership).

*

Трѣбва веднага да отбележимъ и дебело подъ чертаемъ, че, отъ всичките морета и океани на свѣта, Англия отдава най-голъма важностъ на Срѣдиземно море. За англичаните „Срѣдиземно море е най-голъмата и най-важната артерия въ мрежата на великобританските морски съобщения. Срѣдиземно море е най-важниятъ английски търговски путь“. (The Middle sea is the greatest and the most important artery in the whole anatomy of British trade communications; it is our most important trade route). Стане ли въпросъ за сигурността на британската империя, винаги на първо място се изтъква безопасността на морските съобщения. А въ центъра на тия последните лежи срѣдиземноморската артерия. Единъ английски адмиралъ бѣше изразилъ преди време следната картична мисълъ, все по въпроса за сигурността на империята: „Морските съобщения за В. Британия сѫ онова което е била нѣ-

кога косата за Сампсонъ. Яко прекъснете мор. съобщения или компрометирайте тѣхната сигурностъ, — Англия ще бѫде така обезсилена, тъй уязвена, както е биль нѣкога Сампсонъ, следъ отрѣзване на косите му.“

Англия е островна държава. Тя живѣе чрезъ морето. Въ стопанско отношение, тя представлява сѫщински индустрисалът и търговски кошеръ: 46% отъ населението ѝ е заето въ индустрията, а 22% — въ търговията, както въ никоя друга държава въ свѣта. Външната ѝ търговия е изключително морска търговия. Последната се обслужва отъ търговски флотъ, възлизашъ кръгло на 19 милиона бр. рег. тона. Всѣка седмица, около 6 милиона тона хранителни продукти и 20 милиона тона сурови материали трѣбва да се внесатъ въ В. Британия, за да тече животът ѝ нормално. Хиляда и четиристотинъ англ. търг. кораби се намиратъ всѣки моментъ на путь за метрополията, докато въ сѫщото време други 1,400 кораба товарятъ или разтоварватъ въ разните пристанища на свѣта. И тукъ трѣбва да се подчертая, че този гигантски трафикъ върви главно презъ Срѣдиземно море — жизнената артерия. Британските морски интереси, кораби и блага по тѣхъ, въ срѣдиземноморската зона възлизатъ въ всѣки единъ моментъ на около 100 милиона лири стерлинги, (въ индийската зона на 81 милиона £, въ австралийската на 50 милиона, въ китайската — на 20 мил.). Богатството на английския народъ лежи разпръснато по морета и океани и затова въ сигурността на морските съобщения е и сигурността на империята.

Едно пълно и безусловно господство характеризира отношенията на Англия къмъ Срѣдиземно море, отъ единъ вѣкъ насамъ, въ ущръбъ на народите, които сѫ родени тукъ, и които съ пълно естествено право биха претендирали за контрола надъ тия води. За да поддържа безопасността надъ „най-важния си путь“, Англия, отъ едно столѣтие насамъ, поддържа въ срѣдиземноморския басейнъ грамаденъ воененъ флотъ, който по сила е трѣбвало винаги да надвишава коалицията на дветѣ най-силни срѣдиземноморски машини (two powers standard). Създаде си цѣла верига отъ морски бази, на които тоя страшенъ флотъ да се опира. Въ 1704 г. адмиралъ Кукъ окупира Гибралтаръ — гърлото на Срѣдиземно море. Владичеството надъ Гибралтаръ, което е единъ трънь, забитъ въ испанска снага, дава възможностъ на Англия да упраж-

нява контролъ надъ най-важния свѣтовенъ пътъ отъ Западъ къмъ Изтокъ. Днесъ тукъ се намира грамаденъ морски арсеналъ съ три суhi докове, а брѣвѣ се охраняватъ съ ордия отъ типа „canon-monstre“ — 450 м./м., като стрелятъ далечъ оттатъкъ провлака. На 32 мили отъ Гибралтаръ, на африканския брѣгъ, се намира града Танжеръ, важенъ стратегически пунктъ, който Англия — следъ като го изпустна изъ рѣцетъ си — не закъсня да интернационализира: наложи му международенъ статутъ, за да го държи и владѣе пакъ тя. Въ 1814 г. къмъ владѣнната на английската корона бѣ причисленъ и о-въ Малта, чието население е италианско. Самото географско положение на Малта — неговата близостъ до брѣговете на три континента (Европа, Африка, Азия), — му придава първостепенна стратегическа важност. Островът е далечъ отъ Англия 2000 мили, а отъ Малта до Сингапуръ разстоянието е 6000 мили. Днесъ о-въ Малта представлява главната квартира на в.-британския воененъ флотъ. Той е единъ отъ краежгълните камъни на английската свѣтовна мощь. Най-скажилятъ рубинъ на короната на Едуардъ VIII. Тукъ стационариратъ най- мощните ескадри отъ бойния флотъ на В. Британия. Малта е най-важното военно пристанище въ дългата верига отъ английски флотски бази: Плимутъ—Гибралтаръ—Малта—Кипъръ—Суецъ—Портайдъ—Симонстаунъ—Коломбо—Сингапуръ, пътъ, който води къмъ необятната английска колониална империя (около 35 милиона км² съ кръгло 450 милиона население), първа въ свѣта по своите предѣли, въ която слѣнцето не залѣзва никога. Единственото пристанище въ пътя за богатия Изтокъ, въ което има плаващи докове и за най-тежкия броненосци (50,000 тона). Следъ Малта редъ дойде на Суецъ (1869 г.), а после на Кипъръ и други. Гърция съ своя архипелагъ е била винаги нѣщо като васалъ на Англия, а елинскиятъ флотъ е игралъ често ролята на авангардъ на брит. морски сили въ Малта. Надъ Проливите вѣчно е тежела тегоба все въ услуга на най-силния на море, а египетските пристанища сѫ били винаги ценно допълнение на отличната морска стратегическа система, изтъкана съ такова завидно умѣние и настойчивостъ въ Срѣд. море. Малка България, следъ като се радва кратко време на едно, за конно прозорче къмъ Срѣдиземно море, бѣше прогонена далече на северъ затуй, защото „славяните“ не сѫ създадени, за да господствуваатъ, а за да робуватъ“ (*les slaves ne sont pas faits pour dompter, mais pour servir*). Оставаме на страни много други по-дребни въпроси, макаръ и не по-маловажни.

Краятъ на Свѣтовната война завари английския флотъ на върха на своето величие. Въ момента на примирянето „бѣлятъ флагъ“ (britанскиятъ боенъ щандартъ) се развѣваше надъ 1,354 бойни единици, представляващи общо 3 милиона и 250 хиляди тона. Това бѣ сила, която надвишаваше коалицията на всичките бойни флоти въ Европа, взети заедно. Но Англия се разоржи доброволно. Макаръ и победителка, и тя излѣзе обединена отъ Свѣтовната война, както повечето отъ воюващите страни. Поддържането на тоя грандиозенъ флотъ не бѣ по волята на влошеното финансово положение. Дипломацията подири другъ пътъ за гарантиране на имперските интереси — договорния. Презъ 1922 год. бѣ денонсиранъ англо-японския съюзъ, за смѣтка на единъ новъ съюзъ — този между бѣгата Америка и В. Британия (съюзъ между една бивша колония съ бившата си метрополия). Премахна се съперничес-

твото и се установи флотско равенство между дветѣ английски държави. Флотът на В. Британия бѣ сведенъ на около 1,200,000 тона, колкото е и днесъ, прѣснатъ по всички морета и океани. Другите сили, обаче, (Япония, Италия и Франция) използваха това намаление и съ бѣрзитѣ си морски въоружения скъсиха още повече маржа между нивото на тѣхните флоти и флота на В. Британия. Компетентни личности сѫтѣтъ, че „Англия все още е въ състояние да дава тонъ на събитията въ Срѣдиземно море и да се справи леко съ всѣки непокорникъ. Броненосните ескадри въ Малта сѫ гарантъ за това.“ Това, може би, е така. Но има нѣщо друго. Мина вече времето, въ което морската сила на даденъ народъ се мѣрѣше по числото и калибра на корабните ордия, по тонажа и бронята на линейните ескадри. Английскиятъ принципъ, следователно, на „двеъ стандартни сили“ става практически невъзможенъ (дори и съ съюзъ). А новите открития на военната техника (сензорните успѣхи на въздушоплаването, подводниците и химичната война на море) дойдоха като че ли да помогнатъ тъкмо по-слабитѣ.

*

Въ тоя новътъ, следвоененъ свѣтъ, Велико Британия и Франция — които си разпредѣлиха най-богатите и най-общирните земи по всичките краища на земното кълбо — иматъ предъ себе си да разрешаватъ единъ голѣмъ въпросъ: какъ настоящето би могло да запази придобивките, които миналото му повѣри. Разрешението на тия въпросъ би било много лесно, ако всичките народи бѣха тѣй сити, както тия два. Но бедата идва отъ тамъ, че има доста гладни, първо място между които заема срѣдиземноморска Италия. Постигнала своето национално обединение сравнително късно, Италия късно се яви и при поддѣлбата на свѣта. При това, дѣлътъ, който тя получи отъ своите бивши съюзници следъ Свѣтовната война, не бѣше съразмѣренъ на обещанията въ тайнния Лондонски договоръ отъ 1915 г. Липсата на единъ силенъ човѣкъ въ 1918 год. въ кралството, бѣ друга беда за страната. Но, откакто е поеъла властъта, Мусолини непрестанно тръби за „повече земя подъ слѣнцето“. Полуостровътъ е тѣсенъ за 43 милионното население на Италия . . . Трѣбва да създаде колонии . . . Необходима е тройна поддѣлба на Черния континентъ . . . Покрай една източна английска и друга западна французка — трѣбва да се намѣри място за една централна италианска колониална империя въ Африка, иначе нѣма къде да се изисне годишниятъ прирѣстъ (излишекъ) отъ 200 хиляди души, обръчътъ ще се скъса . . .

Успоредно съ това фашистска Италия полага голѣми усилия и за засилване на своя воененъ флотъ. Италия има едно отлично географско положение въ Срѣдиземно море, а знайно е, че географскиятъ факторъ е отъ много голѣмо значение при опредѣляне на морската сила на даденъ народъ. Въ това отношение Италия има отлично съзнание за своята голѣма цена. Значението на морската мощь е една отъ любимите теми на Дуче, който не веднѣкъ е изтѣквалъ, че безъ силенъ флотъ — Италия не би могла да реализира своята сѫдба. „Срѣдиземно море е наше море, — италианско море“ (*Il Mediterraneo è il mare nostro*). Но Италия трѣбва да стане въ истинския смисълъ на думата господарь на „своето“ море тѣй, както бѣ нѣкога древния Римъ. И за целта ѝ е необходимъ флотъ, който трѣбва да кръстосва водите на басейна тѣй

както галеритъ на Римъ нѣкога, и който „требва да е готовъ за всички евентуалности“. Въ състава на този флотъ преобладаватъ днесъ подводници, бързи кръстосвачи, изтрѣбители и водохвърчила. Това е сила, която би могла да се използува съ максималенъ ефектъ противъ британския търговски флотъ въ Средиземно море. Една сила, която най-лесно би могла да отрѣже „коситъ на Самсона“... Отъ тукъ и голъмата тревога на Англия.

Днесъ е на лице следниятъ круленъ фактъ: Италия се впусна въ една завоевателна война, съ единствена цель да разшири своите колониални владѣния. Това я постави въ конфликтъ съ Англия, тъй

като войната се развива въ сферата на английските африкански интереси. Въ конфликътъ сѫ дветѣ най-силни срѣдиземноморски държави. Дали войната въ Абисиния ще бѫде гибелна авантюра за днешна Италия, или ще означи гибел на моретата (*mistress of the seas*), — това не можемъ да предвидимъ. Знаемъ, обаче, едно: днешната зависимост между народите е такава, че е невъзможно единъ конфликтъ да се ограничи само между две воюващи страни. И, по всичко изглежда, че . . . нашето столѣтие, което въ началото си отбелаязъ първата Световна война, не ще закъсне да отбележи и втората.

ДОБРИНЪ ВАСИЛЕВЪ

ЗАВРЪЩАНЕ

Разказъ

Голѣмиятъ тристожеренъ, еднопалубенъ и сто и двадесетъ тоненъ вѣтроходъ „Шакимъ-Бахиръ“ бѣ преминалъ за трети пътъ вече въ ново притежание. Новиятъ собственикъ вложи грижи да даде друга, по-оригинална, изискана премътна на своя корабъ.

Трите стожери бидоха плътно обагрени въ свѣтло-жълтъ цвѣтъ. Външната обшивка стана ярко червена, а кърмата тъмно червена. Само подводната част запази тъмно-зеления цвѣтъ, пребагрена наново. Две напрѣчника бидоха изхвърлени и замѣнени съ нови, а сѫщо и единъ наклонникъ смѣненъ съ другъ, по-дълъгъ. Предниятъ кливеръ бѣ съвсемъ новъ отъ плътенъ двойношитъ американъ. Второто и третото платна бидоха внимателно изкърпени и измити. Тѣ бѣлѣха отдалечъ като крилата на лебедъ. Веригите на котвата три дни наредъ бидоха основно чистени отъ ръждата и, най-после, дебело смазани съ най-доброкачественъ червенъ миниумъ. Усойникътъ сѫщо претърпѣ нѣколко сѫществени поправки — поставиха нови ребра, удебелиха други три. Знамето заплющѣ съвсемъ ново и чисто, купено отъ Капаля чаршия.

Никога отъ първия денъ на своето сѫществуване, още отъ пущането му на вода отъ стапеля на знаменитата корабостроителница на Рифатъ въ Измидъ, вѣtroходътъ не бѣ ималъ такъвъ приветливъ и гордъ видъ.

Сега той се люлѣше предъ дървения пристанъ на Бейкость, добре закотвенъ и очакващъ първия поривъ на вѣтъра да запори гъститъ води на моретата.

Най-важното, обаче, бѣ, че заедно съ всички тия преобразования, отгоре на това, корабътъ имаше и новъ капитанъ.

Стариятъ, изпитанъ и много вещъ въ вѣтроплаването морякъ и корабоводачъ Юмеръ Съндъкчи, бѣ поелъ отъ преди нѣколко дни команда на кораба и вжтре въ две денонощия изучи и най-скритѣ и най-незначителни части на огромния дървенъ стлобъ.

Юмеръ Съндъкчи бѣ плавалъ четиредесетъ и петъ години по всички морета. Черното море отъ Анатоли-Фенеръ до Батумъ той познаваше отлично. Мряморното можеше да раздипли съ превързани очи, Егейското бѣ родната му кѫща, Червеното бѣ минаваль много пъти, достигналъ бѣ Гибралтаръ и Инглеза, а два пъти ходи и до Бомбай.

Сега пъкъ пътътъ му щѣше да бѫде кратъкъ — отъ Босфора до нѣколко пристанища по българското крайбрѣжие. Така бѣ наредилъ новиятъ собственикъ и капитанътъ се готвѣше вече за първото си плаване въ тая посока.

Ранноаприлските бури отминаха и настѫпи про-лѣтното разновѣтrie. При такова време „Шакимъ-Бахиръ“ вдигна котва и заплава по Босфора, за да излѣзе на открито море.

По Черно море вѣше пискиливо руския „изтокъ—северо-източъ“ вѣтъръ и корабътъ трѣбаше да се справя съ неговитъ изненадващи при-щѣвки.

Юмеръ Съндъкчи бѣ на кърмата задъ кубовидната дъсчена стаичка и самъ направляващъ кърмилото. Когато вѣtroходътъ отмина на една миля Румели-Фенеръ и голѣмитъ прозорци на тамкашната казарма започнаха да се превръщатъ въ все по-малки точки, капитанътъ се усмихна.

— Та това е нашиятъ понь-догусупорязъ¹⁾), — каза той на своя помощникъ Халиль. Добре се познаваме съ своя греко-левантинъ¹⁾). Духа здраво!

Той погледна на дълъжъ брѣга, който се губѣше далечъ на западъ и търсѣше да види Деркоските езера. Тѣ щѣха да му служатъ за отправна точка. Корабътъ заплава по европейския брѣгъ.

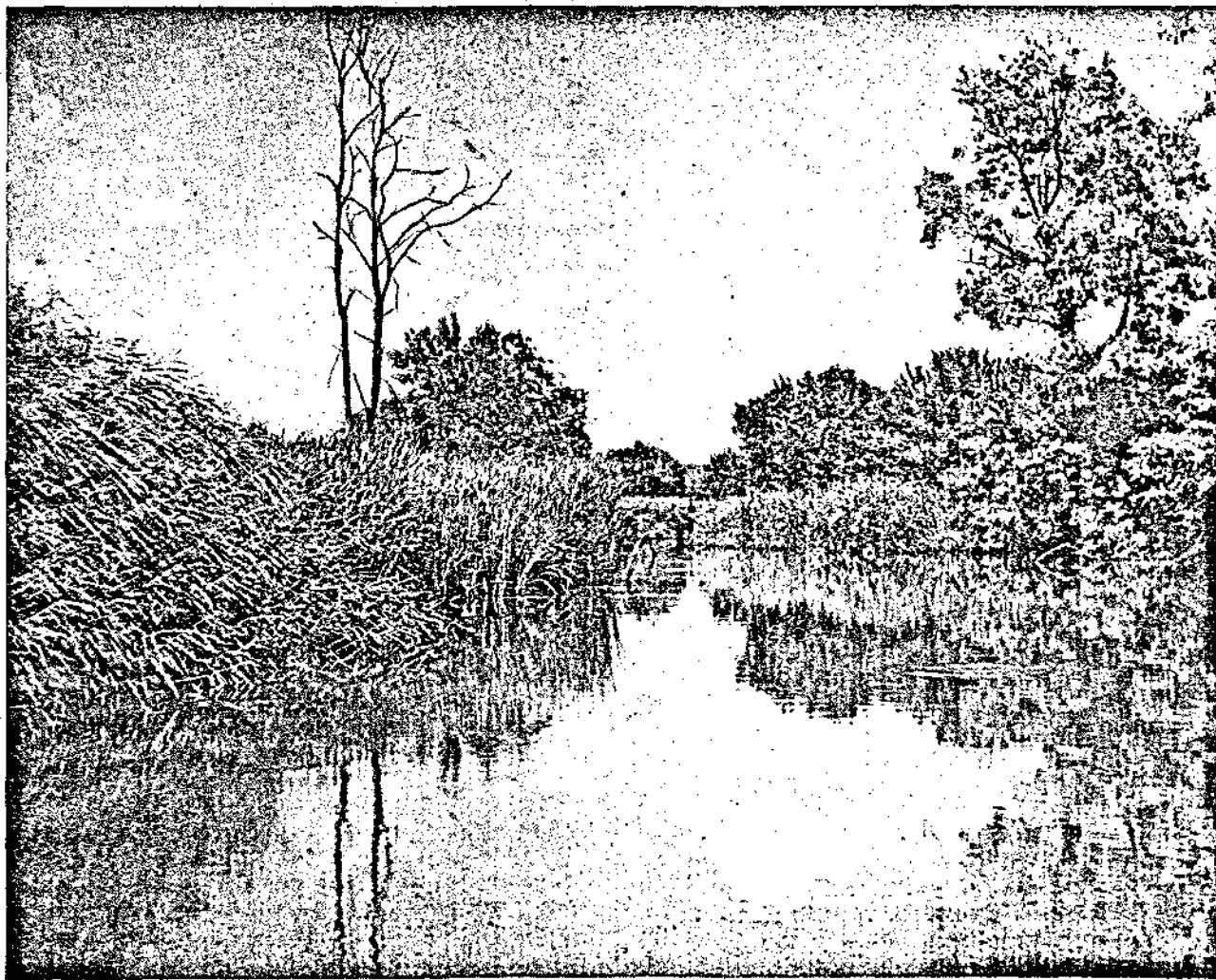
На другия денъ сутринта вѣtroходътъ осъмна предъ Мидия. На една височина току подъ града и на самия брѣгъ се издигаха разрушени стени отъ нѣкогашна крепость. Юмеръ се вгледа въ тѣхъ и обрѣ цѣлото задземие. Далечните замъглени очертания на Странджа му се сториха познати. Като че ли бѣ ги виждалъ нѣде другаде.

Къмъ обѣдъ порѣзътъ се особно засили и плаването бѣ затруднено. Едва при тъмна вечеръ можаха да достигнатъ залива подъ Инияда и тамъ да се заслонятъ, очаквайки благоприятна съмѣна за другия денъ. Тя, наистина, дойде. Юмеръ Съндъкчи улови кърмилото и обнадежденъ даде курсъ къмъ северъ, недалечъ отъ брѣга. Очертанията на чуждата земя израстваха. Ясно се виждаше вече бѣлиятъ български постъ на Розово.

Подъ него се простираше ивицата пѣсъкъ, така, като чели бѣ продължение на високия брѣгъ. Стариятъ капитанъ се отличаваше съ изискана предупредителностъ и точно спазваше всички международни морски правила.

Той имаше нареждане да хвърли котва предъ Рѣзово, точно предъ устието на Рѣзовската рѣка, въ български води и заповѣда да издигнатъ българско знаме на първия стажеръ. Едва чужденскиятъ трицвѣтникъ биде вече горе, отъ брѣга се дадоха нѣ-

¹⁾ Истокъ—северо-източъ вѣтъръ.



Царска рѣка къмъ устието ѝ.

Снимка Бончо Каракояновъ

колко изстрели. Единъ куршумъ профуча близко надъ кърмата и свистежът му се чу ясно.

Юмеръ се очуди. Слушът и очите не лъжеха. Пушките стреляха отъ турския постъ. И знамето на неговия турски корабъ се виждаше така ясно. Той заповѣда спускането на платната, даде курсъ къмъ западъ и когато рѣчното устие се разтвори рѣзко и мѣстността очертала своя профиль, старият морякъ можа да види, че бѣлата ивица пѣсъкъ не бѣ продължение на българския брѣгъ, а на турския и че рѣката-граница правѣше тамъ единъ измамливъ завой отъ югъ къмъ североизтокъ, покрай и задъ турския брѣгъ. Това обстоятелство той не знаеше. Чакъ когато закотви предъ селото и българскиятъ митничаръ съ зелената шапка се качи на палубата, Юмеръ Сынѣдъкчи разбра смисъла на изстрелите на своите сънародници. Тѣ бѣха предупреждение за това, че той, не подозирали, че е още въ турски води, бѣ вдигналъ българско знаме, петдесетъ метра подъ границата, на турските териториални води.

* * *

Шестъ месеца следъ това малко приключение „Шакимъ-Бахиръ“ пакъ се отправи за България съ цель -- Царево.

„Що за Царево е това -- попита недовѣрчивъ Юмеръ.

— Василико

Плаването бѣ равно и леко. Но току две мили подъ града извѣрна бура. Една отъ онния бури надъ морето, които като исполински гоненици профучаватъ за нѣколко часа, разиграватъ огромната водна маса, жигосватъ я, щипятъ я, бѣснѣятъ по брѣга и люшкатъ корабите като играчки.

Юмеръ стоеше на кърмата и даваше своите наредби. Заповѣда да снематъ третото платно, а първото и второто да присвиятъ до най-низкия рифъ, а следъ това веднага да снематъ и дветѣ. Вниманието му бѣ всецѣло съсрѣдочено въ малките крайбрѣжни скалички южно отъ входа на пристанището. О тѣхъ се разбиваха въ бѣла пѣна гонливите вълни. Старият морякъ схващаше добре, че тамъ е опасно и едно засѣдане на всѣка цена трѣбва да се избѣгне. Но лудиятъ вѣтъ го изпревари. Той като че ли прочете опасенията по лицето на капитана. Измѣняйки на 30° посоката на кораба, бѣсъкътъ на бурята го отвѣрна точно на западъ, а преди още кръмчията да може да свърне на дѣсно, вѣтроходътъ заседна здраво съ лѣвата стена. Подводната част се протри и се чу слабо изпрашване.

Цѣли три седмици протекоха докато „Шакимъ-Бахиръ“ можа да отседне и да биде изтегленъ и правенъ въ пристанището. Капитанътъ прекара неспокойни дни въ Царево и изучи добре тоя чужденски градъ, гдето говорѣха на страненъ гърлестъ езикъ. Безъ да си обясни защо, тоя езикъ му хареса,

* * *

За трети пътъ вече Юмеръ Съндъкчи бѣ изпрашанъ за дървени вѫглища въ България. Безъ да бжде суевѣренъ и страхливъ той дълго размисля за новото пѫтуване, вечеръта преди отплуването.

Не, че тоя скалисть български брѣгъ го плашише. Имаше нѣщо друго, което го озадачаваше. Въ не-говата прости моряшка душа играеше отражението на нѣкакво чудо, което ще се случи, видението на нѣщо странно, което само неговите очи ще уловятъ.

И въ ушитѣ му звучаха тежкиятъ гракливи думи на българитѣ отъ Василико.

Тоя пътъ вѣтроходътъ трѣбваше да бжде напълненъ до горе съ дървени вѫглища отъ Созополь и да се върне къмъ срѣдата на октомврий въ Цариградъ.

— Созополь? Ще видя и този Созополь — мърморѣше капитанътъ, когато утрото побѣляваше небосклона.

— На български брѣгъ да нѣмашъ вѣра... заключи той и даде знакъ за вдигане на котвата.

„Шакимъ-Бахиръ“ заплава самоувѣрено. Корабоначалникътъ даде северна отправа и си бѣ задаль задача да я измѣни, когато стигне къмъ масленния носъ, за да се насочи следъ това северозападно и достигне Созополь на време.

На третия денъ, при разяснено небе, българскиятъ брѣгъ при Синьоморецъ се виждаше вече много добре. Увѣренъ, че познава вече това крайбрѣжие, корабоначалникътъ измѣни съсвсемъ незначително насоката, мина надалечъ отъ Царево и си спомни неволното свое изгнание тамъ.

Нощта дойде тъмна, непрогледна и корабътъ бѣ принуденъ да плава извѣнредно бавно. Къмъ три часа следъ полунощ задуха силенъ североизточень вѣтъръ. Сърцето на Съндъкчи трепна. Показаха се пакъ признаниятѣ на бура.

Действително тя настѫпваше. Поривитѣ зачестиха, извивитѣ на вѣтъра се преливаха бѣсно единъ въ другъ, тѣлото на кораба се люлѣше силно.

Стариятъ морякъ знаеше, че е доста далечъ отъ брѣга и виждаше почти на пресъчка маяка на Масленния носъ. Но къмъ четири часа стана съвсемъ тъмно. Вместо зора, наставаше непрогледенъ мракъ. Капитанътъ гледаше платната. Даваше наредждания, ободряваше обслугата, между които имаше двама нови млади моряци.

При разсъмване бурята се усили и се обръна на ураганъ. Първите дни на октомврий бидоха означенувани съ необикновенни вълнения. Заедно съ разсѣтането Юмеръ Съндъкчи видѣ, че грамадното вълнение го е довлѣкло много близу до брѣга. На югъ се бѣлѣше маякътъ на Масленния носъ, точно на западъ се зѫбъха скалитѣ на Св. Параскева и Куратанъ. Сега целта на капитана бѣ да свърне на североизтокъ, колкото е възможно по-далечъ отъ брѣга и като направи голѣма джга да завие къмъ Созополь.

Тия свои намѣрения той сподѣли съ Халиль. Той

простъ морякъ ги намѣри за опасни. Но той вѣрваше безгранично въ умѣнието на своя началникъ. Помисли, че това е единствениятъ изходъ.

Бурята съ огромни пестници удряше върху снагата на морето — дѣлбаеше въ нея страшни хълбоци и падини. На два три исполински духа тя напълно измѣти посоката на кораба и го запрати съ яростъ къмъ брѣга. Да поддържа курса и да се противи, за Юмеръ бѣ немислимо. Тогава той реши да завие малко надъ Куратанъ и после, като снеме платната, да навлѣзе въ Царския заливъ, дори ако е възможно чакъ до островъ Св. Тома и тамъ горе долу на заветъ да пусне котва, докато затихне. За жалост, намѣрението не можа да бжде осъществено. Наистина „Шакимъ-Бахиръ“ се приближи надъ носа и си вѣтрилата. Но да навлѣзе въ залива не можа. Бурята го повлѣче не къмъ западъ, а къмъ югъ, скъса котвената верига, която опита да спуснатъ. Съ страшна сила вѣстроходътъ летѣше точно къмъ носа, изплесна се на лѣво, после пакъ биде завъртѣнъ на дѣсно, пакъ на лѣво и докато успѣе самиятъ Юмеръ да го насочи на северъ, за да избѣгне скалитѣ, грамадното дървено туловище се удари о една скала току подъ носа Куратанъ. Сблъсъкътъ бѣ страшенъ. Лѣвата стена биде пробита на нѣколко мѣста, стожеритѣ се наклониха, водата нахлу.

Юмеръ Съндъкчи се хвѣрли да спасява не себе си, а кораба. Той заповѣда да спустнатъ лодката, а самъ се спусна по стената отвѣнь, за да скочи на скалата и да обгледа мѣстото отъ къмъ сушата. Но едва стѫпилъ съ единия кракъ на скалата, не можа да запази равновѣсие, не успѣ да изтегли другия кракъ и се хлѣзна. Увисна надолу. Въ това време корабътъ се разклати и се наклони още къмъ скалата. Корпусътъ притисна Юмеръ силно. Той почувствува, че загива, извика съ нечовѣчки крѣськъ, следъ това съзнанието потъмнѣ, свѣтътъ се завъртѣ въ страшенъ улей надолу, въ неизмѣрима бездна и той престана да помни. Все по-слѣгащиятъ се корабъ го сплеска на пита.

Изтеглиха тѣлото на стария мореходецъ на сушата и го сложиха на земята. Дойдоха моряците отъ българския постъ.

— Ще го погребете тута, нали? — попита подофицерътъ.

— Е, види се, че тукъ е писано — отвѣрна Халиль.

— На чужда земя — добави българинътъ. Халиль се усмихна тѣжно:

— Не на чужда!

Очитѣ на българския морякъ питаха.

Тогава турчинътъ, вѣрвайки слѣпо въ неизбѣжността на сѫдбата, като всѣки ориенталецъ, отговори:

— Тоя славенъ Юмеръ Съндъкчи не бѣ турчинъ. Две години съмъ по голѣмъ отъ него и зная добре, че е българинъ. Презъ 1875 година е билъ задигнатъ, като пеленаче още, отъ ската на майка си въ Айтосъ и после потурченъ. Но той не знаеше това. Вижъ, какъ Господъ, отредиъ. Юмеръ се върна въ България и на българска земя ще почива навѣки.

КРУМЪ КЪНЧЕВЪ

ОТЪ КОРАБНАТА ПАЛУБА

1.

Днесъ изкачвамъ корабната стълба съ чувството на пратеникъ.

Пратеникъ на морските синове и тъхните близки. Пратеникъ на боравещите съ перо, пренебрегнали морската действителност. Пратеникъ на неизнания богъ на моето племе, който съ мощната си дълбница въ тъмата на въковиното минало е посочилъ пътя на полудивите предѣди, за да започне славата на едно достойно отечество. Пратеникъ на моето сърце, намиращо смисълъ въ служба на морето...

Море, море — само съ твоята синева, само съ твоя силена миризъ и пъещи вълни — само съ чудото на твоя животъ искашъ да изпълни страничите. И въ пъстрия филъ на живота да заблести съ сурво очарование образът на единъ български корабъ, обслужванъ отъ българи.

А ти, вдъхновено сърдце, пламтещо въ разискрение огнь на въторжено морелюбие, ти, далечни читателю, удостоилъ съ внимание моя разказъ, — не питай отъ кое пристанище потегля нашия корабъ и къмъ кои пристанища го тласка неговата служба!

Много ли ще пътуваме по развлечувани или огледално равни води, презъ слънчеви или обвити въ студени мъгли дни — все едно...

Корабът бележи пънлива бразда. Моряците сѫ на своя постъ. Съ кръвта на сърдцата си, тѣ лишатъ поемата на неизнания синъ на буригъ, ужаса, страданието и неизвестността. Застанаъ на последно място въ редиците на тъхния легионъ, отъ корабната палуба долавямъ тази поема, за да я поднеса на тебъ, добро сърце, и на всички хора отъ сушата, за които животът не свършва тамъ, кѫдето свършватъ предѣлитъ на земята.

Не може да се каже, че корабите сѫ изоставени. Напротивъ, за тъхното сѫществуване, сѫдба и заслуги, се бди съ трепетна любовъ — и не-малко усилия сѫ посветени въ това отношение.

Вестниците на крайбрѣжните градове — и само на крайбрѣжните градове! — съобщаватъ накъсъ кога единъ корабъ ще отпътува, кои пристанища ще посети. Приблизително сѫщите сведения се отбелзватъ съ тебеширъ на черни дъски, окачени при входните врати на корабните агенции. Пакъ въ вестниците, малки колони сѫ посветени на близките и далечни пазари: изреждатъ се направенитетъ търговски сдѣлки — и не рѣдко, посочватъ се възможностите на бѫдещето.

Вършатъ се нѣща и на едро. Така, напримѣръ, водятъ се разгорещени спорове по откупуване на нѣкой единъ-единственъ корабъ. Спорове — и още какви? Пламенни, шумни, сѫдбоносни — и винаги съ белезитъ на предизборните многословия на нашите доскороши партийни агитатори. Не може да се отрече: всъкога се съзнава необходимостта отъ повече кораби — и много малко пъти тази необходимост се разрешава въ положителенъ смисълъ. Професионално заинтересовани, добри родолюбци, просвѣтени економици — всички жертвуватъ сили и дарби, за да бѫдатъ полезни на мореплавателното дѣло. Народни сдружения, имащи присърдце морския отрасълъ, чертаятъ дълбоки бразди съ похвалните

си мжки да тласнатъ поне стъпка напредъ дѣлото на родното морячество.

И, въпрѣки всичко това, сушата остава всъкога зла мащеха за плуващите домове...

Заштото, за живота на моряците има една голѣма истина. Тя е тамъ — всрѣдъ сините води, кѫдето вълните пъятъ своята вѣчна пѣсень, кѫдето буригъ поздравяватъ единъ величавъ подвигъ — истината, която стои надъ всички дребни и едри грижи, посветени на корабите...

2.

Бедни български синове, ние пътуваме съ нашите престарѣли, издѣхващи следъ годините на тежко труженничество кораби. И когато краката ни стъпятъ на нѣкой отъ тѣхъ по-носенъ за предъ очите на хората — искра на гордостъ и доволство проблесва въ душите ни.

Така е и сега съ менъ.

Голѣмъ корабъ. Като богатъ домъ. Спокойствие, мощностъ: ето първото впечатление отъ него. Победата на техниката тукъ е значително подчертана. Спомнямъ си за дните, които преживѣхъ въ едно знаменито, съ пиратски обликъ корито — и съ облекчение, а въ сѫщото време съ уплаха въздухъ въздухъ, приличенъ на човѣкъ, живѣлъ въ извѣтѣла колиба — и поканенъ да гостува въ дворецъ...

Сътворенъ въ корабостроителницата на Лойдъ Триестино въ Триестъ, корабът е на тридесетъ и петъ годишна възрастъ. Изглежда, че е билъ добре пазенъ, ако се сѫди по външния му видъ и състоянието на машините.

Водоизмѣстяване — 2,940 тона. Пъкъ азъ мислехъ, че е 3,800 тона. Нищо! За възможностите на нашата действителност — и това е добре! Но, питамъ се азъ: до кога ще бѫде добре? Не е ли страшно да продължаваме да стоимъ на опашката въ редицата на морските народи? Ножиците на времето, тази острозъба вешица, ще ни отсѣкатъ, защото, въпрѣки проповѣдите за състрадание, опашките не се щадятъ изобщо.

Полезенъ товаръ — 1,694 тона. Отлично! При повече умъ, повече пъти корабниятъ товаръ ще достига своя възможенъ предѣлъ — и повечко доходи ще постигнатъ въ касите ни. А доходите — тамъ е тайната на успѣха: тѣ обрадватъ, обнадеждятъ и ти даватъ възможностъ да се проявишъ като творецъ. Докога ще бѫдемъ мечтатели, всъкога съ идеали и никога съ похвални постижения?

Дължина — 99 метра. Ахъ, тази дължина, съ която се мѣрятъ синорите на нивите, синорите на държавите: ако е почтѣмичка, все е за предпочитане! Гигантът на океаните „Нормандия“, доколко ми е известно, е дълъгъ къмъ 315 метра. Добре, но нашиятъ корабъ никога не е оспорвалъ титлата „гигантъ“ — и нѣмамъ право да го упрѣваме.

Виновни сме ни, които имаме слабостъ къмъ това „мѣрене“: било съ метри, било съ крачки.

Спомнямъ си незабравимия Алеко Константиновъ, който съ крачки мѣрѣше кораба, плуващъ къмъ Америка, за да даде възможностъ на този ненадминатъ у насъ юмористъ да отиде до Чикаго, за да напише цѣла творба за случая. Нали сте чели пътните записки „До Чикаго и назадъ“? Въ 99 страници все има около 9 реда, посветени на кораба и

живота му. Виновенъ ли е Алеко? Все вината му е извинителна, като се има предвидъ и големият гръхъ къмъ морето и моряците, сторенъ от нашия прославенъ народенъ поет Иванъ Базовъ! Ясно е, нали?

Ширина — 13 метра. Фатално число. Дали и за моряците? Знамъ, че противно на хората отъ сушата, тъ иматъ лошо мнение за петъчния денъ, че ненавиждатъ и псуватъ „джона“ на кораба, стига да го откриятъ и нарочатъ. Това е злиятъ духъ, какъто се сръща между пътуващи жени, нѣкои любовници, склонни къмъ донъ-жуански подвизи, или пъкъ — пътуващи за първи пътъ по вода.

Когато е празенъ, корабът гази до 3-метра дълбочина. Значи, приблизително 20 пъти колкото моята лодка „Фурия“, чиито платна скроихъ малко по-големи — и поривистите вѣтрове страшно ми се заканватъ. Разбира се, тия вѣтрове, когато се изкачатъ до къмъ десетата степень на своята мощь, не прощаватъ и на кораба! Обаче, тъ никога не могатъ да го преобрънатъ, но го наклоняватъ до къмъ 37 градуса — даже и да е достигналъ газене 7 метра, когато е съ пъленъ товаръ.

Заповѣдайте въ стаите за спане! Или кабините? — Все едно. Четвъртити, чисти, по-малки или по-големи, но винаги въ състояние да ви предложатъ приемъ и легло, безъ да ви питатъ дали ще спите поради настжилата нощь, дали ще легнете за отмора, или ще заемете „водоравно положение“, за да връчите духа си на неотмънната власт на госпожа Морската болестъ. Чистота, не рѣдко тежка задуха, независимо дали се отнася до първокласни или второкласни кабини. Разликата е въ заплащането и въ тѣхния брой. Следователно, въ качеството и количеството на пътниците. Първокласни легла — 40. Второкласни — 23. Мжже, жени, деца, богати, бедни, радостни, скръбни, влюбени, задомени — търговци, поети, военни, сѫдии, безработни, скучаещи, вдъхновени, заети, сериозни, усмихнати — отъ тази или онази раса и нация, пътуващи къмъ тази или друга посока: нали си ги представяте?

Тъ живѣять въ кораба. Пиятъ вода, доставяна презъ едно продължително време отъ нарочните вмѣстилища на носовата, срѣдната и кърмовата част на коритото — общо 59 тона.

Да ви кажа ли и друга подробностъ? Има и 4 баластни танкове, напълнени съ морска вода, около 300 тона, пъкъ и два танка съ вода за котлите, къмъ 80 тона.

Да ви кажа ли, че дневниятъ разходъ на кораба достига до 27 хиляди лева, че нѣкога се работи за дневна печалба 100 хиляди лева, а нѣкога е дневна загуба, за която трѣбва да се мълчи?

Рѣзъ изобщо ще замълча, макаръ че така е големо желанието на числата да говорятъ.

3.

Чуйте, чуйте вие хоръ отъ брѣга — съ камбани, топовни гърмежи и гръмотевични бутмежи азъ прекратявамъ покоя на вашия сънъ! Има единъ чуденъ храмъ съ стени отъ желѣзо, потопенъ въ студени тѣ сини води, приютенъ подъ заслона на стихията. Тамъ чисти сърдца трепкатъ съ нѣжния трепетъ на звездите, тамъ устни, свити въ скръбна черта, шептатъ молебствия: моряците изричатъ своята молитва. Това хоръ на борци, на страдалци ли е — или пъкъ храбри бранници говорятъ на вѣчния Богъ?

Чуйте, чуйте: братя човѣци се молятъ. И нека бѫде тихо, тихо! Ти зловещъ и коваренъ декем-

врийски вѣйъръ, спри свойте пристожпи, запри се и съ благоговение обгърни и влюбено цѣлуни ледената обивка на корабната палуба!..

Като остряя волътъ на сърдцата ни плачещи,

Сирената корабна звучи въ нощта.

Начева нашето скитане и лута борба —

И за твоя благословъ, Господи, молимъ:

Че страшна и скръбна е моряшката сѫдба!

Презъ дългата низа на дни и нощи безъ звезди,

Безспирно ще поримъ водите безбрѣжни —

Самотенъ и страненъ ще бѫде нашиятъ корабъ:

Бди, Господи, и пази го отъ морските бездни —

Моряците вѣрватъ и молятъ за твоята мощь!

Бури и вихри, мрачни мъгли и подли скали —

Страшна вървоплица сѫ нашите врази.

Прости, Господи, всесилната своя дѣсница

И спаси на децата морски душите:

За слава на твоето име и вѣчната любовь!

Смисли за обилните майчини сълзи,

По-светли и чисти отъ звездите небесни —

И презъ нощите на нашето странстване

Бѫди ни опора въ неравната борба,

Че скръбна и тежка е моряшката сѫдба!

Има моряшка сѫдба. Има моряшки сърца. Има моряшка молитва.

Знаете ли, познавате ли всичко това?

Тукъ, отъ единъ кжътъ на корабната палуба, всѣки мигъ научавамъ по-нѣщо отъ тия нѣща. Сърдечето ми става живъ нервъ, подобно обтегнатата струна, която трепти посрѣдъ машините, всрѣдъ хората, които ги обслужватъ, която пѣе всрѣдъ своеобразния тѣтнекъ на единъ домъ въ морето.

На кърмата се вѣе знамето на моето скъпло отечество: въ това морско знаме е отразенъ вѣковниятъ блѣнъ на моето племе къмъ морето. Знамъ: подобно светла зора, този блѣнъ украсява кръгъ-взорите на новия животъ, по който се чертаятъ пътеките на вѣзхода.

Колко трѣни, колко кървава путь и страдалчески вѣздишки обсипватъ тѣзи пътеки?

Не е ли молитвата на моряците само една нотка, единъ волътъ всрѣдъ сложната симфония на едно хероично дѣло, наречено бѫлгарско мореплаване?

Чуйте молитвата на моряците. Молете се ведно съ моряците. Молете се за моряците. Не спете въ тази нощь, когато черниятъ силуетъ на тѣхния домъ се отдѣля отъ каменната стена на пристанището!

4.

Обхождамъ кораба. Като усърденъ изследвачъ, надничамъ въ всички негови кжтове.

На капитанския мостъ: бѣло крило на великанска птица, на което е стѣжаль капитанътъ, отправилъ бдителентъ взоръ въ далечината.

Въ машинното отдѣление: една работилница за черенъ трудъ, една аренда за непрестанна борба съ морето.

Въ корабната кабина: едно уютно прикритие, кждето морякъ не може да бѫде нито жрецъ, нито работникъ, а разглобенъ инструментъ, захвърленъ за поправка, или нѣженъ поетъ, предвкусващъ щастието, което го очаква на най-близкия брѣгъ...

Намирамъ корабоначалника. Да, бащата на кораба, който, както може да се предполага, е достатъчно възрастенъ и много, премного плувалъ, за да е доволно мждъръ и съ необходимата опитностъ:

Суровъ обликъ на лицето. Бодъръ духъ въ здравото тѣло. Проницателна мощь въ острия погледъ. Повече мълчи, а много малко пъти говори откъслечено. Избухва неочаквано, за да си каже болката като българинъ и като старъ морякъ:

— Българитѣ отъ сушата не могатъ така добре да обичатъ страната си — да страдатъ за нея, да жертвуватъ живота си за нейното благо като нась — моряците. Нима ние не изгаряме на кладата, посветили земните си дни въ вѣрна служба на Родината, както никой другъ? Развѣтайки знамето на България, ние скитаме изъ далечните морета и разнасяме съ достоинство името на нашата страна. Така, незашитяваме ли нейната честь, подреждайки се въ редицата на свѣтовните мореплаватели, пратеници на столици отечества, подобно войници въ полето на културното творческо сътезание, развиващо се подъ знака на мира?

Каквът може да биде корабоначалникътъ, започналъ моряческото поприще като петнадесетъ годишенъ хлапакъ, служилъ като ученикъ морякъ въ четиристожеренъ вѣтроходъ, много пъти изпиталъ болките на олющеното отъ вѣтъра лице и разкървавенитѣ прѣсти, ожулени отъ грубите гемиджийски влажета, а много повече пъти изпиталъ бремето на прѣчките, срѣщани въ първобитната ера, въ живота на нашето корабоплаване, когато вѣрата на самите българи въ българските моряци нѣкога, достигаше границите на черното безвѣrie?

Питамъ го: „Толкова любопитни преживелици имате. Разправете ми нѣщо!“

Усмихнатъ, съ грѣйнали отъ свѣтлината на едно добро сърдце очи, съ набръкано чело, той дразни моето любопитство. Напрегнато го чакамъ да ми заговори на дълго и на широко. Да пропъстри разказа си съ вѣздишки, да даде просторъ на въображението си, пъкъ даже да си позволи да украси изразите си и съ шарките на измислицата.

Той отсича накъсъ: „То бѣше толкова много! Отъ кѫде да започна — какъ да завърша?“

Той прилича на човѣкъ, награмадилъ много знания — и хилядитѣ прочетени томове се мѣркать въ съзнанието му като една гигантска планина, пълна съ съкровища, които трѣбва да бждатъ въ тайна, безъ да се наруши тѣхното величие. А, въ сѫщностъ, би могълъ да изреди множество дати, имена на кораби, пристанища, щастливи и нещастни случаи, опасности и авантюри — една дълга филмова лента, която би премежила погледа му съ пъстротата, блѣсъка и мощта на руменоликия животъ, пърхащъ съ всепобедните свои крила.

Но — той мълчи, дѣлбоко вдишващъ дима на своята лула...

— Вие сте истински, голѣмъ морякъ — и отъ васъ нѣма ли да разчитамъ да чуя нѣщо ценно, съкровишно? — съ постоянство упорствамъ азъ.

— Бѣхме при единъ островъ. Хвѣрлихъ се на една 16 метрова дѣлбочина — тукъ моя събеседникъ ме доста задължи съ посочената дѣлбочина, но, нали знаете? — има въ подобни случаи на разказане прилика между моряците и ловците! — Излѣзохъ отъ водата задъханъ, премрѣль и посинѣлъ. Извадихъ въ шепата си пѣсъкъ и единъ кораль. Като дойдете у дома, ще го видите. То бѣше страшна смѣлост, граничаща съ лудост; и само веднъжъ ли съмъ я проявила? Много поуки трѣбваше да извлѣка, за да стана разумно храбръ. Ето, пѫтувамъ вече надъ четиридесетъ години. Слава Богу — не съмъ допустналъ голѣми грѣшки, и не съмъ

между последните корабоначалници. Но, това: ха, ха, хи, хи — го нѣма у менъ. Спокойна, строга, умна работа. Нищо повече. И най-важното: десетъ пъти мѣри, единъ пътъ рѣжи. Съ морето шага не бива!

Да кажа ли нѣщо друго? Това „друго“ е по-важно и отъ най-важното: обичамъ морето. Страдамъ, когато съмъ на сушата, въпрѣки, че съмъ при своите близки. Престоя ли повече отъ денъ, ставамъ нервенъ, нетърпеливъ и избухливъ. Не харесвамъ това, докривява ми онова. Сърдя се на домашните, карамъ се на децата. Така е, защото едва петнадесетъ години бѣхъ, когато започнахъ животъ, свързанъ съ морето.

И, все пакъ, още не мога да кажа, че съмъ истински морякъ. Мога ли да се справя съ всички изненади, които ми готови морето? Тѣ сѫ толкова много, че все ще се намѣри нѣкоя, която ще ме постави на тѣсно, въ безизходността на задънена улица. Иди, че се оплаквай тогава на този, който духа!... Така моряците ставатъ мѣдри, добри, скромни хора, които мѣлчатъ, работятъ, смѣло се борятъ и достойно умиратъ, носещи въ душата си гореща вѣра.

— Да, да. Казахте вѣра: мога ли да знамъ мисълта ви за Бога?

— Който не е страдалъ, който не е скърбѣлъ и изпитвалъ страхъ отъ ужаса на морето, той само не се е молилъ горещо на Бога, той само не познава сърдечната молитва, на която сѫ способни моряците. Тѣ сѫ и си оставатъ за презъ цѣлия си животъ вѣрвачи!

— Кое, споредъ васъ, е най-тегостно за понасяне, за достигане презъ дългите пѫтувания, господинъ корабоначалникъ?

— Тежко се изживѣва еднообразието. Най-трудно се достига тѣрпението, великото тѣрпение на затворника, окованъ въ едвали не доживотни вериги... Разбирате ли, какво искамъ да кажа?.. Следъ продължителния животъ на море, обслужата става нервна, сприхава. Хората не могатъ да се тѣрпятъ помежду си. Заприличватъ на части отъ една голѣма машина, които сѫ се изтѣркали — поради което се стремятъ къмъ разединение. За всичко това до-принася не само еднообразния животъ, не само умората отъ денонощния трудъ, въ който службата на плувация корабъ ги тласка — трудъ, продължаващъ при разтоварване и товарене на пристанищата, но и раздѣлата съ близки, домашни и изобщо раздѣлата съ живота на сушата.

Корабът предполага единъ много неправиленъ животъ, преценяванъ отъ възприетото гледище на хората.

Бунтува се човѣшкото сѫщество, когато е поставено въ рамки, когато го гнетятъ вериги. Знаете, вериги има на сушата, вериги има на морето, но вторите сѫ странно необикновени, както сѫ необикновени и всички хора, осаждени на животъ въ преддѣлите на просторните сини води на морета и океани.

Корабоначалникътъ ме оставя самъ. Отива на капитанския мостъ, кѫдето го зове служебиятъ му дѣлгъ.

— Необходимо ли е да ми говори повече?..

Тѣрпение, тѣрпение — велико тѣрпение, стари корабоначалнико, доблестни морски вѣлко! Радостите на сушата сѫ отречени за тебъ. Твоите близки неспирно те желаятъ и те очакватъ, а всички твои приятели, облѣхани отъ разлагашата нѣга на охолството, носятъ на своятѣ плеци голѣматата самоизмама на щастието.

Къде е твоето семеиногище, което съ любовта на човекъ и саможертвата на баща разизкри ти въ миналото? Къде е покоят на тихите радости, които ти заблънува от зората на възторжената младост? Сушата е далечъ. Родината ти се представя като забраненъ, златенъ бръгъ. Въ самотата на безпредѣното море, подобно доблестенъ воинъ, оставашъ ти санинъ, сваляшъ шапка предъ знамето на твоя корабъ — и въ лицата на твоята върна обслуга виждашъ всичките близки на сърд-

цето си, готовъ да ги прегърнешъ, да ги разцѣлавашъ. Че не сжли тѣ легиона на морските труженци, отхранени отъ една майка — морето, готови да влѣзатъ въ неговото вѣчно лоно — най-великиятъ между великиятъ гробове?

Времето тече. То е безкрайно, като твоето велико търпение, стари приятелю на морето, като твоето страдание, което те терзае и украсява целото ти съ ореола на свитост, непозната и непризнаата отъ никоя свѣтовна религия! — (Следва)

БАРОНЪ ФОНЪ ШПИГЕЛЬ НА ЛОВЪ

(Изъ морската война)

Две бѣха войните, които се водѣха презъ периода 1914—1918 г. Едната бѣ она, която се разви по всичките сухоземни операционни театри на Европа, войната, която всички познаватъ и може да се нарече сѫщинската война. — Другата бѣ войната, която се проведе по всички морета и океани и която имаше преобладаващо *економически* характеръ, защото бѣ насочена главно противъ търговията на воюващите отъ едната и другата страни. Англия, още отъ началото блокира Северното море и затвори изхода на Германия къмъ свѣта; лиши я отъ подвозвъ на храни и я обрече на гладъ. Въ отговоръ на това, Германия обяви *подводната блокада* на британските о-ви, като изпрати подводниците си изъ Атлантическия океанъ съ назначение — да унищожаватъ всички параходи, които носеха храни и муниции за Англия отъ Америка и другаде.

Тая, последната война — подводната — е нѣщо ново, оригинално, непознато досега въ мировата история. Интересна е поради своята оригиналност и поради живописния фонъ — морето — на който се развива. Следните редове ни рисуватъ единъ малъкъ епизодъ отъ тая увлѣкателна военно-морска игра.

*

Месецъ априлъ 1917 година. Подводната война е въ пълната си стихия. Корабостроителниците въ Киль и Вилхелсхafenъ, заети дълго време съ поправката на корабите, следъ Ютландския бой, бѣрзатъ да привършатъ поражаната още презъ м. септемврий 1915 год. серия подводници. Първиятъ отъ тая серия е вече готовъ, подводникъ № 93. Той естроенъ за далечни океански кръстосвания. Има водоизмѣстване 850 тона въ надводно състояние и 1000 тона подъ водата. Въоръженъ е съ две ордия, едното отъ които 105 mm., а другото 88 mm. и 4 торпедни тръби. Носи на борда 16—50 mm. торпеда и 500 снаряда.

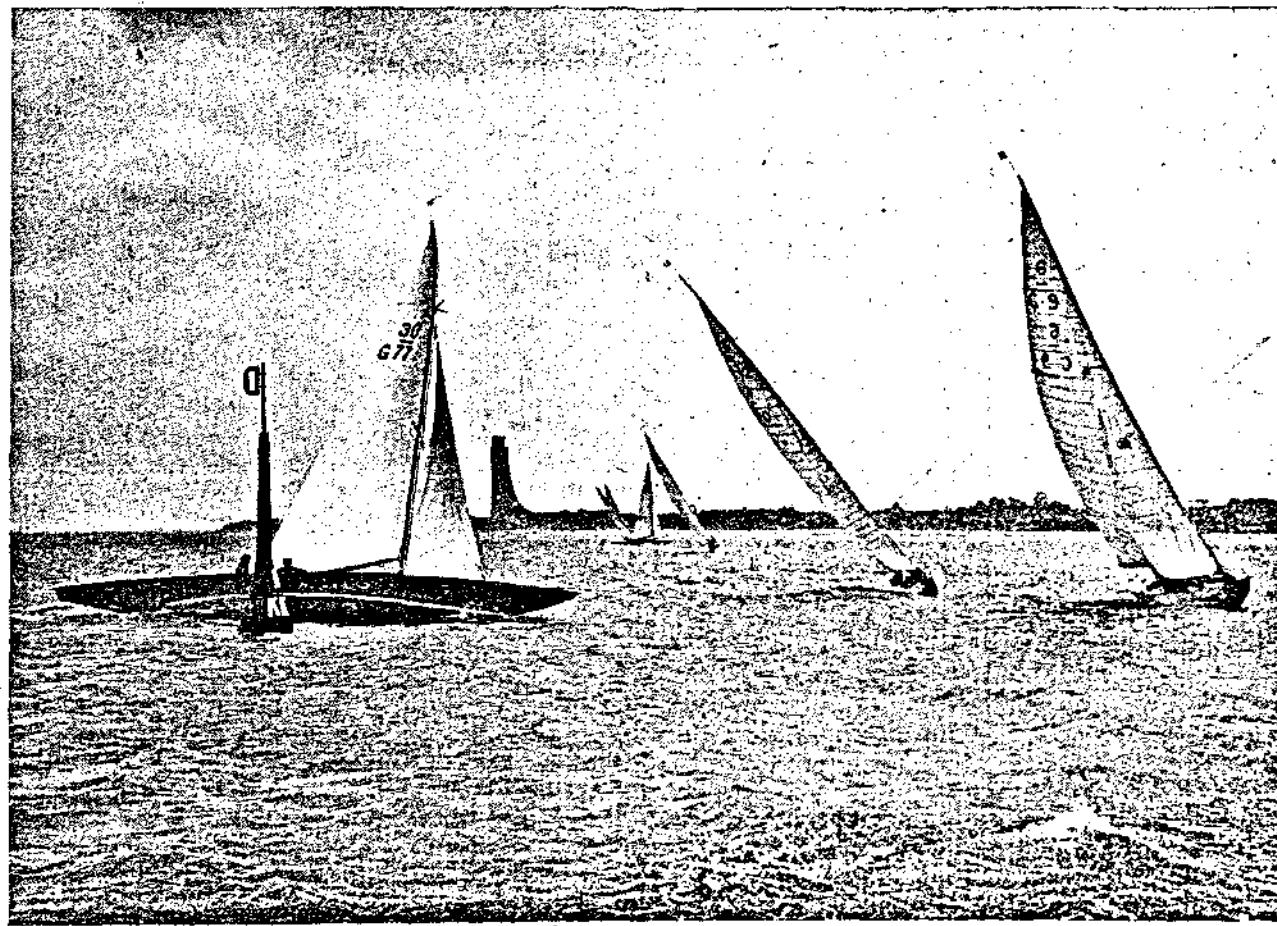
Подводникътъ е привършилъ вече своите пробни изпитвания и наскоро ще тръбва да предприеме първия си ловъ около Британските острови и изъ Атлантическия океанъ. Щастливъ е, че е поставенъ подъ ржководството на единъ младъ, но вещъ и ловъкъ командиръ: капитанъ-лейтенантъ баронъ Фрайхеръ фонъ Шпигель. Последниятъ е личенъ приятел на принцъ Хенрихъ Прусски; преди войната и въ началото на сѫщата той бѣ дълго време неговъ адютантъ. Минава за единъ отъ най-опитните командири на подводници въ германския флотъ. Специалистъ е въ тая роля оржие още отпреди Свѣт. война. Авторъ е на книгата „Подводникъ № 202“, която обеляза голъмъ успѣхъ не само въ Германия.

Мѣстото на подводникъ 93 е отредено всрѣдъ четвъртата подводна флотилия, която стационарира

въ Емденъ. Тукъ се намира сѫщо и нашиятъ младъ благородникъ, който отъ нѣколко дни на съмъ прави приготовленията си за далечното си и пълно съ неизвестности рисковано предприятие. Той очаква съ нетърпение деня 10. априлъ, когато, споредъ предписанието на Адмиралтейството, ще тръбва да нагази открыто морето. Тоя уреченъ день, наистина, скоро идва, но капризното море се е люто разиграло и попрѣчва на излизането. Нова заповѣдь: „отплуването на U 93 — опредѣлено за 10. априлъ — се отлага съ 3 дни, т. е. за 13 с. м.“ Отплуването се отлага за 13. априлъ, какво значи това? — Това значи, че първиятъ ловъ на баронъ фонъ Шпигель съ новия подводенъ кръстосвачъ ще тръбва да начене на една фатална дата — 13. априлъ 1917 год.! Дали да приеме да тръгне? Разбира се, безъ колебание, „да“! Той не и фаталистъ... Шпигель не вѣрва въ тия глупости... Той е калѣнъ боецъ, чийто високъ духъ не е въ състояние нищо да смути. Хората отъ обслугата негодуватъ, но командирътъ ги успокоява: „Тѣзи тѣй наречени фатални числа 13 сж толкова много, че взаимно се неутрализиратъ едно друго и съвсемъ не е разумно да се вѣрва въ нѣкаква фаталностъ въобщѣ!“ Моряците сж видимо успокоени, а Шпигель доволенъ отъ това, че хората му лесно сж възприели единъ неговъ възгледъ.

На 13. априлъ сутринта подводникъ U 93 напуска Емденъ. Ескортиранъ отъ два стражеви кораби, той минава минното заграждение предъ залива и нагазва широкото море съ курсъ къмъ о-вите Шетландъ (Шотландия). Морето е все още твърде развълнувано, но калѣнитъ морски вълци, моряците на Шпигель, стоятъ бодро на поста си. Съ втораченъ къмъ хоризонта взоръ, тѣ очакватъ всѣки моментъ появата на даденъ вражески корабъ — търсената жертва. Подводникътъ лети съ пълна вѣра въ успѣхъ си. Ето го, той е вече по срѣдата на Северно море. Съгласно последните нареддания отъ Адмиралтейството, той излиза, за да води неограничена, безогледна, безпощадна война. Сѫдено било на датския корабъ Fram да бѫде първата жертва на Шпигель. Срещнатъ на 180 мили отъ брѣга, тоя малъкъ корабъ (105 тоненъ) бива изратенъ съ единъ снарядъ на морското дъно. Обслугата му е спасена. Следватъ нѣколко дни, посветени за наблюдения.

На 17. Баронъ фонъ Шпигель обикаля безуспѣшно Шотландските о-ви. На 18. заранътъ той срѣща норвежкия корабъ West Zothian и го торпедира отъ 400 м. разстояние. Следобѣдъ потопява кораба Graldfos, пакъ норвежки; отначало го торпедира, а следъ това — съ нѣколко снаряда, ускорява слизането му къмъ морското дъно. 19. и 20. сж прека-



Подготовка за Олимпиадата. Пробни състезания на яхти в Килския залив

рани въ кръстосвания. На 21. Баронъ фонъ Шпигель е на бдение предъ входа на Северния каналъ, следъ което забива къмъ широките бръгове на Ирландия. Тукъ на пътя му се изпръчва новъ норвежки корабъ — *Vestlev*, който бива лесно потопенъ.

На 25. априлъ, на 200 мили западно отъ Британските острови, той се сръща съ своя германски събрать — подводникъ U 43. Размѣненъ е поздравителъ сигналъ, който английските радиогониометрически станции долавятъ. За щастие, лоши последили отъ това нѣма. Същиятъ денъ баронъ фонъ Шпигель сръща английския въоръженъ паракодъ *Swanmore*, който забелязва подводника отъ 7000 мили и обръща въ бѣгъ. Шпигель преследва вражеския корабъ около 1 часъ и го обстреля; той е изсипалъ вече маса снаряди върху *Swanmore*, който също отговаря съ своето отбранително оръжие. Четири отъ снарядите съ щастливо олучили целта иeto, че тя ипраща тревожния сигналъ S.O.S. Притеклиятъ се на помощъ, находящъ се тамъ нѣкѫде наблизу, английски корабъ-прѣмка Q ship 14 става причина подводникъ 93 да се потопи и се скрие. Но внезапно изникналиятъ на сцената германски подводникъ 43 принася своята брагска помощъ въ критическия моментъ и доизпълва задачата на своя гурналъ се събрать: той забива едно торпедо въ ребрата на *Swanmore* и съ това му нанася последния ударъ! Корабът потъва; обслугата му е прибрана отъ кораба-прѣмка Q 14. Всъки помога въ бедствието на близния си!

На 28. априлъ сутринта, фонъ Шпигель се настъква на датския корабъ *Diana*, който е натоваренъ

съ дървенъ материалъ — предназначенъ за Англия. Корабът е потопенъ, обслугата му спасена. Презъ нощта на 29. априлъ, при отлично лунно освѣтление, Шпигель сръща и торпедира последователно двата английски въоръжени кораба — *Comedian* и *Ukba*. Следъ експлозията на торпедата, Шпигель изплува надъ водата и съ нѣколко снаряди праща по-бърже корабите къмъ морското дъно. Обслужгите сѫ спасени. Капитанът и двамата артилеристи на *Ukba* сѫ взети и задържани отъ Шпигель, като пленници. Капитанът на *Comedian* не напушта своя корабъ и загива съ него. Потопяването на тия две единици е единъ блестещъ успѣхъ за Шпигель.

Презъ нощта на 30. априлъ срещу 1. май по същия начинъ бива потопенъ и другъ английски паракодъ — *Horsa*. Две торпеди се забиватъ въ областта на машините и после — нѣколко допълнителни снаряди ускоряватъ потъването му. Фонъ Шпигель прибира лицата отъ обслугата на борда на подводника си, кѫдето ги задържа до заранъта, когато ги прехвърля върху лодка, взета отъ другъ неприятелски корабъ. Щастлието на Шпигель се смѣе: той лети отъ успѣхъ къмъ успѣхи (За отбелъзване е, че всички тия потопени нощемъ кораби сѫ атакувани отъ много близко разстояние: 200—300 м.).

Кръстосвайки водите на океана, фонъ Шпигель съзира по нататъкъ италианския паракодъ *Ascalo*. Едно торпедо, изпратено върно къмъ целта, е достатъчно, за да унищожи и тая вражеска единица! Корабът потъва много бѣрже, една част отъ обслугата му е спасена, а другата загива. Малко по-късно Шпигель забелязва руския вѣтроходъ *Borrowdale*

и се отправя къмъ него. Въ момента, обаче, когато се готови да го атакува, подводникъ 67, също германски, изпреварва: той, който е бил по-близу до жертвата, изплува внезапно и съ бързи снаряди я праща въ морският дълбочини.

Двета германски подводници размѣнят взаимно поздравителенъ сигналъ — сърадване за отбележаните успѣхи, следъ което Шпигелъ се освобождава отъ единъ ненужденъ баластъ — пленниците си отъ Horsa. Последнитѣ той прехвърля върху една лодка отъ Borrowdale, при което не пропуска случая да имъ държи кратко слово, — съ следното любопитно заключение: „Носете много здраве на краль Георгъ! Съобщете му за всичко, но му предайте и това — че ви нахранихъ и облѣкохъ, макаръ припаситѣ ми да не бѣха достатъчни, дори за моите хора!“ (Нещастниците отъ Аскара и Боровдале биват прибрани въпоследствие отъ тралния риб. корабъ Begonig). Презъ сѫщата ноќь на пътя на ф. Шпигелъ се изпрѣвча грѣцкиятъ парадъ Parthenon. Новъ блестещ успѣхъ на нашия храбъръ командиръ: едно торпедо е достатъчно, за да се справи и съ това грѣцко корито! Партенонъ е потопенъ! Той е 11-ата по редъ жертва въ досегашния ловъ на Шпигелъ.

Но запаситѣ въ муниции, гориво и храна на гордия нѣмски благородникъ сѫ вече на привършване. — Какво да се прави? Важенъ въпросъ, логичниятъ отговоръ на който може да бѫде само единъ: курсъ назадъ къмъ опорния пунктъ — Емденъ, отратно къмъ Родината (Heimwârts!). И той решава, поема назадъ. Толкова повече, че презъ втората седмица на май въ Берлинъ ще бѫдатъ изнесени, съ добаваща тържественостъ, традиционните годишни конни състезания . . . А нашиятъ благородникъ е не само корсаръ (французитѣ го наричатъ пиратъ), но и страстенъ яздачъ . . . Всѣка година почти той жъне завидни лаври въ тия състезания . . . И за тая година той отдавна е ангажиранъ въ Берлинъ два хубави коня, бѣгачи . . . Той трѣбва да се завърне на време, за да може да се подготви и излѣзе съ честь отъ състезанията . . . Доволенъ е отъ своя походъ, презъ време на който е унищожилъ 11 вражески паради! Всѣки би завидѣлъ на тоя багатъ ловъ . . .

Шпигелъ се носи вече назадъ, весъль и засмѣнъ. Въ въображението му се рисуватъ моменти на възвишена радостъ: награда, декорации, похвала отъ началството... Нови лаври на хиподрома въ Берлинъ и какво ли не? Въ каква завидна слава и въ какви почести ще бѫде окъпанъ той тамъ — всрѣдъ голѣмата столица на Империята!.. (Дали ще прѣживѣте това нашия герой, наистина? — Не, за жалостъ! Той напусна Емденъ на 13. априлъ, въ единъ фаталенъ денъ и това е неговата зла сѫдба!). И посрѣдъ тия картини, които се рисуваха въ въображението му, ето насрѣща му гордъ вражески вѣтроходъ — Prize. Той потопи еднадесетъ чужди кораби, защо да не ги закрѣгли на една дузина? — Ето, случаятъ му се представя да постигне това!.. Ще ги направи 12!

Забелязалъ отдалече английския корабъ, Шпигелъ се доближава все повече къмъ него. И когато стига на разстояние около 5,000 м. той открива по него артилерийски огнь. Два отъ снарядитѣ като че ли сѫ олучили цѣльта. Кое говори за това? — Фактътъ, че на борда на Prize настава паника: обслугата се разтичува по палубата, спушчай се бѣр-

же лодки, хора скачатъ въ лодките и пр. Ето една лодка, пълна съ хора, се отдалечава вече отъ кораба, а върху последния не се забелязва никакво присъствие на животъ. Въпрѣки най-усърдното наблюдение на Шпигелъ и неговия пръвъ помощникъ, признати въ тоя смисъл не сѫ открити. Все пакъ, нашия капитанъ-лейтенантъ е подозрителенъ. Той се приближава бавно къмъ вѣtroхода и продължава да го обстрѣлва. Следъ две нови попадения въ цельта, за него нѣма никакво съмнение, че съ вражеския корабъ е свършено!. И най-внимателния наблюдателъ не би открилъ нищо аномално на борда му!. Баронъ Фонъ Шпигелъ е вече много наближилъ и се готови за торпедна атака, последенъ ударъ..., но въ тоя моментъ става нѣщо неочеквано. На голѣмата мачта на вѣtroхода изпъква изведенъкъ британското бойно знаме, замаскирано съ ордните на кораба сѫ открити незабелязано и Prize изиспва нѣколко снаряда върху подводника на Шпигелъ!. Ефектътъ отъ това какъвъ е? — Предното ордие на подводника е пометено, кулата е съвсемъ разрушена, а снарядитѣ продължаватъ да се сипятъ... При 36-ия снарядъ на Prize, подводникътъ рѣзко се навежда назадъ всрѣдъ една експлозия, която поражда грамаденъ облакъ черъ димъ!. Подводникътъ изчезва отъ водната повръхностъ... Сигурно е потопенъ? Трима души, изхвърляни въ морето, се борятъ на животъ и смърть... Това сѫ: Баронъ Фонъ Шпигелъ, навигационния офицеръ Кпар и механика Derrpe. Една лодка отъ Prize скоро имъ идва, обаче, на помощь и ги отнася на борда на английския корабъ. И тримата сѫ спасени!

Каква ирония! Само до преди нѣколко часа нашият герой хранѣше и обличаше пленници — англичани, аeto го сега, той самиятъ пленникъ у англичанинъ!.. Сѫдба! Нашитѣ мѫженици сѫ набърже подсушени и сѫ впрегнати на работа. Кнапъ е заеть съ превързването на раненитѣ английски моряци Депъ се мѫчи да пусне въ движение единъ спомагателенъ моторъ, а Шпигелъ, заграденъ отъ английските офицери Gervex, Meade i Sanders (командиръ), разказва успѣхитѣ въ похода си, не безъ ентусиазъмъ. Съ повреденъ моторъ, съ разрушенъ радиопоствъ, съ голѣма пробойна отъ едната страна — отдото навлизатъ голѣми струи вода — корабътъ-примка Prize (Q. ship 27) се скита два дни изъ морето, докато най-после срѣща катера M. Z. 161, който го взема на буксиръ и го завлича първо въ Кинсайлъ, а следъ това въ Милфордъ. Английскиятъ официаленъ бюлетинъ веднага оповестява голѣмия успѣхъ на Prize: потопенъ е новъ германски подводникъ № 93! Лейтенантъ Сандерсъ е приетъ на докладъ отъ адмиралъ-лордъ Джелико (пръвъ морски лордъ т. е. главнокомандващъ флота), декориранъ съ ордена „Виктория“ и произведенъ въ чинъ капитанъ-лейтенантъ, (Сандерсъ се скобува следъ това съ Шпигелъ, който му благодари сърдечно за любезния приемъ и го кани, следъ свършването на войната, да му гостува въ неговото имение въ Шлезвигъ-Холщайнъ, кѫдето той знае какъ да му се отблагодари.).

Но какво става понататъкъ съ подводникъ 93? Сандерсъ го видѣ, какъ той потъна и смѣтна това за свой голѣмъ успѣхъ, но въ действителностъ корабъ на Шпигелъ не е загиналъ!. Съ разрушена кула, съ унищожено предно ордие, съ 3-ма загубени и др. голѣми повреди, той успѣва съ голѣми мѫжки да се добере до базата си, подъ камандата

на мичманъ Циглеръ *). Корабът е поставен вън отъ строя, а мичманъ Циглеръ, заради рѣдкия му героизъмъ, по личната заповѣдь на Кайзера, е произведенъ въ чинъ лейтенантъ!

Въ сѫщото време голѣмата радиостанция въ Науп разпрати следната радиограма въ своя широкъ районъ на действие: „Официално. Нови успѣхи на нашите подводници въ Ати, океанъ. Потопени сѫ 11 вражески параходи съ общъ тонажъ къмъ 30,000 тона. Между потопените кораби сѫ и английските Comedian 5,000 тоненъ и Jkba 5,600 тоненъ — натоварени съ жито и съ муниции. Останали сѫ кораби сѫ носѣли машини, маш, части, вжгища и дървенъ материалъ“. Тоя отчетъ на Науенъ съот-

*) Разбира се, че когато брит. Адмиралтейство научава това — изпада въ недоумение!

ветствува напълно съ разказа, който баронъ фонъ Шпигель бѣ направилъ вече на офицеритѣ отъ английската примка Prize.

* * *

Емденъ, м. май 1917 г. Обслугата отъ подводникъ 93, прекарала толкова превратности, е доволна, че се е завърнала пакъ въ своето гнѣздо, и размишляваше: „Нашиятъ командиръ, баронъ Фрайхеръ фонъ Шпигель, билъ напълно правъ като ни уверяваше, че фаталността на числото 13. е празна работа“... А презъ това време нашиятъ капитанъ-лейтенантъ, пленикъ у англичанитѣ, недоволенъ отъ своята сѫдба, мислѣше почти „сѫщото“ за своите хора: „Тѣ сѫ имали право, когато сѫ се страхували да отплуватъ на тая фатална дата — 13. априлъ 1917 година?“...

Преразказаль Д. Марковъ

АРХИМ. ИННОКЕНТИЙ.

МАНАСТИРЪТЪ СВ. ДИМИТРИЙ ВЪ ДВОРЕЦА ЕВКСИНОГРАДЪ ПРИ ВАРНА

(Исторически бележки)

На 8 километра източно отъ гр. Варна, върху живописния брѣгъ на Черно-море, всрѣдъ великолепна градина, величествено се издига дворецътъ Евксиноградъ и близу до него манастирътъ Св. Димитрий, чиято църква служи за дворцова. Кога е била построена църквата, нѣмаме точни данни. Обаче, сѫществуватъ легенди и предания, които се приближаватъ до истината.

По крайбрѣжието на Черно-море има църкви и параклиси, едни отъ които и днесъ сѫществуватъ, а други сѫ разрушени, обаче, отъ основитѣ имъ още има следи. Въобще тия църкви и параклиси сѫ строени отъ корабоплаватели, които, следъ щастливо избавяне отъ корабокрушения презъ време на силнѣтъ бури въ Черно море, отъ благодарностъ къмъ Бога, сѫ ги строили около мястото, где сѫ били спасявани.

За построяването на манастира Св. Димитрий, легендата говори следното:

До 1834 год. на морския брѣгъ при Варна до зданието на Йасарето откъмъ югозападъ се намирала църквата Св. Димитрий, въ византийски стилъ. Покойниятъ варненски гражданинъ Василакоулу, който е далъ ценни сведения на Археологическото дружество за миналото на Варна, сварилъ тая църква съ полусрутенъ олтаръ, въ която не се е служило. Олтарътъ се е срутилъ и падналъ въ морето още преди руската обсада презъ 1828 год. При постройката на новото укрепление въ 1834 год., останалата част отъ църквата била съборена по заповѣдь на Пепе Мехметъ Паша, строителътъ на укреплението въ Варна.

Следъ 1829 год. когато руските войски се отеглили отъ Варна, корабътъ на капитанъ Герасимъ, родомъ отъ О. Кефалония, хвърлилъ котва предъ Варна. Герасимъ, който билъ богатъ човѣкъ, сънувалъ веднъжъ, че отъ мястото, где то-рано се е намирала църквата Св. Димитрий, за която по-горе говоримъ, изкочила огненъ езикъ, взелъ посока къмъ сегашния дворецъ и се спрѣръ на височината, где сега се намира манастирската църква Св. Димитрий. Тогава капитанъ Герасимъ, който презъ време на войната много забогатѣлъ, обѣщалъ да построи на това място манастиръ. За тая целъ завещалъ голѣма

сума на наследниците си да изпълнятъ обета му; а самъ той се поминалъ преждевременно.

Друго пѣкъ предание, което изглежда да е по-старо отъ горната легенда, говори следното:

Нѣкой си капитанъ Димитъръ, който плувалъ съ кораба си, идещъ отъ Бѣломорските острови за Варна, следъ като пристигналъ въ пристанището и разтоварилъ стоката, която носѣлъ, тръгналъ обратно. Въ морето се повдигнала голѣма бура, която всѣка минута застрашавала кораба отъ загиване. Капитанътъ потърсиъ убѣжище въ морето срещу църквата Св. Димитрий въ града, за която по-горе говоримъ. Той горещо се билъ молилъ на светеца да го спаси отъ бурята, като обещалъ, че ще издигне въ честь на негово име църква. И, действително, Св. Димитрий му помогналъ, като му посочилъ безопасно място въ морето, нѣблизу до сегашния манастиръ, който тогава още не е сѫществувалъ. Това място въ морето, което е доста запазено отъ морските бури, се нарича „Суванлька“. Корабитѣ, застигнати отъ буря, тукъ сѫ намирали убѣжище. На това място намѣри убѣжище и италианскиятъ параходъ „Морея“, идващъ отъ Кюстенджа за Варна, презъ бушуващата на 11. срещу 12. февруари т. г. нѣзапомнена морска бура.

Капитанъ Димитъръ, спасенъ отъ корабокрушение, благодарение на усърднитѣ му молитви къмъ неговия едноимѣнь светецъ, изпълнилъ своето обещане и построилъ въ негова честь сегашната манастирска църква Св. Димитрий. Това, по всѣка въроятностъ, е станало презъ втората половина на 18. вѣкъ.

Презъ време на руско-турските войни въ последствие църквата навѣрно е била разрушена, както други църкви. Едва въ 1828 год. тя е била възобновена. По крайбрѣжието около Евксиноградъ, презъ време на руско-турската война 1828—29 год. една част отъ руската войска била разположена на това място. Една пѣтека, която се намира отдѣсно на чешмата по Евксиноградското шосе, при завоя за „Траката“, се нарича „Московъ иолу“, е водила къмъ мястото, где съ била разположена войската. Тукъ била построена и полска болница. Следъ отеглянето на войските, болничните постройки били

обърнати на килии и църквата, наедно сътъхъ, получила видъ на манастиръ.

Презъ турско време е дохаждала тукъ, да прекарва лѣтнитъ дни, градската аристокрация, понеже тукъ нѣмало оня шумъ и веселиби, каквито сѫществували въ манастира св. Константинъ.

Отъ дѣсна страна въ стената на олтара се намира източникъ (аязмо).

Най-старата икона, запазена въ иконостаса, е на св. мжч. Харалампий, която датира отъ 1717 год. Други икони, св. Богородица и св. Димитрий, датиратъ отъ 1829 год. а иконата „Царь Славъ“, въ владишкия тронъ, носи дата 4. юлий 1826 год.

Когато князъ Александъръ Батембергъ е билъ въ Варна, въ първите години следъ освобождението, потърси мѣсто въ околностите на града, да си построи дворецъ. Първоначално избралъ такова мѣсто въ Галата, обаче, впоследствие, се отказалъ поради обстоятелството: Общинското управление е давало нѣкакво угощение, на което присъствувалъ и Князът. На трапезата било сложено въ бутилки старо вино отъ лозята около манастира. Това вино най-добре се е приготвявало отъ варненския гражданинъ, покойниятъ Парушъ Георгиевъ, който ималъ лозя около манастира. Винаги за подобни угощения вино се е вземало отъ него. Имало тогава обичай варненци, когато имъ се раждало дете, да запечатватъ бутилки съ вино и да ги заравятъ въ изби, за да ги отворятъ при тѣхната свадба. Такова вино е било поднесено и на Княза, на когото се много понравило и, когато му казали, че виното било отъ около манастира св. Димитрий, тогава той се отказалъ отъ мисълта да строи своя дворецъ въ Галата, а избралъ мѣсто около манастира. Ето защо, той намислилъ да откупи манастира съ неговите лозя и тамъ да построи дворецъ. Когато поискъ това отъ манастирската управа, която се е намирала подъ ведомство на варненския гръцки митрополитъ, отговорило му се, споредъ църковните канони, манастири не могатъ да се продаватъ; затова управата, като не желала да откаже, подарила манастира съ лозята на Княза, който, отъ своя страна, подариъ на управата две хиляди наполеона.

Въ архивата на бившата гръцка митрополия въ гр. Варна, голѣма част отъ която се съхранява въ Варненския археологически музей, намираме следната декларация (чернова) на френски езикъ съ оригиналните подписи на архиерей и членовете на демогерондията, по въпроса за манастира.

„Ние долуподписанитѣ: Варненскиятъ митрополитъ и старейтѣ, членове на демогерондията, които представяваме варненската гръцка община, обявяваме чрезъ настоящето, че владѣнието на манастира св. Димитрий, който се намиратъ въ околностите на Варна, заедно съ лозята и близките земи, принадле-

жатъ на Него Височество българския князъ Александъръ, като го отстѫпваме на него, и че гореказаното владѣние е свободно отъ каква и да е ипотека. За увѣрение ние издаваме настоящата декларация, която ще замѣства всѣка липса на документи за дадения имотъ.

Варна, 16. мартъ 1882 год. за митрополита, неговиятъ замѣстникъ Аргирополски Калинникъ“. Следватъ още деветъ подписи на членовете отъ демогерондията.

Впоследствие, обаче, изглежда, че следъ като князъ Александъръ построилъ двореца на свои лични срѣдства на подареното му манастирско място, следъ като напустналъ страната, демогерондията е правила опитъ да си възвѣрне манастира. Това се вижда отъ друго едно писмо, подъ № 175, безъ дата, сѫщо на френски, отправено отъ гръцкия митрополитъ до варненския турски консулъ Камиль, по поводъ на запитването му относно недвижимите имоти на гръцката община, митрополитътъ, като посочва кои сѫщия имоти, за манастира св. Димитрий пише следното:

„Гръцката духовна власт е лишена сѫщо отъ манастира св. Димитрий, който се намира въ околностите на Варна и отъ 15 дюлюма лозя“.

„Позволете ми да Ви дамъ известни сведения относно горепоменатите имоти...“

„Още отъ първите дни на освобождението на българското княжество, неговите мѣстни чиновници сѫ изявили, по разни начини, желание да обсебятъ имотите на гръцката църковна община, между които и манастира св. Димитрий“, който тогава принадлежеше изключително на нашата св. Митрополия. Годишниятъ приходъ на гореказания манастиръ, вълизашъ на петъ хиляди франка, бѣше предназначенъ за училищата на общината. Въ тоя промежутъкъ, бившиятъ Князъ, покойниятъ Александъръ Батембергъ, изявявайки желание да придобие гореказания манастиръ, процесътъ бѣше прекратенъ на законно основание и общината бѣше принудена, волею неволею, да отстѫпи гореказания имотъ, заедно съ църквата, подъ формата на подаръкъ на Княза, срещу една несъответстваща на истинската му цена — сума. Лѣтниятъ дворецъ Евксиноградъ е построенъ въ землището на тоя манастиръ“.

Това писмо трѣбва да е било писано, когато се е възбудилъ сѫдебенъ процесъ отъ бившата Окръжна постоянна комисия за манастира св. Константинъ противъ незаконното му владѣние отъ гръцката община, защото дворецътъ въ писмото вече се нарича не Сандрово, неговото първоначално наименование, а Евксиноградъ (Преименоването е станало на 25. юли 1893 год. по изричното желание на покойната първа българска княгиня Мария Луиза).

ЗНАЕТЕ ЛИ ДА ПЛУВАТЕ?

Въ своите ритмични отливи морскиятъ вълни рисуватъ върху пѣсъка красиви полукръгове, които бѣлата пѣна бавно просмуква, когато водата се връща обратно въ морето. Какво удоволствие да тичашъ предъ вълните, преди да се впуснешъ да плувашъ по тѣхъ! Добре! Но знаете ли да плувате?

Очевидно е, че не е достатъчно да знаешъ правилните движения, за да може учителятъ ви да ви освободи отъ спомагателното влже, (което ви придръжа на водната повърхност), за да можете да

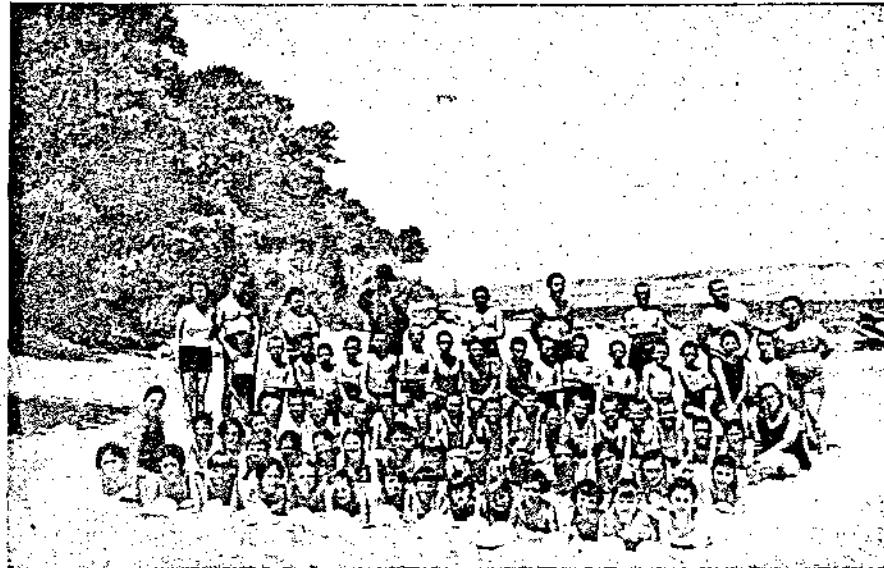
преплувате запъхтѣни и заморени басейна, въ който се обучавате, щастливи да достигнете другия му край и да почувствувате подъ краката си твърда почва.

Може да се каже, че човѣкъ знае да плува, само тогава, когато се чувствува абсолютно сигурно върху водата, както се чувствува въ къщи и когато се радва на тази фамилиарна близостъ съ новата срѣда. Сѫществениетъ на тази непогрѣшима сигурностъ е нормалното и правилно дишане. Нѣма

съмнение, че действието на бълтѣ дробове, когато се диша през устата, е по-пълно и правилно, отколкото дишането през носа, кое то не е достатъчно експедитивно, за да позволи бързото плуване. При неправилно дишане изпитва се тегота и се увеличават конвулсивните движения, които прѣчачатъ на бързото и правилно плуване.

Плуването, безъ съмнение, не е способност или привилегия само за едно изключително надарено и избрано малцинство; то е сборъ на движения, всъко отъ които е лесно заучимо. Човѣшкото тѣло, потопено въ водата, не е по-плътно, отколкото количеството на измѣстената отъ него вода. Проче, това се отнася за положението на тѣлото въ водата, ако лежи на дъното или на нейната повръхност. Съ дъска на гърба, гръбначиятъ стълбъ добре разположенъ и безъ спазмени движения, водата ви носи, безъ вие да употребявате никакви движения. Въ всѣки случай трѣбва да се научите да се поддържате въ това положение, за да имате възможност всѣки моментъ да си почивате през време на плуването.

Различаватъ се разни стилове плуване. Жабата ни е дала примеръ за плуване върху коремъ, което се постига чрезъ ритмичното разтваряне и прибиране на ржцетѣ и краката. Отъ количеството измѣстена вода отъ краката при прибирането имъ зависи тласъкътъ напредъ, даденъ на тѣлото въ водата, или колкото повече се разтварятъ краката, толкова повече водата се измѣства при прибирането имъ и по-бърже се плува. Разтварянето на ржцетѣ има за цель да поддържа по-скоро равновесието на тѣлото, отколкото да измѣства вода и подготвя изтичането й отъ прибирането на ржцетѣ, извършено въ сѫщото време, когато се прибиратъ и краката. Следъ това, важно е да се употребяватъ всички полезни движения най-енергично; което се постига чрезъ



Детската колония на Пловденския клонъ въ с. Галата през лятото на 1935 г. на плажа.

добре разтегнато тѣло, чрезъ което пъкъ се печели пълзгане върху водата. Трѣбва да се легне въ водата колкото е възможно по-плътно, най-вече по отношение на гръбначния стълбъ, за да се постигне по-голяма устойчивост въ водата.

Ритмътъ при плуването се регулира отъ амплитудата на дишането; вдишването трѣбва да става едновременно съ разтварянето на ржцетѣ и краката и изиска много по-малко време отъ издишването, усиливащо отблъскването на тѣлото напредъ и трае толкова, колкото ржцетѣ и краката стоятъ прибрани.

Идишането и тласкането на тѣлото напредъ изиска приблизително двойно време, което е нужно при вдишването и разтварянето на ржцетѣ и краката. Не може да има пълна сигурност при плуването, ако не обичате да плувате надъ и подъ водата и ако не обичате да държите очите си отворени подъ водата.

Отначало това е трудно и сѫ нуждни усилия, после това доставя истинска наслада за плувеца — например, на дъното на морето: животни, разстения и др. Най-лесно се научава издишването на въздуха подъ водата, започвайки изпускането му презъ устата и носа, когато очите се намиратъ още надъ повръхността; щомъ това не представлява вече неудобство, научавате се бѣрже да издишвате въздуха, дори следъ като сте били напълно потопени. Така ще бѫдете малко обезпокоявани отъ водното напѣгане и ще можете да се задържате подъ водата по-дълго време; проче, вдишва се дълбоко, задържа се дъхътъ, потапяте се напълно, после се изпуска въздуха бавно, докато се стигне повръхността на водата. По този начинъ се губи страхътъ, така осезателенъ въ началото на плуването.

Този начинъ на дишане е абсолютно необходимъ за единъ „новъ“ стилъ плуване, практикуванъ въ



Сѫщата колония. Въ морето.

Европа отъ много години, но принадлежащъ по маниера си на най-стария начинъ на плуване, какъвто свѣта познава. Кроулът се е практикувалъ отъ асирийците къмъ 800 година преди Р. Х., което се доказва отъ намѣренитѣ въ Ниниве множество релефи; сѫщо и елинитѣ сѫ си служили съ този начинъ за плуване. Напоследъкъ кроулът е въведенъ въ Америка отъ островитѣ на Пасифика и Австралия, после къмъ 1906 година е пренесенъ въ Европа отъ австралиеца Healy и отъ тогава сѫ установени чрезъ този стилъ нови рекорди въ плуването, далече превъзходящи въ бързина, постигнати дотогава по обикновенитѣ методи.

Сѫщественото въ кроула е положението на тѣлото и изкуството за дишане. Тѣлото се поставя въ водата като леко извита джга, бедрата малко завъртени навън, пищълите прибрани, стъпалата на краката удрящи правилно водата, произвеждайки едно движение подобно на витло. Отъ голѣмо значение е, и изиска много упражнения, за да се научатъ тѣзи удари на краката — леко, безъ спазми, съ разпуснати при хълбока стави.

Като започнемъ изучаването на движенията, хубаво е да се държите за една дъска и да я бълскате предъ себе си. Следъ като сполучите въ това, простирайте ръцетѣ си предъ лицето и се стараеете да плувате само съ ударите на краката безъ помощта на ръцетѣ. Движенията на ръцетѣ приличатъ на единъ кръгъ, носенъ напредъ и имащъ за центъръ ставитѣ на раменетѣ; прави се въ водата съ обтегнати ръце, като на повърхността на водата лактнитѣ стави сѫ свободно разпуснати.

Думата „кроулъ“ се употребява въ смисълъ на „плъзгане“ — което е и превода на тази дума отъ английски. Въ тази метода на плуване, ръцетѣ сѫ, които измѣстватъ водата, докато краката иматъ функция на параходно витло. Положението на тѣлото въ водата трѣба да биде колкото е въз-

можно по-плоско, безъ да се обръща на дѣсно или лѣво отъ движениета на ръцетѣ; само главата е потопена въ водата до основата на носа и се върти на страна, позволявайки на въздуха да влѣзе въ бѣлите дробове. Издишването става въ водата. Много е лошо да се потапя главата дълбоко въ водата — тѣлото губи доброто си положение, отъ което се намалява и бързината на плуването. За да се плува кроулъ на дълго разстояние, дишането трѣба да става много правилно, безъ което плувецъ се измара много скоро.

Преди кроула, въ Европа се е употребявало плуването „hand over hand“ или така нареченото „истинско плуване“ движенията на ръцетѣ при кое то сѫ почти еднакви на тѣзи при кроула, докато краката се движатъ подобно на ножици. За тѣзи, които желаятъ да плуватъ дълги разстояния, безъ да биде необходимо бързане, плуването на една страна представлява известно преимущество, най-вече за тѣзи, които не могатъ да свикнатъ съ издишването подъ водата и вдишването съ устата и носа, точно на водната повърхност.

За да се попълни сигурността при пребиваването въ водата, трѣба да се знае да се скача въ водата съ главата надолу, което се научава твърде скоро и безъ мѫчнотии.

Плуването — по коя и да е метода — представлява особена полза за движенията на всички мускули по тѣлото; ето защо, то може да се постави като идеалъ на спорта въобще, при който дишането и циркулацията на кръвта сѫ особено подобрени. Плуването не е нито изкуство, нито случайно знание. Научавайки го добре, ние се чувствуваляеме не помалко сигурни въ водата, отколкото върху сушата, имайки възможност да се движимъ бѣрже и безъ усилия по водната ширъ..

Преводъ отъ френски:
Иванъ Райновъ

I. РАЙНОВЪ

СПАСИТЕЛНА СЛУЖБА

Не веднѣжъ, при нещастни случаи въ морето, намъ, говорянитѣ, сѫ отправяни въпроси: „Що за морска организация сте вие, щомъ следъ 16 годишно сѫществуване не успѣхте да заинтересувате рѣководителитѣ на морското дѣло, да уредятъ ефикасна спасителна служба по нашето морско и дунавско крайбрѣжие?“

Прави сѫ хората — трѣба да се създаде такава служба, обаче . . . гласъ въ пустиня.

Колко чудесни хора загинаха въ водите на Черно море и Дунава при изпълнение било на служебенъ дѣлъ, било въ борба за препитание или за удовлетворяване на голѣмата си любовъ къмъ тѣхъ — морето и Дунава. Въ тази борба и стремежъ тѣ загинаха, като оставиха намъ спомена и дълга да направимъ нѣщо за предотвратяване на бѫднитѣ подобни нещастия, на които сѫ изложени всѣкидневно стотици наши братя — моряци, рибари и спортсти. Колко загинаха и колко ли още ще загинатъ, ако не се взематъ сериозни мѣрки за предотвратяване поне на ония нещастни случаи, които сѫ въ наша властъ. У насъ не е уредена даже и най-примитивна спасителна служба. Нѣмаме дори начало на такава. А това показва, колко малко ценимъ хората си. Служимъ си съ попадналитѣ ни на рѣце въ повечето случаи частни кораби и лодки, най-често неот-

ПО МОРЕТО И ДУНАВА

говарящи на целта, за която ги употребяваме. Често собствениците на такива ни отправятъ въпроса „Рими кой ще ми плати бензина?“ И прави сѫ хората. Времената сѫ трудни. Бензинътъ е скъпъ. Работа нѣма.

Грижата за запазване на човѣшкия животъ въ една дѣржава е само нейна. Тя прави всичко, което й е възможно, за да осигури гражданите си отъ нещастия по пътища, желѣзници, автомобили и др. превозни срѣдства, но не е направила (у насъ, разбира се) нищо за осигуряване на пътника и служащия, когато пѫтуватъ и работятъ въ морето.

Загиватъ хора, които печелятъ коравиятъ си залъкъ отъ морето и оставятъ неврѣстни деца и жени да влачатъ тежко сѫществуване; загиватъ моряци, които пренасятъ сътворенитѣ блага по всички краища на свѣта, за да се ползватъ всички отъ тѣхъ, загиватъ любители, пионери на българската морска култура и творци на младата българска морска мисълъ — загиватъ въ морските води и никой не се замисля да създаде условия, за спасяването поне на тия, които търпятъ крушение по крайбрѣжнитѣ ни води. Могатъ да се издаватъ десетки хора въ района на пристанищата ни, безъ пристанищната власт да има възможност да имъ се притече на помощъ съ свои собствени спасителни срѣдства. Тя

тръбва да дира такива отъ частните лица корабо-притежатели и често пристига на мястокрушението много късно.

Крайно време е да се подирятъ сръдства, за да се уреди този въпросъ, така важенъ за мореплаването ни.

Нашата организация навредъ тръби изъ страната „Българи, обичайте морето!“, но нашата незаинтересуваност за сѫдбата на малкото ни моряци, съ които разполагаме, заглушава нашия позивъ. Отъ редоветъ на нашата организация сж дадени вече много жертви. Намъ е болно за тъхъ. Ние скърбимъ за тъхъ и не ще ги забравимъ никога. Наши предани на морското дѣло приятели загинаха въ морето, ние помнимъ обстоятелствата, при които за-

гинаха тъ, и отправяме позивъ къмъ ржководителите на морското ни дѣло „Погрижете се за живота на стотиците българи: рибари, моряци и любители на морето! Погрижете се за тъзи, които творятъ морската култура въ нашата страна!“

Сега, когато на чело на нашето мореплаване стоятъ хора, добре познати съ своите доказани способности и веци познавачи на морското дѣло, когато познаваме тъхната творческа воля, ние сме уверени, че нашиятъ позивъ ще биде чутъ. Нека се направятъ економии отъ други нужди, но да се попълни тая крещеща вече необходимост за осигуряване поне на относителна сигурност на българския морякъ и рибаръ. Какъ да се стори това — тъ по-добре отъ всички другъ знаятъ.

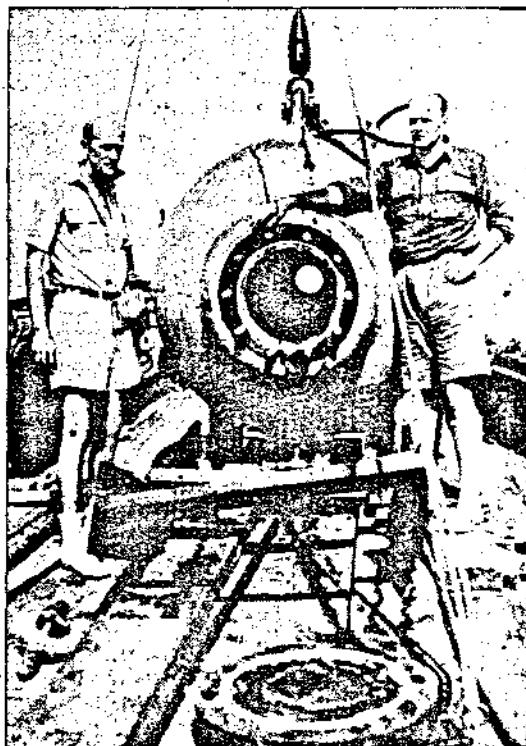
Д-р Г. В. ПАСПАЛЕВЪ

КЪМЪ ТАЙНИТЕ НА МОРСКИТЕ ДЪЛБОЧИНИ

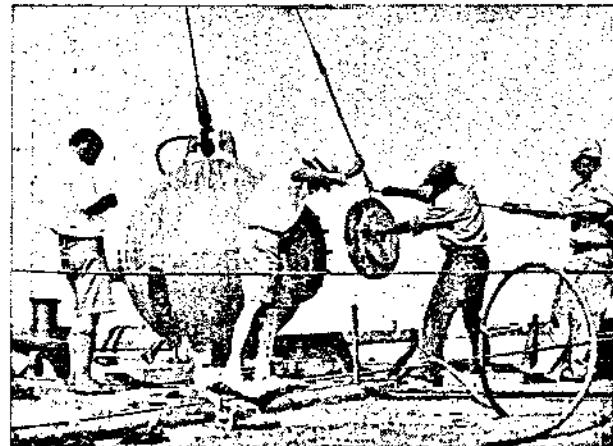
(Продължение отъ кн. 1)

Опитите за спускане на батисферата сж започнали още презъ 1932 год. Постепенно и винаги твърде предпазливо (всъщност спускане на батисферата съ хора е било предшествувано отъ поне трикратно спускане на празна батисфера) се е увеличавала крайната дълбочина, докато презъ м. августъ, 1934 г., при 32-то спускане, е достигната рекордната дълбочина — 923 м. До тогава живъ човѣшки кракъ е стигалъ следните дълбочини: чрезъ гмуркане — до 45 м. (само за 3 мин.), съ водолазно облъкло отъ стомана — 90 м. и съ подводникъ — до 117 м.

Твърде интересни сж чувствата, които изпитва човѣкъ при спускането му въ морските дълбочини. Проф. Бибъ, който е и авиаторъ, твърди, че не може да става сравнение между това, което човѣкъ изпитва, когато се изкачва въ въздуха съ самолетъ.



Проф. Бибъ (вляво) и асистентът му (вдясно) преди влизането въ батисферата.



Затваряне на батисферата.

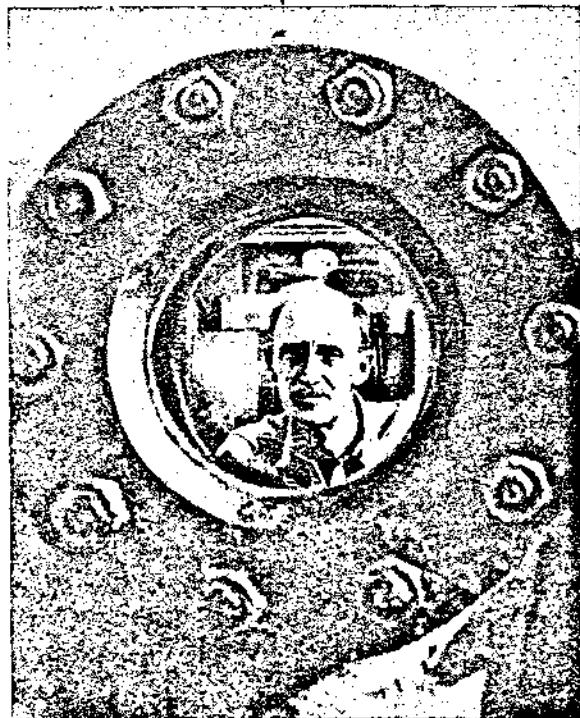
летъ (денемъ или нощемъ) и онова, което се усъща при слизане въ морските дълбочини. Интересниятъ и ненаблюдаванъ до сега животъ въ морските дълбочини, както пълниятъ мракъ и абсолютната тишина, които царятъ тамъ, правятъ човѣкъ да се чувствува напълно откъснатъ отъ земния свѣтъ и пренесенъ въ непознато, приказно, черно царство съ чудни и загадъчни обитатели.

Онова, което най-напредъ се наблюдава при спускане въ дълбоките недра на морето — това е по-



Проф. Бибъ въ батисферата.

степенното изчезване на дневната свѣтлина. При наблюдение съ просто око се установява, че още подъ самата водна повърхност бѣлата свѣтлина се замѣства отъ полумракъ. Отъ кѣмъ 15—20 до кѣмъ 45 м. цари зеленикаво-синиятъ цвѣтъ, до кѣмъ 150 м. — ясно до тѣмно-синиятъ, а кѣмъ 250 до 400 м. — възможниятъ черно-синъ цвѣтъ, какъвто — споредъ твърденията на проф. Бибъ и асистента му В. Бартонъ — ние на земята не познаваме. Този неземенъ цвѣтъ дразнилъ, тормозилъ страшно, както очитѣ, така и цѣлото самочувствие на човѣка и въпрѣки многократното спускане, смѣлитъ изследователи на морските дълбочини никога не могли да се освободятъ отъ това угнетение на черно синята бездна. Отъ



Проф. Бибъ наблюдава морскиятъ глубини презъ прозорчето на батисферата,

400 м. надолу батисферата е обгърната и потъва въ адски черна тѣмнина, която по чудо отъ време на време бива прорѣзвана отъ ту по-слаби, ту по-силни — на черния фондъ твърде чудно сияещи свѣтло-сини, лимонено-жълти, бѣли или червени свѣтлини. Прожекторътъ на батисферата показалъ, че тия свѣтлини идатъ отъ тайнственитѣ обитатели на морските недра — чудни и разнообразни организми, които иматъ свои собствени източници на свѣтлина — свѣтещи органи, разположени най-различно, изпускати разноцвѣтна свѣтлина и често снабдени съ силни рефлектори.

Л наблюденията въ спектроскопа (апаратъ, който разлага бѣлата слънчева свѣтлина на съставящите я цвѣтни лжчи) показватъ, че веднага подъ водната повърхност започватъ да изчезватъ червените лжчи, които кѣмъ 15 м. вече напълно липсватъ. Оранжевите лжчи се задържатъ до около 45 м., а кѣмъ 90 м. липсватъ не само тѣ, но и жълтите лжчи. Наблюдаватъ се на тази дълбочина добре сините лжчи, чиято ивица, обаче, е чувствително стъснена. Кѣмъ 100 м. спектрътъ е представенъ отъ 50% сиво-виолетови, 25% — зелени и 25% — безцвѣтни бледи лжчи. При 135 м., и сините лжчи изчезватъ напълно, виолетовите се наблюдаватъ ясно, а зелените сѫтъ слаби, че едва се чувствуватъ. Още по-дълбоко — при 240 м. презъ спектроскопа не се вижда нищо друго, освенъ една тѣсна ивица отъ бледосива свѣтлина, разположена на мястото на сините и зелените лжчи.

Онова, което двамата наблюватели на морското царство виждатъ и усъщатъ, се предава веднага по телефона на борда на парахода кѫдето специаленъ човѣкъ стенографира чутото. Последниятъ отъ своя страна следи часовника и стрелката, показваща метрите на размотаното влаже, съ което е завързана батисферата и отбелязва времето и дълбочината на всѣко съобщение, дошло отъ морските недра. Така за всѣко спускане съ батисферата бива съставенъ телефоненъ дневникъ, който е огледалото на виденото и почувствуваното отъ смѣлите изследователи на морските дълбочини.

(Следва извлѣчение изъ единъ отъ телефонните дневници и снимки на виденитѣ при излизането въ морските недра животни).

ВЪНШЕНЪ ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Може да се каже, че войната въ Източна Африка, която създаде голѣми опасности и за европейския миръ, свѣрши.

Следъ влизането на победоносните войски въ етиопската столица, Мусолини провъзгласи въ Римъ създаването на италианската империя.

Сега, обаче, въ Женева ще започне дипломатическата война: ще трѣбва, между другото, да се разреши окончателно и този сложенъ въпросъ, който създаде дълбока пропастъ въ отношенията между Италия и Англия.

Британското правителство не е имало още време да опредѣли политиката, която ще защищава въ Женева, когато сънятъ на О. Н. ще разгледа положението въ Абисиния. Ясно е вече, че не ще бѫде възможно да се поддържа фронта на санкциите срещу Италия сега, когато императорът е призналъ поражението и нѣма действително абисинско правителство.

И, наистина, не е известно дали Абисиния може да очаква, че ще бѫде поканена въ заседанията, като независима пълновластна държава. Това е въпросъ, който Съветътъ ще трѣбва да реши. Нѣма другъ подобенъ случай, върху който може да се основе едно решение.

Очаква се, че Италия ще учреди нѣкакво временно правителство въ Адисъ-Абеба, преди Съветътъ на О. Н. да бѫде събранъ за разглеждане на положението. Върва се сѫщо, че Мусолини ще учреди тамъ управление, подобно на това на френско Мароко.

Отъ друга страна, предполага се, че френското правителство ще посъветва настоятелно Мусолини да изтегли значителна част отъ войските си, както отъ Абисиния, тѣй и отъ Либия и че Дуче, следъ като е постигналъ целта си въ Абисиния, ще отстрани напрежението между Италия и Англия, доколкото това лежи въ властъта му и ще се по-

мъчи да установи заново добри отношения. Чуждите дипломатически кръжове въ Лондонъ не върват, че несполуката на О. Н. да запази една слаба жертва от нападението на една силна държава, непременно ще доведе до масови оставки от страна на другите малки държави—членове на О.Н.

Освенъ, въпросите, свързани съ бѫдещето положение на Абисиния, въ Женева ще бѫде разгледанъ и Рейнският въпрос: оккупацията на областта от Нѣмските войски.

Поради това, въ заседанията на О. Н. трѣбва да се очакват остри дипломатически сблъсъквания, резултатът от които е твърде мъжко да се предвиди.

* * *

Победата на Народния фронтъ въ французките парламентарни избори бѣ съвсемъ неочеквана.

Лозунгът на този фронтъ презъ време на изборната борба бѣ вражда къмъ фашизма въ страната и въ странство. Това начало сега трѣбва да се прокара на дѣло. Вжете въ страната то изиска разтурянето на тъй нареченѣтъ фашистски съюзи и национализация на Банкъ дьо Франсъ. Въ странство то ще опредѣля отношенията на Франция съ Германия и Италия.

И дветѣ държави сѫ фашистски, споредъ френското опредѣление на тази дума, но отнасянето къмъ тѣхъ съ една и сѫща враждебностъ би значило да се изложи Франция на опасностъ да воюва на два фронта. Какъвто и да бѫде тѣхниятъ партиенъ надписъ, всички французи сѫ реалисти въ международните работи, а каквото и да бѫде равновесието на

партиитѣ въ камарата, тѣхните очи ще останатъ устремени къмъ Рейнъ.

Въпросътъ, предъ който ще бѫде изправенъ френскиятъ кабинетъ, когато бѫде съставенъ, е той за установяване на търпими отношения съ Германия, безъ да се увреди новото приятелство съ Съветска Русия. Сътрудничеството съ Англия представлява най-очевидния пътъ къмъ разрешение на въпроса.

* * *

Разгромътъ на Абисиния хвърли своята сънка и надъ конференцията на държавите отъ Балканското споразумение — Турция, Гърция, Югославия и Ромъния, която се състоя въ югославската столица.

Неговите членове сѫ иззлѣкли горчивия урокъ, че малките държави не могатъ да очакватъ закрила на независимостта или свободата си, ако влѣзатъ въ конфликтъ съ нѣкоя велика сила. Колко добре е усвоила Гърция този урокъ, се вижда отъ нейната нова формула, която ограничава задълженията, поемани по Балканския пактъ, формула — която другите членове приеха.

Задължението за взаимна защита е ограничено само до една чисто Балканска война, Албания, чито неотдавнашни договори съ Италия сѫ я поставили почти подъ италиански протекторатъ, е опредѣлена въ конференцията като не балканска държава.

По такъвъ начинъ, единъ конфликтъ между Югославия и Албания би се смяталъ отъ Балканското споразумение като конфликтъ съ Италия, въ който тъ не ще се смятатъ задължени да се намѣсватъ, освенъ по задълженията, произтичащи за всички отъ устава на О.Н.

Б. П.

МОРСКИ ОБЩЕСТВЕНИ НОВИНИ

Една международна подготвителна морска конференция въ Женева. Отъ Международното бюро на труда въ Женева ни съобщаватъ, че на 25. ноември се открива въ Женева трудова морска конференция, свикана отъ Международното бюро на труда, на която сѫ поканени 24 държави, чийто търговски тонажъ надминава бруто 250,000, като парадои съ по-малко отъ 100 тона се изключватъ.

При тѣзи условия взематъ участие Велико-Британия, Съединенитѣ Шати, Япония, Норвегия, Германия, Франция, Италия, Холандия, Швеция, Испания, Дания, Канада, Съветска Русия, Бразилия, Финландия, Белгия, Китай, Аржентина, Австралия, Панама, Португалия, Индия и две балкански страни: Гърция и Югославия.

Всѣка страна ще се представлява отъ тричленна равноправна делегация: единъ правителственъ делегатъ и по единъ представител на арматурски и моряшки организации.

Между другите въпроси въ дневния редъ на конференцията, фигуриратъ въпросите относно работното време въ връзка съ ефективитетъ на екипажите и задължителните платени отпуски за моряците.

Тия въпроси, подготовката сега, ще бѫдатъ предметъ на разискване въ морската сесия на Международното бюро на труда, свикана за презъ есента на 1936 год.

Настаняване на работа моряците въ Литва. Министътъ на Обществената предвидливостъ въ Литва е публикувалъ нова наредба за организиране на бюро за настаняване на работа на моряци. Тази наредба е въ връзка съ международната конвенция за

трудъ, относно настаняването на моряците, като отмѣня наредбата отъ 1931 год.

Главните разпоредби въ нея сѫ:

Наредбата се прилага за всички лица, работещи на корабъ, който извършва мореплаване.

Бюрата за настаняване се ръководятъ отъ единъ комитетъ, състоещъ се отъ четири души, отъ които двама сѫ делегирани отъ съюза на арматурите въ Литва и двама отъ професионалната организация на моряците. Решенията на членовете на комитета, както и на подведомствените имъ, се утвърждаватъ отъ министра. Въ опредѣлени отъ министра срокове, комитетътъ е задълженъ да му представя докладъ за дейността си, както и на бюрата за настаняване, намиращи се подъ негово ръководство, а сѫщо така и отчетъ за упражнението на бюджета. Когато членовете отъ комитета извършватъ нѣщо противно на закона или на наредбите, министътъ на обществената предвидливост може да ги отстранява временно, да ги уволнява и, въ важни случаи, да ги преследва сѫдебно.

Бюрата за настаняване на моряци могатъ да се използватъ отъ всѣко лице, търсещо работна ръка или работа на корабъ, извършващъ мореплаване, включително командирите, пилотите и механиците. Използването на бюрата е запазено за литвански поданици, а сѫщо и поданици на страните, които ратифициратъ международната конвенция относно настаняването на моряците. Комитетътъ има право, обаче, да изключи последната категория отъ правото за настаняване.

Изъ „Informations Sociales“ на Международното бюро на труда.

ОФИЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ

Въ заседанието на 2. мартъ т. г. Гл. упр. тѣло утвѣрди управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове:

с. Бѣла. Председателъ: Александъръ Топузовъ, секретаръ-касиеръ Петко Владовъ, подпредседателъ Йорданъ Йосифовъ, членове: Стоянъ Недевъ и Тодоръ Делимановъ, запасни членове Трендафилъ Димовъ и Алекси Янковъ; контролна комисия: председателъ Георги Георгиевъ, Кочо Минчевъ и Ефтимиа Черковска, зап. членъ свещеникъ Зисовъ.

Ямболъ. Председателъ Никола Т. Бояджиевъ, пенсионеръ, секретаръ Иванъ Д. Ивановъ, книжаръ, касиеръ Ан. Ковачевъ, домакинъ Коста Панайотовъ, и съветници: подпол. Т. Догановъ, В. Бончевъ и Ал. Нуриянь; пров. съветъ: Йорданъ Таповъ, Ив. Дадовъ и Ламбри Ламбриновъ.

На 2. февруари т. г. е основанъ клонъ отъ организацията въ гр. Петричъ. Гл. упр. тѣло утвѣрди управителното тѣло на новия клонъ, както седва: председателъ Константинъ Алексиевъ капитанъ о.з., секретаръ капитанъ Георги Котевъ, касиеръ-домакинъ Георги Благоевъ; съветници: инженеръ Димитъръ Митковъ и д-ръ Хр. Тенчевъ; пров. съветъ: председателъ Никола Г. Георгиевъ; съветници: Георги Блючевъ и Илия Атанасовъ.

Съгласно окръжното № X—40—153 на Гл. Дирекция на желѣзниците и пристанищата, служба за провѣрка на приходитѣ — до всички ж. п. гарии, превозния и контролния персоналъ: На членовете на Б.Н.М.С. се издаватъ билети по таксите на намалената тарифа, когато пѫтуватъ въ групи най-малко отъ 8 човѣка. Съгласно чл. б § 33 наредбата за безплатни и съ намалени такси превози, групите трѣба да сѫ снабдени съ увѣрения и лични карти отъ Гл. упр. тѣло.

По поводъ наредбата-законъ, съ който се облага съ адвалорно мито новокупеннята параходъ на Бъл. тѣрг. пар. д-во „Родина“, като митото се удържа отъ следващата се на д-вото субсидия, Г.У.Т. изпрати на г-на Министра на желѣзниците изложение съ становището на Б. Н. М. С. по този въпросъ.

На мѣстото на капит. лейт. Мишляковъ и лейт. Пеевъ, членове на музейния комитетъ при Г.У.Т., сѫ назначени лейт. Б. Рогевъ и мичм. I р. Ал. Райновъ.

На 7. мартъ Пловдивскиятъ ни клонъ даде своя традиционенъ морски балъ въ салонитѣ на Военния клубъ. Балът е билъ изнесенъ съ голѣмъ успѣхъ.

На 15. мартъ въ салона на Аквариума се състоя Общото годишно събрание на варненския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ. При пъленъ салонъ отъ членове и гости и съгласно дневния редъ, председателъ господинъ д-ръ Паспалевъ изнесе беседа на тема „Живота въ дѣлбочинитѣ на морето“, придумана съ свѣтливи картини. Той изтъкна, че благодарение на щедростта на американски меценати професоръ Бибиъ е можалъ съ своята батисфера да проникне на 923 м. дѣлбочина и да изнесе предъ любознателния свѣтъ това чудно разнообразие на животъ въ голѣмите дѣлбочини, което досега едва ли не се смяташе за фантастично.

Прие се и отчетътъ на клона. Дейността се изтъкна като много добра. Констатира се, обаче, една обществена индеферентност, както къмъ членуването въ други дружества, така и въ Морския сговоръ. Клонътъ брои 526 члена; организиралъ е морска колония, крайбрѣжна учителска екскурзия, много

беседи съ съответно съдѣржание и заздрави морския легионъ. Материалното му състояние е много добро.

На поздравителната телеграма отъ страна на цѣлата организация, по случай празника на Освобождението до Н. В. Царя, се получи следния Височайши отговоръ:

Петъръ Стояновъ

Председателъ на Бълг. Народенъ Морски Сговоръ
Варна

Сърдечно благодаря Вамъ и на членовете на Морския сговоръ за любезните поздрави и добрите благопожелания, които ми изпращате по случай празника на Освобождението.

Царьтъ

Отъ 4. до 17. мартъ т. г. секретарътъ на организацията, лейтенантъ Панчевъ, направи обиколка на клоновете отъ Южна България, като изнесе беседата „Отбрана на крайбрѣжията и военния флотъ“. На 5. мартъ чете сказката си предъ офицерите отъ Търновския гарнизонъ, като посети за втори пътъ В. Търново. На 6. мартъ Габровскиятъ ни клонъ е устроилъ четене на беседата въ Габрово. На 7. е присъствувалъ на бала на Пловдивския клонъ, а на 8. е посетилъ Т. Пазарджикъ, кѫдето е проучилъ възможността за възстановяване на клона тамъ. На 8. мартъ е чель сказката си въ Асеновградъ, а на 10. с. м. е билъ въ Карлово, кѫдето чель два пъти беседата: предъ учащите се и предъ гражданството. На 12. е прочелъ сказката си въ Ст. Загора, на 13. въ Ямболъ, на 14. въ Сливенъ и на 16. въ Казанлѣкъ.

На всѣкїдже беседата е била посетена масово и слушана съ най-голѣмъ интересъ. Управителните тѣла на клоновете сѫ изнесли предъ секретаря интересуващите ги въпроси и сѫ получили необходимите указания за предстоящата имъ дейност. Интересътъ къмъ постройката на плувни басейни на всѣкїдже е голѣмъ. Клоновете обсѫждатъ сѫщо така организирането на детски лѣтвища за предстоящия сезонъ. Поради недостатъчно време нѣкои клонове останаха непосетени. Предполага се това да стане въ едно кѫсо време.

И тази година Г.У.Т. устрои традиционната по-клоническа екскурзия до Палестина и обратно.

Екскурзиантите заминаха на две групи. Първата група отъ 45 души замина на 16. мартъ съ парахода „Бургасъ“. Втората група отъ 57 души замина на 29. мартъ съ парахода „Царь Фердинандъ“. На връщане и дветѣ групи пѫтуваха съ парахода „Бургасъ“ отъ Хайфа презъ Александрия и Портъ Саидъ за Цариградъ — Бургасъ. Желаещите екскурзианти имаха възможност да посетятъ и Кайро.

Ямболскиятъ ни клонъ е встѫпилъ въ владѣніе на мѣстото, върху което е построенъ плувниятъ басейнъ, като е снабденъ съ Ямболската община съ административенъ актъ № 3895 съ следното съдѣржание.

АДМИНИСТАТИВЕНЪ АКТЪ
№ 3595

Днесъ 1. априлъ 1936 год. възъ основа протоколното решение № 15 ст. 7-а, отъ 21. мартъ 1936 г., на ямболския градски общински съветъ, подписанитѣ кметъ инж. Яп. Петровъ, общинския архитектъ отъ една страна и председателя на Българския На-

роденъ Морски Сговоръ — Ямболски клонъ, Никола Т. Бояджиевъ, отъ друга страна, съставихме настоящия административенъ актъ, въ удостовърение на това, че първите предаватъ на разположение и въ пълно владѣние (условна собственост) и втория приема, съгласно горното решение на общинския съветъ, следния недвижимъ имотъ, състоящъ се отъ 8960 кв. м. общинско място, въ землището на гр. Ямболъ, на дѣсния брѣгъ на р. Тунджа — бивша „черничева градина“, при граници: рѣка Тунджа, и отъ тритѣ страни общинско място, по приложената тукъ скица и решение на съвета, които съставляватъ нераздѣлна частъ отъ настоящия актъ.

При това се обявява, че горното имущество се предава въ пълно владѣние на Българския Народенъ Морски Сговоръ, който има право да се разпореди за записването му още отъ днесъ въ надлежните данъчни книги на общината.

Настоящіятъ административенъ актъ се състои въ два еднообразни екземпляри, отъ които единия за Ямболската община, а другия за притежателите — Б. Н. М. Сговоръ — клонъ Ямболъ.

(под) Досегашенъ притежателъ на отстѫленото имущество, ямболски градски общински кметъ *Ап. Петровъ*.

(под.) Общински архитекти: *Д. Боневъ*

(под.) Приобретатель-председатель на Б. Н. М. Сговоръ-ямболски клонъ *Т. Бояджиевъ*.

Въ заседанието си на 14. май н. г. Главното управително тѣло за трети път се занимава съ писмото отъ 21. мартъ т. г. на началника на флота капитанъ I рангъ Сава Н. Ивановъ, председателъ на организацията. Съ това писмо той моли да бѫде освободенъ отъ длѣжността председателъ на организацията, тъй като е много заетъ служебно и фактически не може да изпълнява тази длѣжност така, както той я схваща и къмъ една организация толкова близка до сърдцето му. Същиятъ дава изразъ на добритѣ си чувства къмъ организацията и на готовността си да ѝ съдействува така, както е правилъ това винаги.

Главното управително тѣло като прецени обстоятелствата, които налагатъ на господинъ Сава Н. Ивановъ да моли да бѫде освободенъ, както и указанията на XII-тия съборъ, уважи молбата му и избра за председателъ, подпредседателя г. Петъръ Стояновъ, бившъ дългогодишенъ председателъ, а за подпредседателъ се избра г. Яковъ Найденовъ.

Книгнинна

Нашата специална морска литература се увеличи съ единъ новъ „Наржчикъ за товаренето, поддържането и работата на кораба“, отъ капитана на Българското търговско параходно д-во *Найденъ Я. Найденовъ*. Това е едно спретнато издание, съдържащо въ 6 глави много ценни данни, необходими за ржководния персоналъ на корабъ и за всички, които се занимаватъ съ морски транспортъ. Особено ценни въ това отношение сѫ глави I и II. Въ първата глава се засъга въпросът за сродството въ интереситѣ на корабостопаннина, корабоначалника, търговеца и застрахователя за правилното натоварване на кораба и превозването на стоката въ добро състояние. Тази общностъ въ интереситѣ налага на всички тѣзи фактори добре да познаватъ особеноститѣ на всяка стока, а, следователно, наржчикътъ е една необходимостъ за всички. Въ глава втора сѫ дадени въ азбученъ редъ всички видове стоки съ указание, какъ трѣбва да става товаренето и подреждането имъ въ кораба, като сѫ дадени и особеноститѣ на нѣкои отъ тѣхъ и начинътъ за опазване отъ повреди. Въ отдѣлна таблица сѫ дадени за сѫщите стоки обемътъ имъ за 1 метрически или английски тонъ тежестъ. Тази таблица е главниятъ факторъ при опредѣляне на навлото за известна стока, тъй като навлото обикновено се опредѣля за тонъ тежестъ, а обемътъ опредѣля количеството стока, която може да се побере въ дадено помѣщение на кораба, т. е. неговата товароспособностъ за даденъ видъ стока. Следватъ следъ това редъ полезни таблици за бързо превръщане на разни мѣрки отъ единъ видъ въ други, за да служатъ за помагало при минаване отъ една система къмъ друга, споредъ странитѣ и тѣхната практика. Дадени сѫ сѫщо така практически таблици съ указания за опредѣляне на здравината и издръжливостта на разни вѫжета и вериги, указания на разните видове бои и пр. Отъ особенъ интересъ е приложението къмъ книгата съ изводки отъ английския законъ и правилата на Board of Trade, за товарене на зърнени храни въ насипано състояние отъ Средиземно и Черно морета за пристанища извѣнъ Гибралтарския протокъ. Тѣзи правила сѫ задължителни на континента и неспазването имъ влѣче следъ себе си глоби, достигащи до голѣми раз-

мѣри. Тѣ скъ особено необходими за нашите корабоводачи, корабопритекатели и товарачи сега, когато Българското търговско параходно дружество откри континенталната си линия.

Наржчикътъ се появя точно на време и иде да запълни една голѣма празнина въ нашата морска литература. Книгата може да се достави направо отъ автора или чрезъ канцелариите на Г. У. тѣло на Б. Н. М. Сговоръ ул. „Царь Боросъ“ № 6.

Трудове на Опитната ихтиологична станция въ гр. Созополь за 1933 г. Томъ II. (Издание на Министерството на народното стопанство). Бургасъ, печатница Н. В. Велчевъ, 1934 г.

Благодарение на пропагандата и дейността на Българския народенъ морски сговоръ, нашата бедна морска литература все повече и повече се обогатява съ твърде бързъ темпъ. Това явление трѣбва да ни радва, защото по този начинъ морскитѣ въпроси у насъ ще бѫдатъ добре освѣтени, а чрезъ това ще си създадемъ едно пратвилно и твърдо схващане за голѣмото значение на морето за нашия стопански животъ.

Въ края на 1934 г., по инициатива на началника на Ихтиологическата станция въ гр. Созополь, г-нъ А. Нечаевъ е отпечаталъ втория томъ на „Трудове на опитната ихтиологична станция въ гр. Созополь, за 1933 г.“ Книгата, обикновенъ форматъ (84 страници), съдѣржа следните 6 интересни въ научно-морско отношение статии:

1. Черноморскиятъ паламудъ—отъ А. Нечаевъ.
2. Маркирането на прелетнитѣ скумрии „чирузи“ презъ пролѣтта 1933 г.—отъ А. Нечаевъ.
3. Нѣкои наблюдения върху малките морски каракуди—отъ А. Нечаевъ.
4. Нѣкои биологични и хидрологични наблюдения—отъ А. Нечаевъ.
5. Наблюдения върху разпределението на солеността и температурата въ бургаския заливъ и близките предъ него открыти води—отъ Стр. Черневъ.
6. Фауна листа на нашите бракични води — отъ Р. Вълкановъ.

С. Н. И.

Трудове на Опитната ихтиологична станция въ гр. Созополь за 1934 година. Томъ III. (Издание на Министерството на народното стопанство). Печатница Н. В. Велчевъ, Бургасъ 1935 г.

Третият томъ на „Трудове на опитната ихтиологична станция въ гр. Созополь“, излѣзъл отъ печать въ края на 1935 година, обема 84 страници, при следното сържание:

1. Къмъ ихтиологичните и биологични станции въ предъла на Мраморно и Черно морета (5 страници).

2. Гебедженското езеро като риболовенъ и раколовенъ теренъ—отъ А. Нечаевъ (16 страници).

3. Нѣкон биологични и хидрологични наблюдения — отъ А. Нечаевъ (21 страници).

4. Созополь като риболовенъ центъръ—отъ Стр. Черневъ (18 страници).

5. Предпазване на рибарските мрежи — отъ Стр. Черневъ (23 страници).

Ние препоръчваме тия интересни трудове на Опитната ихтиологична станция въ гр. Созополь на всички, които се интересуват отъ научното изследване на нашите прибрежни води.

С. Н. И.

Художествени изложби въ Варна

Единъ много похваленъ починъ на Варненската градска управа и на Дирекцията на варненския народенъ театъръ е да се устройватъ въ фойето на театра, изложби на български художници. Тия изложби безспорно ще допринесатъ много да се развие художествениятъ усърътъ у широките кръжове на варненското гражданство, а, освенъ това, ще ги запознятъ постепенно чрезъ непосредствено съзерцание съ най-ценните творения на нашите майстори. Наредъ съ това тъ даватъ потокъ на община и други институти въ града да откупуватъ картини, чийто постепенно нарастващъ брой ще направи възможно създаването на постоянна картинна галерия въ Варна, каквито има вече въ много по-малки градове, а даже и въ с. Пордимъ.

Началото биде поставено съ изложбата на Иванъ Христовъ. Художникъ съ висока култура и въпрѣки това съ запазена самобитност и голѣма интуиция. Преди всичко, майсторътъ на нашата стара кѫща. Нея той рисува обикновено безъ обитатели; обаче, въпрѣки това, неговите кѫщи излъчватъ животъ, ала живота на миналото, чийто ритъмъ той фиксира на платното. Но тукъ ни интересува главно морските му работи, защото, напоследъкъ, той възсъздава и родното крайбрѣжие, обаче, и тукъ по-вече го привлича миналиятъ животъ и морето му се явява не като самоцель, а по-скоро като пейзажъ и обстановка на миналь животъ. Вниманието му спира не самото море съ своята необятност, въечно движение и безспирна промѣнилостъ, а крайбрѣжието, и то неговите стари постройки, които ни говорятъ съ езика на миналото: почти нѣма негова морска картина безъ стара кѫща. Затова, като изразъ на нѣщо минало и преходно, тъ създаватъ неминуемо меланхолно настроение. Съ тоя свой романтиченъ историзъмъ Христовъ разкрива нови хоризонти за морската ни живопись.

Все пакъ, има и платна, на които морето се явява съ самостоятеленъ животъ, съ естествено движение и ритъмъ, съ сочни естествени багри и колоритъ; такава е, напримѣръ, картината „Созополскиятъ заливъ“ — едно отъ най-хубавите му платна отъ варненската изложба. И ние съмѣтаме, че ако Христовъ отдѣли повече внимание на комбинацията, стара кѫща и морски пейзажъ, морската ни живопись би спечелила значително.

Ако творчеството на Ив. Христовъ не си поставя за цель да овладѣе широкото, развихрене море, последното представлява стихията на Христо Каварналиевъ — вторият изложителъ презъ този сезонъ, който се явява вече специално съ морска изложба. Каварналиевъ е роденъ марионистъ. Отъ дете още той се е срастналъ съ морето, живѣлъ е постоянно съ неговия животъ, вникналъ е въ разноликия му характеръ, запозналъ се е съ цѣлото му разнообразие, ала го е преживѣлъ, преди всичко, като стихия и като такава предимно то става предметъ на неговата живопись. Каварналиевъ нахвърля разбушуваното море, съ неговото замайващо величие, съ една ненадмината лекота. На последната му изложба дори тая лекота се чувствува дотамъ, че не може да се отрази впечатлението на известна маниерност. Ала, въпрѣки това, и сега неговите раззвълнувани морета поразяватъ съ своята гигантска мощь и първична разбушуваностъ.

Нова страна въ неговата живопись разкрива ония картини, на които той представя патриархалното минало на Варна отъ предосвободителната епоха и непосредствено следъ освобождението. Нѣколко табла съ богатъ колоритъ и старинна техника ни пренасятъ въ стара Варна, съ нейната приютива затвореностъ и цѣлостна простота. Неговиятъ талантъ се проявява и въ долавяне на душата на старинни кѫщи, които възсъздаватъ удохотовени и пълни съ настроение. Отъ друга страна, обаче, въ тая му изложба бие на очи едно разнообразие въ жанръ и техника, което създаваше впечатление на еклектицизъмъ, не даваше да изпълни достаътъично специфичното и симобитното у художника. Затова бихъ му препоръчалъ, въ бѫдеще да се ограничи въ онъ жанръ, който най-много допада на художническия му натюръ и който преди години му създаде име, а именно да се стреми да доовладѣе докрай скѣлата на морето — отъ огледалното му спокойствие до демоничната му развихреностъ. Това сѫ неизчерпаеми сюжети, които сѫ достатъчни да изпълнятъ едно жизнено дѣло. Това би било най-серийното отношение къмъ собственния талантъ всъ-какви отклонения могатъ само да му вредятъ. А той може и трѣбва да даде още много на нашата морска живопись.

Проф. Я. Арнаудовъ

1. Вълни — Е. Багряна.
2. Моряшка пѣсень и Морски капки — Стефанъ Ив. Стояновъ.
3. Да бѫдемъ внимателни — И. 4. България и укрепяването на Проливътъ отъ Турция — лейт. Панчевъ.
5. Паметникъ на българския морякъ — И. 6. Съвременни военни кораби — Г. Панчевъ.
7. Нужденъ ли е на България флотъ? — Найденъ Памукчиевъ.
8. Разузнаването на руския подводникъ на минните загради предъ Варна, на които се удари нѣмскиятъ подводникъ U 45 въ Варна — Морякъ.
9. Поставяне на минните загради предъ Варна — Т. Филковъ.
10. Из-за — И. 11. Последна почтъ — Проф. Я. Арнаудовъ.
12. Корабоплавателната проблема въ дунавските и балканските страни — инж. Т. Делистояновъ.
13. Срѣди Крумъ Кънчевъ.
14. Завръщане — Добринъ Василевъ.
15. Отъ корабната палуба — Д. Марковъ.
16. Баронъ фонъ Шпигелъ на ловъ — прераз. Д. Марковъ.
17. Манастиръ Св. Димитрий въ двореца Евксинографъ при Варна — архим. Иннонентий.
18. Знаете ли да плувате? — прев. Иванъ Райновъ.
19. Спасителна служба по морето и Дунава — И. Райновъ.
20. Къмъ тайната на морските дълбочини — Д-ръ Г. В. Паспалевъ.
21. Външнъ политически прегледъ — Б. П.
22. Морски обществени новини — Морски обществени новини.
23. Официаленъ отдѣлъ.
24. Книжнина — С. Н. И.
25. Художествени изложби въ Варна — Проф. Я. Арнаудовъ.

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА ЗА

**ТРИНАДЕСЕТА ГОДИШНИНА
НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ**

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

ОРГАНЪ НА БЪЛГАР. НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Годишенъ абонаментъ 150 лева. На членовете на Б. Н. М. С., които съм издължили членските си вноски за 1936 год., списанието се изпраща безплатно. Абонаментът се плаща предварително.

Умоляватъ се г. г. сътрудниците на сп.
„Морски Сговоръ“ да пишатъ ръкописите си отчетливо, по възможность на пишеща машина, и на официалния правописъ. При неспазването на последния, редакцията ще се види принудена да спада известна част отъ хонорара.

Неодобрени ръкописи не се връщатъ.

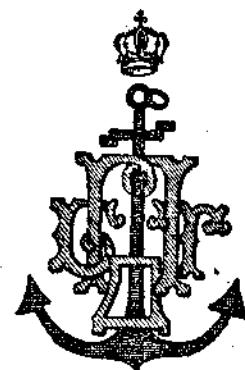
• Отъ Редакцията.

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО — ВАРНА

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

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

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



Пътуванията за Леванта — Близкия изтокъ се извършватъ съ голъми и луксозни параводи, типъ — „Царь Фердинандъ“ при всички удобства за приятно и неусъщно пътуване по морета, които съдържатъ беъзподобни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелите и осияния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метри надъ морската повърхност.

Последното пътуване дава възможност да се посетятъ 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 днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения, два пъти презъ седмицата, и между всички български черноморски пристанища съ луксозния и бързоходен параводъ „Евдокия“.

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

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

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

И при екскурзии до Цариградъ и обратно, и при пътуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пътниците ще получаватъ и, ако желаятъ, могатъ да получаватъ и храната си тамъ на сравнително износни цени.

Разписанията, както и тарифите на всички пътувания, които извършватъ корабите на Българското търговско параводно д-во, редовни и извънредни, съ дадени въ отдеълень 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 поддържатъ два пъти въ месеца съ параводите „Бургасъ“ и „Ц. Фердинандъ“, само отиване или само връщане, безъ храна, съ:

I класъ — 3915; II — 2915 и III — 1915.

Презъ лятните месеци, отъ 1-и 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 нѣкое пристанище по разписание, както следва:

I класъ — 6015 лв. II — 5015 и III — 4015 лв., включително и храната.

II. Цените на билетите по нашето крайбръежие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лятното разписание, отъ 15 и май до 15-и септември, съ право на ношуване въ Шарево въ помъщението 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 ношуване на параводите, съ:

I класъ отъ лв. 2100 до 1600 споредъ положението на мястата.

II 1550 . 1150

III 700

За храната се плаща:

по Александрийската линия: закуска — 22 лв., обядъ — 70 лв. и вечеря — 70 лв. а пъленъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

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

Do Цариградъ и обратно, презъ лятния сезонъ, само съ параводите, които правятъ 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., пъленъ абонаментъ — 100 лв.

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

Горното важи за 1936 година.