

ТОРСНИ СГОВОРЪ



XVII година

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

**ЗА ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ**

Основано въ 1864 година.

Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

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

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

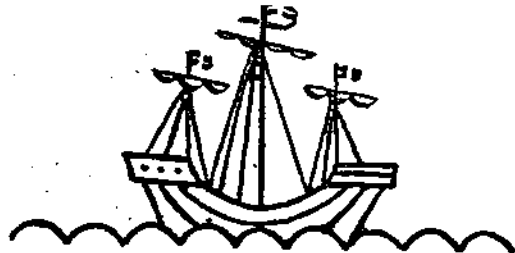
Земедѣлскитѣ стопанства, земедѣлскитѣ кредитни и кооперативни потребителни
сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчийскитѣ и занаятчийскитѣ
кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

ИЗВЪРШВА:

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

Седалище и управление въ София

10 клона и 48 агенции въ всички производителни, земедѣлски
градове и села, 250 популярни банки въ цѣлата страна, които
извършватъ влогово-акредитивна служба. Постоянна кооперативна
изложба въ София.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 17.
Варна, юний 1940 год.

Уренда
Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ

Брой 6.
Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

В. И.

СЛЪТИ СЪБОРИ

Непредвидени обстоятелства попръчиха миналата година да се свика XVI-тиятъ редовенъ съборъ на организацията. Събитията, които изживяваме, не по-малко влияятъ и сега за правилния животъ на всички организации.

Въ началото на септемврий, обаче, намъ предстои да свикаме редовния съборъ на организацията ни, за да разгледаме дейността си за 1938 и 1939 години. Шестнадесетиятъ и осемнадесетиятъ редовни събори ще бждатъ слѣти въ единъ.

Делегатитъ на организацията ще има да се произнесатъ за двегодишна дейностъ и то презъ времена, когато политическиятъ условия създадоха най-неблагоприятна атмосфера за културенъ общественъ животъ.

Въпреки това, обаче, тѣ има какво да отбележатъ, като придобивка за морската идея. Най-сѣщественитъ точки на дейната ни програма отъ създаването на организацията до сега се осъществиха презъ този периодъ отъ време. Дирекцията на воднитъ съобщения и Дунавското рѣчно корабоплаване сѣ осъществени. Само тѣзи придобивки сѣ достатъчни, за да оправдаятъ сѣществуванието на организацията и положениетъ усилия отъ всички наши изпитани дейци.

Но делегатитъ на XVI-тия и XVII-тия слѣти събори ще има да констатира, че колкото политическата обстановка и да не е благоприятна за развои на културнитъ организации, ние сме въ надвечерието на осъществяване на най-големия ни идеалъ — унищожаване на неправдитъ отъ Ньойския диктатъ.

Защото Парижкитъ диктати станаха вече достояние само на историята, която ще ги постави въ основата на причинитъ за днешната война.

Нашето право за възвръщане на отнѣтитъ ни територии и възстановяване на нактърненитъ ни национални идеали не се отричатъ даже отъ тѣзи, които двадесетъ години кроиха всевъзможни комбинации, за да спратъ естествения ходъ на събитията.

А унищожаване на неправдитъ значи възвръщане на племето ни неговитъ идеали на море. Защото морската ни идея бѣше най-силно засегната отъ Ньойския диктатъ. Защото отнемайки ни морето, културнитъ победители смѣтаха за винаги да ни поставятъ въ икономическа зависимостъ, за да убиятъ всички възможности за новъ подеиъ на племето ни.

Свиднитъ бръгове на източна Добруджа и егейскитъ простори наково ще разкриятъ тѣзи възможности за насъ.

Делегатитъ на този съборъ ще има да набележатъ и предстоящата ни дейностъ въ връзка съ новитъ условия, които се откриватъ.

Заедно съ възстановяване на надеждитъ на народа ни морската идея изниква съ още по-голяма сила и ни налага нови и по-големи грижи и задължения.

Ние не се съмняваме, че делегатитъ на слѣтитъ събори ще намѣрятъ най-правилни решения на предстоящитъ имъ въпроси и съ присѣщата имъ сериозностъ ще дадатъ своитъ насоки за нова творческа дейностъ. Защото едва сега настѣхва времето, когато проповѣдванитъ идеи ще станатъ действителностъ.

Морската идея, носена грижливо въ сърцата на своитъ апостоли презъ изтеклитъ двадесетъ години, става действителностъ и всенародна придобивка. Българското племе приближава своитъ естествени граници и слиза къмъ заветното Бѣло море.

Въ тѣзи моменти на всенародни възжеления ние можемъ да бждемъ само доволни, че изпълнихме своя дългъ, като запазихме нашата въра въ по-свѣтло бждеще и подѣржахме нашата идея до деня, когато тя става общенародна.

Нека пожелаемъ на слѣтитъ събори, които се свикватъ въ такива исторически моменти, да дадатъ изразъ на всеобщитъ възжеления чрезъ насокитъ и решенията, които ще взематъ, за да очертаятъ общитъ контури на новия националенъ подеиъ въ връзка съ морето.

Вариклечковъ, адмиралъ О. З.

КОГА И КАКЪ?

Кога и какъ германцитѣ ще извършатъ своя последенъ ударъ срещу владичицата на моретата? Ето въпросътъ, който си поставятъ сега милиони и милиони хора, ето въпросътъ, отъ чието решение еднакво зависи съдбата на Англия и Германия, а чрезъ тѣхъ и на цѣлия свѣтъ.

Съ свѣткавична бързина Германия окупира две и разгроми други петъ държави, отъ които едната бѣ първостепенна велика сила. Други нѣколко държави треператъ за утрешната си съдба. Гаранциитѣ на Англия не само никому не помогнаха, но се оказаха фатални за „облагодетелствуванитѣ“...

Надъ Европа, дори надъ цѣлия свѣтъ, сега витае все сжиятъ съдбоносенъ въпросъ: кога и какъ?

Вѣрно е: Германия има сега въ свои ржце почти цѣлото западно-европейско крайбрѣжие (съ изключение на испанското и португалското), съ стоициитѣ му военно-морски бази и великолепно изходни пунктове за германскитѣ подводници, летала и транспортни кораби. Отъ това крайбрѣжие, като чели, каналътъ Ламаншъ е особено удобенъ за бързо пренасяне на войски отъ континента на английския островъ. Почти цѣла Англия е сега подъ непосредствения обсегъ на германскитѣ летала, настанени въ база непосредствено до самата Англия. Всичко това като че иде да подсказва, какво именно презъ този каналъ ще бжде осъществена мечтата на Наполеона — десантъ на английския брѣгъ и разгромяване на този непобедимъ до сега островъ.

Но... Англия все още владѣе моретата. Въпрѣки чувствително измѣнното се съотношение на силитѣ между флота и авиацията въ полза на последната, авиацията далечъ още не може да се мѣри съ флота, а още по-малко — да може да му отнеме господството по моретата, което ще остане още дълги години чисто флотски прерогативъ.

Тѣкмо този флотъ го има Англия. Все за да не загуби това владение на моретата, Англия се реши да се дискредитира предъ цѣлия свѣтъ и смѣрно да обиди своя толковагодишенъ вѣренъ съюзникъ, като предприеме акцията въ Оранъ при само предполагаемата опасностъ, че френскитѣ кораби може да попаднатъ въ германски ржце. Англия не се нито интересува за френската авиация. Но тя рискува и престижъ, и съюзникъ, само да постави подъ ржка или да унищожи това, което евентуално можеше да засили морската мощъ на противника — корабитѣ.

Германия помни, не забравя, че акцията ѝ въ Норвегия висѣше на косъмъ все поради това английско владение на моретата. Ако тази акция не свърши за германцитѣ съ катастрофа, това се дължи само на лошото командване и необяснимо пасивното държане на английския флотъ въ Скагеракския протокъ, презъ който се пренасяха оржията, мунициитѣ, подкрепленията, па даже и храната на германския експедиционенъ корпусъ. Вѣрно е, и авиацията пренесе нѣщо. Но това е капка въ морето. А съ една капка цѣла държава не се засилва.

За да сломи Англия, за Германия има следнитѣ три възможности:

Германия да успѣе напълно да изолира отъ английскитѣ морски сили канала Ламаншъ въ участъка между Шербургъ и Дюнкеркъ и съ това да постигне съкровено желание на великия корсиканецъ — да овладѣе канала за пренасяне на десантнитѣ войски. Това би могло да се опита чрезъ мини, мрежи, подводници, леки надводни сили и флотската авиация. Но германцитѣ знаятъ, че при наличието на могщия английски флотъ и когато се касае не вече за нѣкоя „гарантирана“ държава, а за собствената кожа, всичко това ще бжде твърде рискувано и несигурно. Дали тѣкмо методичнитѣ германци ще се решатъ да поставятъ на несигурна основа най-решителната си офанзива, отъ която ще важни изходътъ на цѣлата война?

Все пакъ — това е една възможностъ. Кой знае, може би германската военно-морска техника би могла да постигне това пълно и сигурно изолиране на канала отъ английския флотъ. Ако да — тогава съдбата на всемогуща Англия сигурно ще се реши по пѣтя на Наполеона: чрезъ десантъ, прехвърленъ презъ този каналъ, защото колкото и да се е приготвила, Англия не ще може дълго да устои на свѣткавичнитѣ удари на германскитѣ бронирани и блиндирани дивизии, предъ които дори и героична Франция бързо преклони глава.

Ако, обаче, германската военно-морска техника не е отишла още толкова напредъ, тогава все пакъ остава като много вѣроятно свѣткавичното заемане отъ германцитѣ на Ирландия. Бързамъ да добавя: да се земе Ирландия отъ германцитѣ съ единъ бързъ, свѣткавиченъ, почти еднократенъ десантъ е много по-лесенъ изпълнимо, отколкото да се стовари десантъ на английска почва, който ще срещне цѣлата организирана и отчаяна съпротива на биещата се вече за непосредственото си спасение добре въоръжена Англия, и който десантъ ще трѣбва непрекъснато дено и ноще да се допълва, снабдява и продоволствува съ оржия, муниции, танкове и нови войски, докато при десанта въ Ирландия ще се разчита на несравнено по-слаба съпротива, а намирането на англичанитѣ въ помощъ на Ирландия или ще бжде благоразумно отхвърлено отъ самитѣ ирландци, или неминуемо ще има сжия десантенъ характеръ, както и акцията на самата Германия.

А защо е Ирландия на германцитѣ?

— За да се сломи морска Англия чрезъ самото море чрезъ морската блокада.

Съ заемането на западноевропейскитѣ брѣгове Германия откъсна Англия отъ Европа. Отъ норвежкитѣ и западноевропейскитѣ пристанища съ своитѣ подводници и флотска авиация тя може доста да спѣва притока на материали и храна къмъ Англия презъ двата ирландски канала и презъ самата Ирландия (ние знаеме какво представляваще въ вносно отношение невоюваща Италия за Германия). Обаче това е все още недостатъчно и твърде несигурно. При това каналътъ Св. Георги се по-лесно подава на германския контролъ, но северниятъ ирландски каналъ (между северна Ирландия и Шотландия), чийто два брѣга сж въ английски ржце, е още твърде мжчно до-



Нощна смѣна

стапенъ за германскитѣ подводници, а за действия на германската авиация е още по-малко удобенъ.

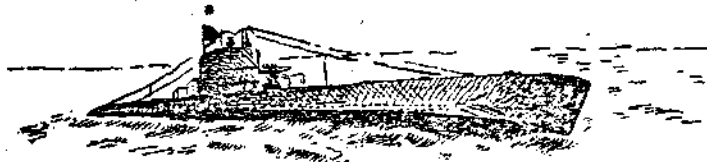
Германия би могла сравнително много полесно и безъ голѣми жертви да заеме цѣла Ирландия, включително и английската ѝ частъ. И тогава положението на Англия, поставена въ морски клещи и обградена отвсѣкжде съ германскитѣ подводници и въздушни бази, би било безизходно. Въ такъвъ случай Англия или веднага би капитулирала, или най-много следъ два-три месеца усилената блокада би била напълно изгладнена и принудена да падне на колѣне и да проси миръ.

Има още една възможностъ: ударътъ срещу английскитѣ колонии. Обаче, Англия ги има по цѣлото земно кълбо. Нѣкои отъ тѣзи колонии могатъ сравнително лесно да бждатъ заети отъ Германия и Италия — наприкладъ тѣзи въ Африка. Но Англия има колонии и въ Срѣдна Азия, въ Австралия, въ Океания и въ Америка. Ние не виждаме какъ Германия и Италия биха могли, даже

съ помощта на Русия, да заематъ наприкладъ Австралия или Канада. — Всички крака и ржце на Англия не биха могли да бждатъ отрѣзани. А когато се отрѣже само единъ кракъ или ржка, не се умира, толкова повече, че Англия ги има доста много. Но когато се прободатъ самото сърдце или се лиши отъ хранящитѣ го животворни сокове, то или отведнѣжъ престава да тупти или постепенно отслабва, замира и следъ това спира. Тогава цѣлиятъ организъмъ умира.

Заклучение:

Отъ тритѣ възможности срещу Англия: непосредственъ десантъ презъ Ламаншъ въ английския островъ, ударъ срещу колонии или задушаването на Англия чрезъ ефикасна морска блокада (възможна само следъ заемане на Ирландия отъ германцитѣ) това последното изглежда най-лесно, свързано съ най-малко жертви и най-сигурно водещо къмъ пълна германска победа надъ Англия.



п. в.

Заградната мина

Наредъ съ многобройнитѣ срѣдства, използвани на море за отбрана на брѣговетѣ, служатъ и минитѣ за заграждане. Голѣмото значение на това морско оръжие се подчерта особено силно презъ Свѣтовната война, а и днесъ една голѣма частъ отъ действията, които се развиватъ въ Северно и срѣдиземно морета, се падатъ на минното оръжие.

Какво представлява въ сжщностъ заградната мина?

Тя се състои отъ кълбообразно, крушевидно или цилиндрично стоманено тѣло, затворено херметически и достатъчно здраво, за да устои на водното налѣгане.

Долната частъ на това тѣло се използва за поставяне на нѣкакво взривно вещество, наречено зарядъ, което въ близко минало се състоеше отъ пироксилитъ, а днесъ е тротилъ, пикринова киселина и пр. и то въ такова количество, позволяващо на мината да плава въ водата.

Зарядътъ достига отъ 100 до 450 кгр.

Посрѣдствомъ здраво телено вжже и металическа котва, заградната мина се задържа здраво за морското дъно, като се оставя да стои подъ водната повърхностъ, въ зависимостъ срещу какви бойни кораби ще бжде използвана, на дълбочина отъ 1 до 10 метра.

Общата тежестъ на една комплектна мина е отъ 500 до 2000 кгр.

Обикновено мината се възпламенява, когато корабътъ се удари въ нея и следствие на удара предизвика действието на различнитѣ възпламенителни прибори.

Отъ силния взривъ, подводната частъ на ко-

раба, която е най-уязвима и най-слабо защитена съ броня, се разкъсва.

Освенъ минитѣ съ котва, използватъ се и такива, които се нагласяватъ свободно да плаватъ на опредѣлена дълбочина подъ водата въ мѣста, гдето има течения, които ги влачатъ и блѣскатъ върху движещитѣ се кораби.

За държавитѣ, които иматъ малкъ флотъ и слаба брѣгова артилерия, заградната мина има огромно значение за защита на брѣга.

Значението на минната отбрана се основава не само на силното ѝ разрушително действие върху кораба, а и въ голѣма степенъ на моралното влияние, което тя оказва на противника, като скрита и неочаквана опасностъ.

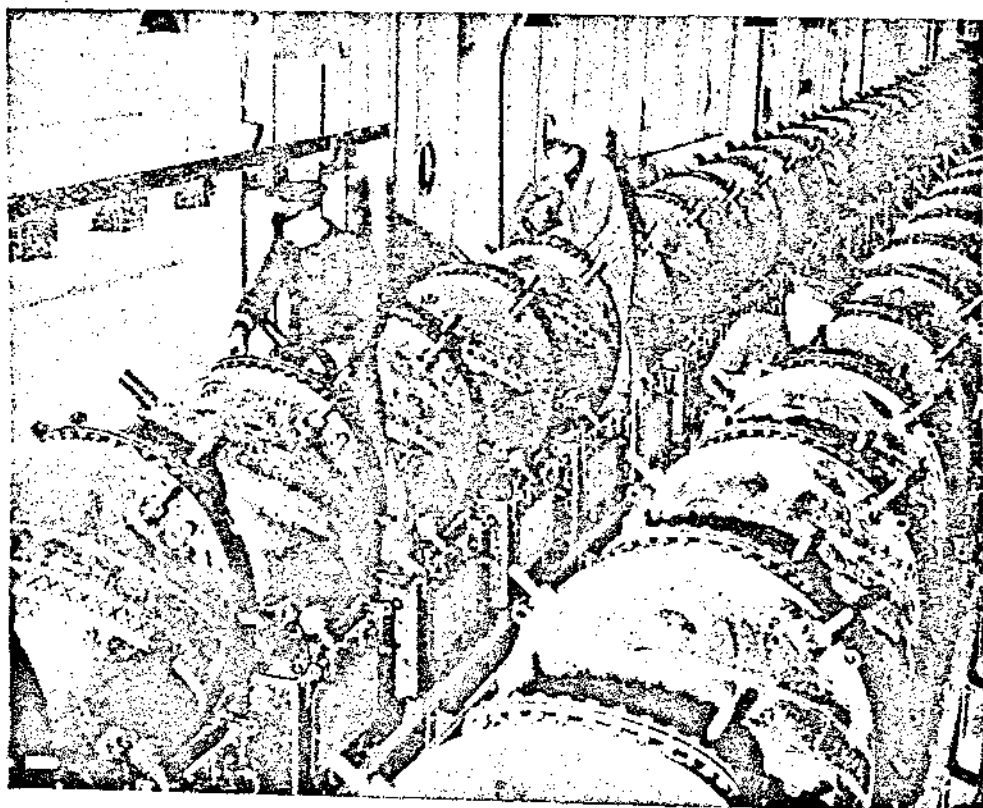
Предчувствието за такава скрита опасностъ, очакването всѣки моментъ да се взриве нѣкоя мина подъ кораба, заставя и най-смѣлитѣ моряци да бждатъ по-внимателни и да направляватъ корабитѣ съ твърде голѣма предпазливостъ.

Ето какъ съ своето морално въздействие заграднитѣ мини задържатъ стремителността на неприятелскитѣ кораби, предпазватъ брѣга отъ внезапни и неочаквани нападения и способствуватъ твърде много за упоритата отбрана на крайбрѣжията.

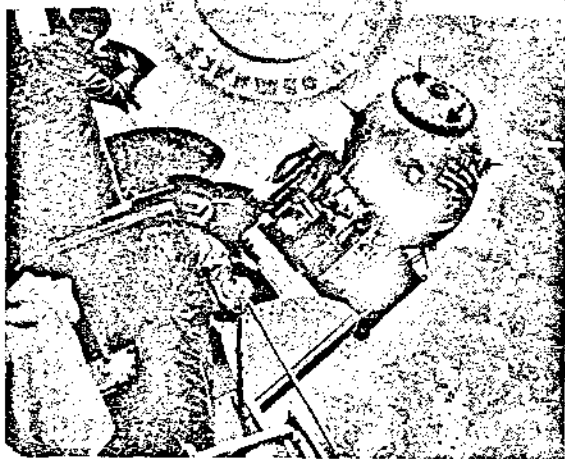
Въ общи черти заградната мина служи като важно допълнение за отбраната на брѣга, дори и въ случаитѣ, когато той съ нищо не е защитенъ.

Заграднитѣ мини държатъ противника далечъ отъ брѣга, а съ това намаляватъ чувствително възможноститѣ му за успѣшна стрелба по сушата.

Съ мини могатъ да се осѣятъ изходитѣ на неприятелскитѣ бази и пристанища, като по този



Редове отъ заградни котвени галваноударни мини, пригодени на борта на единъ британски миненъ заградителъ за хвърляне



Заградна мина въ момента на хвърлянето ѝ от кърмата на кораба.

начинъ противниковитѣ кораби се задържатъ за известно време затворени въ собственитѣ имъ води.

Изобщо, приложението на заградната мина въ съвременната морска война е толкова широко и разнообразно, щото всички отдѣлни случаи съставляватъ трудностъ за изброяване.

Корабитѣ, съ които минитѣ се поставятъ въ морскитѣ води, се наричатъ минни заградители. Въ зависимостъ отъ възлаганитѣ имъ задачи и мѣст-

нитѣ условия, тѣ биватъ различни по голѣмина и устройство.

За поставяне на минни заграждения служатъ специалнитѣ бързоходни военни кораби — минозаградители, а при липсата на такива служатъ и бързоходни търговски кораби.

Подводнитѣ минозаградители, притежаватъ грамадно преимущество предъ надводнитѣ такива, защото иматъ възможностъ да извършатъ операцията напълно скрито и въ тайна до момента, когато нѣкой неприятелски корабъ се удари на мина.

Въ последно време за поставяне на мини въ противниковитѣ води се използватъ и хвърчилата,

Най-голѣмиятъ подводень минозаградителъ въ свѣта е английскитъ подводникъ „Porpoise“, който носи 120 заградни мини.

Най-голѣмитѣ надводни заградители притежава Русия. Отъ тѣхъ заградителъ „25 октомврий“ — 4250 тона, побира 500 мини. По рано той се е наменувалъ „Наровъ“.

Почти всички леки кръстосвачи и изтрѣбители на морскитѣ държави сж приспособени за носене на заградни мини, обаче най-много такива могатъ да носятъ италианскитѣ леки сили.

Така напр. кръстосвачитѣ „Бари“ „Анкона“ и „Таранто“ могатъ да взематъ по 120, а кръстосвачътъ „Кварто“ 200 мини.

Лейтенантъ В. Паспалеевъ

Една страшна нощъ въ Фъртъ-офъ-Фортъ

Морскитѣ военни действия въ сегашната война сж безспорно пакъ въ центъра на общественото внимание, особно въ очакване на действията срещу британскитѣ острови — дълбока е увѣреността, че тукъ ще се разиграе краятъ на голѣмитѣ бойни комбинации, които тъй неузнаваемо прекрояватъ мрежата на държавнитѣ граници и внасятъ дълбоки преврати въ схващанията ни, както за воденето на войната, тъй и въ оценката на стойноститѣ, които изглеждаха като непоклатими основи на международния политически животъ.

И пакъ тѣзи действия сж нѣкакси тѣсно свързани съ действията отъ миналата свѣтовна война, и за да си ги обяснимъ ние неволно прибѣгваме до повече или по-малко аналогични примѣри отъ миналото. Това се налага още повече отъ обстоятелството, че узнаването на точната истина и даването на правилна преценка чрезъ актуални стойности ще можемъ да имаме едва дълго време следъ завършването на войната. Обстоятелства отъ държавенъ и стратегически характеръ налагатъ това забавяне; сжщото бѣше и въ миналата война.

Макаръ че двацетъ и нѣколко години сж изминали отъ свършването на свѣтовната война, сравнително точни освѣтления за много епизоди отъ нея ние узнахме едва презъ последнитѣ години. Така напримѣръ, за една страшна драма, преживѣна отъ голѣмия английски флотъ презъ нощта на 31 януари 1918 г., ние узнахме чакъ въ началото на 1939 г. Дотогава военната английска цензура не е позволявала нейното обнародване.

Като вземемъ предвидъ разногласията относно употребата на подводнитѣ кръстосвачи въ ескадренитѣ боеве, чрезъ включването имъ въ състава на линейнитѣ ескадри, това драматично произшествие заслужава особно внимание, макаръ да е станало преди повече отъ 22 години. То е интересно и поради неизвестността относно съсредоточаванията на голѣмитѣ морски сили отъ дветѣ воюващи днесъ страни, въ очакването на решаващитѣ действия около британскитѣ острови.

* * *

Замѣняването на лордъ Джелико графъ Скапа-Флоу съ лордъ Бити на поста главнокомандуващъ на британския флотъ се ознаменува съ решителенъ завои въ областта на британската стратегия и тактика. Докато Джелико и неговитѣ сътрудници поддържаха, че трѣбва да се запази недокосната мощта на флота, за да се запази и господството надъ моретата, Бити горещо проповѣдваше, че единъ новъ Трафалгаръ може най-добре да осигури това господство и още по-високо да издигне свѣтовния престижъ на Англия, както това направи първиятъ Трафалгаръ, който осигури на британския флотъ господството надъ моретата за цѣло столѣтие.

Намиращъ се подъ властта на тази идея, Бити увлѣче съ нея младитѣ сърдца и преведе Голѣмия флотъ отъ отдалеченитѣ бази на крайполярния Оркнейски архипелагъ въ базата Розитъ (въ залива Фъртъ-офъ-Фортъ при Единбургъ), като по близка до центъра на военния театъръ. Розитъ бѣ превърната въ непристъпна крепостъ съ гран-

диозна отбранителна система отъ най-съвременни средства, включваща въ себе си цѣлия заливъ. Тукъ изцѣло се съсредоточи Голѣмиятъ флотъ, и оттукъ Бити дирѣше решителна схватка съ германския флотъ.

Намиращиятъ се тукъ островъ Май бѣ превърнатъ въ британски Хелголандъ, а по линията Файфъ-несъ-Дънбаръ бѣ разстлано грамадно минно поле, усложнено съ засади и клопки отъ подводни мрежени заграждения, плаващи и наблюдателни баражи и безкрайни редове бонови заграждения на протежение отъ цѣли десетъ мили. Водното пространство между боновитѣ заграждения бѣ отдѣлено за тактическитѣ упражнения на флота и за образуването на скандинавскитѣ конвои въ залива Марго до Метилъ. По такъвъ начинъ флотътъ въ Розитъ съ право се смѣташе за напълно осигуренъ отъ всѣкакви изненади, въпрѣки близостта на бойния театръ.

Но въ цѣлата тази сложна отбранителна система имаше единъ твърде сериозенъ органически порокъ. Той се заключаваше въ фарватера. Минавайки всрѣдъ миннитѣ заграждения и заивайки покрай форпоста Май, фарватерътъ не позволяваше на флота следъ излизането му отъ загражденията веднага да се престроява въ походенъ редъ. Престрояването ставаше възможно само следъ като се премине източниятъ край на форпоста. Излизането на флота се затрудняваше отъ тѣснотата на прохода, поради което ескадритѣ се принуждаваха точно да следватъ една подиръ друга въ строга върволична колона, протегната по нѣкога на цѣли 50 мили и повече.

Положението се усложняваше още и отъ опасността отъ подводни атаки, което диктуваше необходимостта да се излиза въ открито море само нощемъ, съ голѣмъ ходъ и безъ свѣтлина, дори безъ върволични сигнали, а това само по себеси бѣше придружено съ известенъ рискъ, особно въ суровитѣ условия на зимното плаване. Ако се случеше нѣщо въ началото или въ срѣдата на такава великанска колона, движеща се съ голѣмъ ходъ въ свършена тъмнина и често въ мъгла, флотътъ лесно можеше да бжде ввлѣченъ въ катастрофа. Наистина, всѣко излизане на Голѣмия флотъ въ морския просторъ представляваше зрелище на сила, потискана отъ собственото си могъщество.

И тъкмо такава катастрофа стана въ една глуха януарска нощъ, сжщата, когато „германскиятъ“ „Флотъ на откритото море“ се готвѣше да извърши диверсия съ целъ да прикрие набѣга на своитѣ минни флотилии въ Паде-де-Кале. Тази набелязана диверсия, за която британското адмиралтейство узна въ последната минута чрезъ своитѣ тайни агентури, послужи като причина за прибрзаното излизане на британския флотъ, който се надѣваше да атакува призори главнитѣ сили на противника и да ги разбие въ общо сражение.

Ето тукъ, преди да засегнемъ самата катастрофа, е необходимо макаръ и съ две думи да изяснимъ едно тактическо нововъведение на адмиралъ Бити, приложено следъ като той стана главнокомандуващъ.

Нововъведението се заключаваше въ това, че като реши въ полъжителенъ смисълъ въпроса за възможността на тѣсни съвмѣстни действия на Голѣмия флотъ съ най-новия типъ подводници

(типътъ „К“, 2,650 тона, скоростъ 24 мили), новиятъ главнокомандуващъ разпореди тѣзи подводници да се включатъ въ състава на линейнитѣ ескадри. Съблзняваше го мисълта да ги използва въ генералното сражение съ германския флотъ и въ тритѣ фази на боя.

Особно примамливо изглеждаше използването имъ въ първата фаза, т. е. въ момента на сближението между главнитѣ сили на противникътъ, когато загубата на бойни единици преди самия бой би била особно тежка, както въ тактическо, така и въ морално отношение. Но по-малко съблазнителни изглеждаха подводнитѣ атаки и въ втората фаза на боя, съ развитието на артилерийския огънь, когато противникътъ вече е легналъ на боева лаксодромия, охраняващитѣ изтрѣбители сж се отдрѣпали и вниманието е отвлѣчено отъ взаимната канонада. Най-сетне твърде голѣма полза биха принесли подводниците и въ третата фаза на боя, при използването на последната като атакуватъ и унищожаватъ повреденитѣ и изостаналитѣ кораби.

Всички тѣзи съображения, разработени теоретически съ увѣреността, че практиката ще оправдае теорията, легнаха именно въ основата на новото разпореждане.

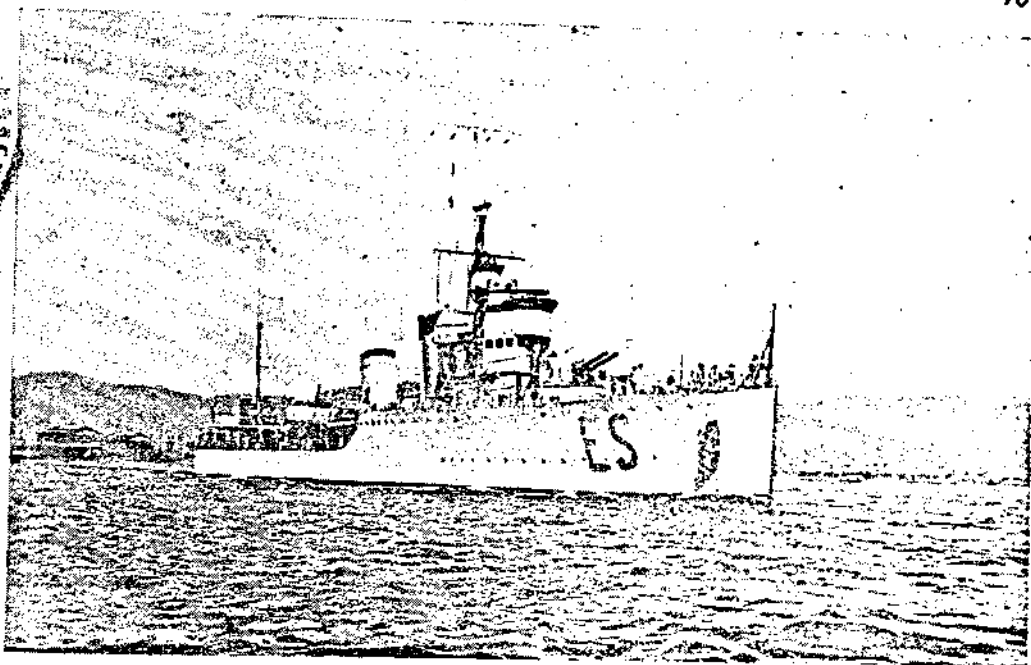
Разбира се, Бити си даваше отчетъ, че за осъществяването на тази тактическа идея е нужна голѣма подготвителна работа, че успѣшното ѝ прилагане се намира въ прѣка зависимостъ отъ тѣсния досегъ на подводниците съ командването, че този досегъ може да се развие само чрезъ продължителна практика и т. н. Всичко това той прекрасно съзнаваше. Бедата се състоеше въ това, че се водѣше война и затова практикуването трѣбваше да става въ боева обстановка.

Обаче тѣзи трудности не спрѣха главнокомандуващия, и той смѣло включи XII и XIII флотилии подводници отъ типа „К“ въ състава на линейния флотъ, като имъ даде наименованието „ескадрени“ и ги съсредоточи въ Розитъ, наедно съ цѣлия флотъ.

Щомъ отъ Лондонъ се получи сведение за набелязващата се диверсия на германския флотъ, отъ флагманския корабъ „Куинъ Елизабетъ“ се даде заповѣдъ за вдигане на пара. Въ 20 часа бѣ подаденъ сигналъ: „Снеми се отъ котва последователно, по реда на диспозицията. Ескадрена скоростъ 21 мили“. Този редъ на снемане отъ котва осигуряваше своевременното потегляне на ескадритѣ въ обикновенния нощенъ походенъ редъ при преминаването зоната на охраната въ водния районъ на Форть.

Походниятъ редъ се състоеше отъ една килватерна колона, построена поескадрено, при което промеждутѣцитѣ между ескадритѣ бѣха по петъ мили, а само промеждутѣкътъ между крайната ескадра на главнитѣ сили и ариегардната V линейна ескадра бѣше увеличенъ на десетъ мили. Съставитѣ отъ голѣмитѣ кораби имаха, въпрѣки нощното време, охрана отъ изтрѣбители за въ случай на подводни атаки.

Флотилиитѣ подводници отъ типа „К“ заемаха въ тази върволична колона следнитѣ мѣста: XIII флотилия, водена отъ разрушителя „Фирлестъ“ и състояща се отъ „К-11“, „К-22“, „К-17“, „К-14“ и „К-9“ се движеше въ авангарда, въ състава на



Италианският
изтрѣбителъ
„Есперо“

ескадрата линейни кръстосвачи; XII флотилия, водена отъ разрушителя „Айтърилъ“ и състояща се отъ „К-4“, „К-7“, „К-6“, „К-5“ и „К-3“, влизаща въ състава на главните сили, следваше непосредствено подиръ тяхъ въ десетимилния промеждутъкъ.

Нощта бѣше мрачна, небосводътъ бѣ покритъ съ облаци, духаше остъръ леденъ вѣтръ, но морето бѣше относително спокойно.

Върволичната колона се бѣ разтегнала толкова, че когато челните кораби се подравняваха съ форпоста Май, крайните стоеха въ залива Розитъ още закотвени. Въ кълбата на зимните изпарения, изчезвайки въ мрака, преминаха „Сенъ Винцентъ“, „Херкулесъ“, „Нептунъ“, „Сюпербъ“ и другите мастодонти отъ I бойна ескадра; премина великолепенниятъ „Куинъ Елизабетъ“ подъ флага на главнокомандуващия; преминаха „Орионъ“, „Центурионъ“, „Монархъ“, „Кингъ Джорджъ V“ и другите саръхдреднаутъ отъ II бойна ескадра. Една подиръ друга плаваха колоните, като величествени призраци. Изглеждаше, че не ще иматъ край.

Когато главните сили преминаваха заграждения при Фъртъ, на подводника „К-22“ внезапно се заклони кърмилото. Подводникътъ се метна наляво, описа координатъ отъ 16 румба (180°) и, като премина покрай борта на „К-17“, се връза въ „К-14“. Двата подводника се спрѣха съ разкъсани носове. Командиритъ имъ не бѣха успѣли да се опомнятъ, когато изъ мрака право върху тяхъ изплава огроменъ силуетъ. За да предотвратятъ новото нещастие, двата подводника запалиха походните свѣтлинни. Изплавалиятъ силуетъ бѣше на линейния корабъ „Инфлексибълъ“. Понеже не знаеше за станалото и не бѣ получилъ сигналъ за бѣдствие, кръстосвачътъ реши, че е попадналъ въ флотилия отъ миночистачи, но тъй като върху му лежеше отговорността за точното запазване на мѣстото си въ строя при сложните условия на плаването въ тъмнината между минните полета, командирътъ му не се реши остро да измѣни курса си, а само леко се отклони настрана, смѣтайки да премине съвсемъ

близо до миночистачитѣ. А тъй като дължината на подводникитѣ отъ типа „К“ три пѣти надминаваше дължината на миночистачните кораби, то естествено „Инфлексибълъ“ съ пълненъ ходъ се връза въ „К-22“.

Всичко това видѣ командувачиятъ на XIII подводна флотилия, намиращъ се на „Фирлесъ“. Желаяйки да отиде на помощъ, но като не искаше да рискува да завие надѣсно, за да не се натъкне на минното заграждане, той постави кърмилото си наляво, вследствие на което излѣзе на лѣвия бортъ на Голѣмия флотъ, като увлѣче подире си следващитѣ го „К-11“, „К-17“ и „К-9“. Сега, за да се съедини съ своитѣ пострадали подводници, трѣбваше да заобиколи цѣлата безкрайна върволица на линейния флотъ, което би заело твърде много време, и затова командувачиятъ на флотилията реши да прѣсѣче строя, като се възползува отъ десетимилния промеждутъкъ, но въ тъмнината събка пресмѣтането си и попадна въ петимилния промеждутъкъ, между IV линейна ескадра и XII подводна флотилия, възглавявана отъ флотиловодача „Айтърилъ“.

Самиятъ „Фирлесъ“ и непосредствено следващиятъ задъ него „К-11“ успѣха да преминатъ, но „К-17“ попадна подъ тарана на „Айтърилъ“. Ударътъ бѣше страшенъ. Остриятъ носъ на флотиловодача прерѣза подводника, като премина презъ каютъ-компанията. Кърмовата частъ на „К-17“ бавно проплава покрай борта и потъна, а носовата като камъкъ отиде на дъното. Цѣлата обслуга загина. Самиятъ флотиловодачъ пъкъ се оказа съ отрѣзанъ носъ и се спаси по чудо.

Дветѣ флотилии въ пълно безредие се стѣпиха на купъ. Отъ всички страни се чуваха викове за помощъ, сиренитѣ тревожно виеха. Но флотътъ продължаваше своето движение, като увеличаше въ водовъртежитѣ давящитѣ се хора. Впрочемъ въ даденитѣ условия иначе той не можеше и да постѣпи за избѣгване на още по-страшна катастрофа. Преминаването на V ариергардна ескадра всрѣдъ цѣлия този хаосъ се ознаменува съ ново сблъскване, което причини безследното изчезване на

„К—4“, който също загина съ цѣлата си обслуга. Какъв изводъ може да се направи отъ тази нощна трагедия?

Първиятъ изводъ е, че дислокацията на толкова грамаденъ флотъ въ една база съ единственъ тѣсенъ изходъ, когато за излизане въ свободна вода е било нужно построяване на върволична колона дълга 50 мили, представлява примѣръ на съсърдоточване, доведено до абсурдъ.

Вториятъ изводъ е, че не може да се приложи такава отбранителна система, която фактически затѣква флота, като го лишава отъ бързо и свободно излизане на просторъ.

Третиятъ изводъ е, че стратегическитѣ и тактическитѣ съображения на Джелико бѣха по-обосновани, отколкото аналогичнитѣ съображения на неговия замѣстникъ.

Петъръ Скорещки

Изъ лѣтнитѣ радости на морето

Юлски день. Рано призори яхвамъ колелото и се понасямъ по гладкия китонъ на евксиноградското шосе. Липитѣ потрепватъ и се отгърсватъ отъ нощния сънъ. Изъ пламналото небе свѣтва като Божие око огненъ късъ отъ токущо възходящото слънце. Хиляди птички зацвѣртятъ изъ алеята и отъ морската градина и изпълнятъ пробуждащия се день съ чиста радость и ликувание. И въ старитѣ гробища, замечтани въ превратноститѣ на битието, златното слънце изпраща малко свѣтли лъчи и усмивка. Отъ Шокара къмъ „Хоризонтъ“ надолу потрепва подъ утриннитѣ повѣи дълга двойна редица тополи чакъ до морето. Посрѣдъ буйна зеленина, лозя, ниви и позлатени отъ слънцето вили, спущамъ се отъ „Отдыхъ“ надолу покрай новата спирка „Ст. Чапрашиковъ“ току до подареното отъ него за лѣтковище мѣсто. Изкачвамъ къмъ „Православенъ домъ“ и спирамъ за малко предъ неумѣстния тукъ телеграфенъ стълбъ, эле заслоняващъ прекрасната гледка къмъ морето. Галатенскиятъ хребетъ, проточилъ се като огроменъ плужекъ далеко въ морето, е обвитъ отсамъ Аспарухово въ непрогледна мъгла. Едно облаче, на пукъ на високо иззиданата стена отвѣждъ Лазуренъ брѣгъ препрѣчваща на безропотнитѣ варненски туристи пѣтя тамъ нагоре, се е прокрало и нощувало въ чуждото владение, вече се кани да си отплува позлатено, бидейки безполезенъ гостъ, само отъ Божието слънце —

„Ночевала тучка золотая
На груди утеса великана;
Утромъ въ путь учалася рано
По лазури весело играя“.

Прехвърлямъ погледъ презъ лозята, потънали въ златенъ прахъ, къмъ града. Варна още спи. Спятъ и много съвѣсти тамъ. Тѣ ще спятъ и следъ като тленнитѣ останки на собственицитѣ имъ, алчни и суетни, се пробудятъ и разшетатъ изъ тържището на нечестивостта. . . Яхвамъ пакъ колелото и все още леко изкачвамъ стрѣмината покрай красноизгледния къшкъ на г. Бейкъръ нагоре. Откъмъ Траката гледката на морето е чудна, величава. Отгукъ Галата има съвсемъ другъ видъ. Фарътъ не стърчи високо, а е сгущенъ низко долу. Селото горе е потънало въ зеленина; прозорци нѣкои блестятъ отъ далечината и се загарятъ като грамадни брилянти. Въ бледа синева се губи далеко нощъ Емине, отсамъ се вижда устието на Камчия и вълшебната джбравка, дето се потаи гостолубивата хижа на „Родни балкани“. Предъ мене е разстлано морето — огромно, могъщо, безпредѣлно. Една безкрайна водна ширъ. Сега, въ ран-

но утро, тя изглежда безъ дълбочина, безъ гжстина, безплътна и ефирна — само една млѣчно-лазурна повърхнина, блестяща и преливаща, като нѣкой огроменъ сапуненъ мѣхуръ, безъ плътъ и съдържание. Нѣколко рибарски лодки лениво очакватъ дребна лова. Охолни лозя и все лозя висятъ надъ морето.

Подсвирквайки си жаловитата „Садилай мома край море лозе“, спущамъ се къмъ Траката и профучавамъ подъ листатата мощъ на вѣковнитѣ каваци — обширно царство на скорци и многобройни птички. Колелото хвърка по собственъ починъ и ме унася по нанадолицето къмъ Евксиноградъ, чийто величавъ дворецъ е заблѣнуванъ въ чаровно осамотение. Политамъ стремглавъ по змийовидния завой на Вафиръ-яно-дереси и се понасямъ всрѣдъ тържествуващата лжчезарна приroda по леко наклонения къмъ Св. Константинъ китонъ. Отсамъ и оттамъ се пѣстрѣятъ ниви слънчови майки, обърнали златно лице къмъ своята небесна рожба. Погледътъ ми се плъзва по една омайна падина надолу къмъ кацналия подъ самото море почивенъ домъ на пощенци (за които нашиятъ езикъ все още не може да се окърши и да ги назове **пощари**); правя единъ малъкъ завой и навлизамъ въ свещеннитѣ манастирски селения, летейки по новото китонирано шосе, посрѣдъ двойни редици млади тополи и тучни зеленчукови градини. Утрината омая висне надъ парка; тукъ всичко още спи, спятъ вишнитѣ лѣтувачи, спи на една скамейка въ червена завивка въ райския паркъ предъ бюфета и единъ нѣкой — вѣроятно уморенъ келнеръ. Спирамъ на самия брѣгъ предъ тѣй наречения **алпинеумъ**, насаденъ въ сжщностъ съ сочни опунции, алое и кактуси, и съ лакомъ погледъ обхващамъ голѣмата джга на тукъ широко разгнания хоризонтъ, опиращъ се влѣво на Калиакра, въ дѣсно на Хемусъ. Разбиватъ се вълнитѣ тамъ долу, бумтятъ и бълботятъ прохладнитѣ води; на пристана се изкачва токущо изпълналъ се лодкаръ, въ мигъ обувашъ единичкитѣ си гащи. Понататъкъ кацнала на черна мокра скала чайка упорито пропѣжда друга, опитаваща се да кацне до нея — очевидно люта съпружеска свада въ ранни зори. . . Далече на изтокъ, забулени въ тъмна мъгла се чернѣятъ стрѣминитѣ на Балчикъ, Каварна и на запилѣната отвѣждъ свѣтла Калиакра (Ultima Thule на нѣкогашното българско поморие. Поглеждамъ синовно къмъ забуленитѣ тия добруджански побрѣжия, въ чийто недра почива падналь за родината миль мой братъ, и изпълненъ съ всебългарски копнежи трепетно очаквамъ скоро да се

разпръснатъ чернитъ облаци надъ тия скъпи наши земи.

„Мрачныя тучи,
Скрийте се съ неба!
Выгляни чистый,
Свѣтлый, лучистый
Сводъ изъ за тучи!“

О, дано скоро мога да продължа моитъ колхоздачни излети чакъ до българска Калиакра — Калацерна!

*

На плажа на морскитъ бани. Пладнешкото слънце трепти и пламти и сипе жаръ върху чистия искрящъ пѣськъ. Лежа по гърбъ на тоя топъл ситенъ пѣськъ въ голо блаженство. Презъ почти затворенитъ ми клепащи се филтриратъ слънчевитъ лъчи и правятъ ресницитъ ми да ирилизиратъ, и да ми се привиждаатъ хиляди причудливи колелца, звездички и фигурки, които хвърчатъ, тичатъ и се приливатъ. И се унасямъ и приспивамъ въ тази лъчезарна фантасмагория всрѣдъ глъчката на стоици голи съчеловѣци — жизнеради, кресливици, ликуващи, себедоволни. Откривамъ навремени очи и предъ зора ми шедствуватъ, като въ парадъ на голотата, сончи, стройни и гъвкави нереиди и наяди съ пѣстробагри лукаво скроени одеяния. А предъ фокитъ и моржетъ тайно закривамъ очи и само се вслушвамъ въ пѣська на пѣливитъ талази. Ставамъ изъ полудрѣмка, отърсвамъ се отъ пѣська подобно на Одисея, изхвърленъ на острова на Феакитъ, оглеждамъ се наоколо — но още не се е вестила Навзикая тази година. И се гурвамъ въ хладкитъ води на подвижното море, и плувамъ изъ водната стихия, която чувствавамъ близка, родна и нестрашна, сладко носеща почти безплътното ми тѣло. Кълбести седефени облаци плавно се носятъ по синьото небе и млади чайки се радватъ на първитъ си полети надъ морето. Далече въ Полифемовска чаровностъ се въздигатъ буйнообрасалитъ урви и усои на Галата. Весели бодри викове на палава младежъ се носятъ отъ саловетъ; унесени двойки пѣргово краковѣрятъ водни велосипеди, душегубки чевръсто въртятъ веслата; птицеподобни платноходки клатятъ на широко високитъ си мачти.

Плажово блаженство! Животъ и радостъ и ликувание изпълня цѣлата лъчезарна морска природа, и духътъ става свѣтълъ и лъчезаренъ, и тѣлото бодро и лекокрило.

*

Новото сега е: общинскиятъ бюфетъ на Галата до фара. Горещъ юлски день. Бѣли панталони и кжсоржавна риза. Моторна лодка ни

нася къмъ Лазурния брѣгъ. Морскитъ бризи прохладно ме облъхватъ, прѣски отъ вълнитъ попрыскватъ лицето ми, гърдитъ жадно поематъ свежия въздухъ. Слизаме на пристана на Лазуренъ брѣгъ и поемаме къмъ новата рибарска хижа, подъ фара. Подъ нозетъ ни се лѣе на широки талази лазурното море, вече позлатено отъ залъзващото къмъ езерото слънце. Отбиваме се въ една дивогорска тѣсна пѣтека, движейки се подъ мощни трепетлики и повити, край цѣвнали кжпини. Прескачаме тукъ тамъ горски поточета; презъ гжсталака прозира морето; скоро сме на пѣсчливия брѣгъ. Тукъ морето има другъ чаръ. Буйно обраслиятъ стрѣменъ брѣгъ се отражава въ бистритъ води, придавайки имъ страхотенъ, черно-зеленъ видъ. Тамъ горе до фара е бюфетътъ, отдето широко се открива морето гледано отъ високо. По една стрѣмна лъжатушна пѣтечка се сплиза обратно къмъ пристана предъ рибарската хижа. Въ привечерна доба се завръщаме съ гребна лодка къмъ Лазуренъ брѣгъ. И пори лодката тия потайни и страхотни черно-зелени води, въ чинто недра скалитъ сж обрасли съ вкусни миди и рѣдки стриди. И бѣлботи и се пѣни подъ веслата солената морска вода, и се носимъ въ захлсъ, съзерцавайки стрѣмногористия насрещенъ брѣгъ. Хиляди звезди трептукатъ на модрото небе въ незначайна целъ и замисълъ. Цѣлото ти сжщество се чувства олекотворено, лекокрило и възторжено, унесено въ пощната морска омая. И ти се иска тия вдъхновенъ мигъ да трае безкрайно. Свѣтлинки трептятъ наблизу всрѣдъ морето. Това е таянъ. Провираме се съ лодката подъ опънатия канатъ и плуваме нататъкъ очаровани всрѣдъ ношъта, всрѣдъ морето, всрѣдъ звездитъ.

Далече насреща сияе феерична Варна и блещукатъ хиляди горящи брилянти и отдѣлни рубини и сапфири всрѣдъ модрата ношъ. Морската градина е залѣна отъ гирланди свѣтлина. Тамъ банда трещи, джазъ пискливо се кърши, и танци, и въздишки, и похоти челоушки се носятъ презъ лехитъ, надъ цѣтята и замиратъ въ храсти и гжсталаци.

*

Прекрасна е Варна лъчезарна, омайна и чародейна. Възторгъ и радости и отмора носи морето на всички, а най-вече на оня, който го обикне и опознае.

Стреми се къмъ морето, българино!
Тласни своитъ чеда къмъ лъчезарнитъ простори на морето, ти, обнадена българска държава!

П. А. Шишковъ

БАЛЧИКЪ — ВАРНА

(Продължение отъ миналия брой и край)

Мнозина си отдъхнаха облекчено.

— Щомъ г. Енчулеску е тука, работата ни ще се нареди добре! — засияха пакъ всички.

Шишмановъ изкочи на скелата, прекрачи на-да-на-три всичкитъ стъпала и хвана дѣсницата на портовия капитанъ:

— И ний, както и вий, ви идемъ само съ лѣтенъ листъ!

— Отлично! — затрѣска той ржката на Шишмановъ. — Всички ще излѣзете тука на скелата, а азъ ще отида да известя по-горното начальство, за да ви освободи. . .

Каточели отъ гърбоветъ на всички се стовари голѣмъ товаръ.

Всичкитъ запращаха усмивки къмъ Енчулеску и единъ по единъ започнаха да се точатъ по стѣ-

бата на скелата. . . Колко е миль този Енчулеску, колко е благъ, колко е деликатенъ. . .

Енчулеску прочете всичките хора и рече:

— Седемдесет и двама сте. Докато не дойде другата, паспортната власт, за да ви освободи, никой нигде да не мръдва! — И той си отиде.

А отсреща, на сто или двеста метра задъ изхода на скелата, задъ кордонъ войници или стражари, гъмжеше навалица, най-малко отъ петстотинъ души, а може би и хиляда. . .

— Г. Шишмановъ, — обърна се единъ отъ излетниците, — истина ли е, че само четири деня ще престоните въ Балчикъ?

— Много сте интересни! Защо казвате „престоните“? Всички ще пре-сто-имъ само четири деня включително и вий. Това ви е известно още отъ Варна. . .

— Тамъ е работата, г. Шишмановъ, че мене ми сж малко четири деня. Азъ не съмъ тръгналъ да се развалямъ по морето за удоволствие, а съмъ тръгналъ единствено заради дъщеря си — посочи той момичето си, дете на около десетина години. — Единствено заради детето си, което трѣбва да заведе въ Кюстенджа. . .

— Въ Кюстенджа ли?

— Да, въ Кюстенджа, при единъ много про-чутъ лѣкаръ, за да му направи операция. . .

— Това въ никакъвъ случай не може да стане! — нервно кресна Шишмановъ. — Екскурзия и операция, где се е видѣло това чудо?

— И тъкмо за това ви моля да не се безпокоите, ако нѣщо речемъ да закъснѣемъ съ момичето си.

— Това значи да се оскандалимъ още съ първия си излетъ.

— Азъ ще си нося отговорността. Само искамъ да ви предупредя. Предпочитамъ и да ме арестуватъ, само и само да може детето ми да се добере до лѣкаря, когото дира.

Пристѣпи и другъ излетникъ около просителя:

— Право казва човѣкътъ, г. Шишмановъ, че четири деня сж малко. Ако питате мене, и мене ми сж малко. Защото, както и той, и азъ не за излета съмъ дошълъ, а за работа. Трѣбва да отида до Добричъ, гдето имаме наследствена къща, която трѣбва да се продава.

— Това е скандално отъ ваша страна. Всичко това трѣбваше да го заявите въ Варна, а не тука. Вий ще погрѣчите на всичките добруджанци.

— Бждете добъръ, г. Шишмановъ, да удължите срока на излета на седемъ деня. Бждете.

Шишмановъ изгрухтѣ отъ изнемога и викна къмъ хората си:

— Я, да видимъ кой още има да продава имотъ?

— Ефенди, — поклони се и скръсти ръце на гърди си една отъ десеттѣ кадъни, които бѣха дошли, — Шишманъ-ефенди, ний нѣмаме имотъ да продаваме, ала имаме дъщеря да женимъ въ Шабла, та молимъ поне за седмица време.

— А пъкъ азъ, — пристѣпи другъ — азъ и жена ми имаме да дѣлимъ бащини ми ниви, та даже и седмица ни е малко, ако искате да знеете.

— Та затова, — пристѣпи другъ просителъ,

— затова г. капитанъ Шишмановъ, молимъ да удължите срока на престояването ни.

— Защото, — пристѣпи другъ, — пъкъ азъ имамъ нужда да прибѣгна чакъ до Силистра.

— Пъкъ азъ съвсемъ друго искамъ да ви попитамъ: ще ли можемъ да си закупимъ малко копринени работи. Казватъ, че тука тѣ били много евтини, та поне разносимъ си. . .

Точно въ този моментъ пристѣгна единъ щедро галуниранъ, униформенъ човѣкъ, съ екслбанти презъ рамо, последванъ отъ нѣколко войници и стражари, който се обърна къмъ множеството

— Кой е водачътъ?

— Азъ! — поклони се Шишмановъ и му подаде пѣтния листъ съ списъка на излетниците.

Прегледалъ списъка, униформениятъ човѣкъ, който се оказа мѣстниятъ околийски управител, рѣзко рече:

— Защо нѣмате виза отъ румѣнския ни консулъ?

— Така сжщо и онѣзи, които бѣха пристѣгнали отъ Балчикъ въ Варна, нѣмаха виза отъ българския ни консулъ.

— И то, поради простата причина, че въ Балчикъ нѣма български консулъ, нѣма такъвъ и въ Добричъ, нѣма такъвъ и въ Кюстенджа, — усмихна се вежливо околийскиятъ управител. — А вий въ Варна имате на свое разположение румѣнски консулъ и можехте да се обърнете къмъ него, за да удостовѣри какви лица стѣпватъ въ територията ни. Кой ще носи отговорността, ако съмнителни лица влѣзатъ въ държавата ни? Подписътъ на нашия консулъ винаги гарантира, че само благонадежни хора стѣпватъ въ държавата ни.

Шишмановъ вдигна вежди, сви устни и остана като закованъ: той не очакваше такава изненада. Но съпоставилъ онова, което бѣха поискали преди петъ минути мнозина отъ излетниците, и това, което му представяше околийскиятъ управител, Шишмановъ въ дѣното на душата си съзна, че румѣнецътъ му дойде въ помощъ срещу страшните молби на излетниците, които искаха да опорочатъ още първия излетъ. Съпоставилъ въ себе си всичко това, Шишмановъ нищо не възрази на репликите му и само кжсо помоли:

— Тогава бждете добъръ да ме посъветвате какво да направимъ!

— Ще се върнете въ Варна веднага, ще вземете визата отъ румѣнския консулъ и пакъ заповѣдайте!

Каточели отъ Шишмановитѣ плешки се стовари огроменъ товаръ, и той назидателно изгледа онѣзи, които бѣха изявили претенции да се ширнатъ изъ Добруджата по свои работи и, като се обърна къмъ румѣнца, рече:

— Не можемъ да се върнемъ веднага, защото бензинъ липсва за мотора ни.

— Ний ще ви дадемъ бензинъ колкото искате!

— Хората ни сж гладни! — направи втора реплика Шишмановъ.

— Край пристанището има много гостилници, гдето изобилно могатъ да се нахранятъ хората ви. Друго?

— До колко часа ще ни позволите да пре-стоимъ по гостилниците ви?

— Докато се мръкне! Щомъ мръкне, и веднага трѣбва да отплувате.

— Благодаримъ! — Шишмановъ сърдечно стисна ръката на румънеца, който веднага се обърна къмъ стражаритѣ и имъ даде наставления:

— Разрешавамъ на излетниците да отидатъ по гостилниците, гдето могатъ да се нахранятъ и да се срещнатъ съ своитѣ си. Съ всѣка група излетници ще има по единъ стражаръ, а така сжщо и за единиченъ излетникъ пакъ ще поставите стражаръ да го придружава.

— Благодаримъ. . . благодаримъ! — замърдаха уста и ръце къмъ околийския управителъ отъ излетниците, които разбираха румънски. — И на това сме благодарни. . .

И, както преди три седмици бѣ станала прощувствена срещу между роднинитѣ въ Варна, сжщо такава среща стана и тука извънъ изхода на скелята.

А следъ това свои съ свои отседнаха по гостилницитѣ, по кръчмитѣ, по сладкарницитѣ, а нѣкои даже успѣха да отидатъ и до бившитѣ си жилища.

И чакъ когато слънцето почна да залѣзва, едва тогава стражаритѣ започнаха да подканватъ излетниците къмъ пристанището.

Насъбрали се всичкитѣ седемдесетъ и двама излетници на скелята, а следъ прочитането имъ и въ фелуката, Енчулеску се яви за втори пътъ на скелята и се извини за неуспѣха си да изпроси да бждатъ пуснати и отъ своя страна имъ препоръча да сторятъ онова, което имъ бѣ посочилъ околийскиятъ управителъ.

А следъ като пустнаха изпращачитѣ на скелята, цѣла тѣпла, може би отъ около хиляда души и повече, изпращайки фелуката, всичкитѣ гръмнаха въ единъ глесъ:

— Върнете се, вземете румънската виза и утре отново ще ви чакаме!

Галата пропука съ мотора си на югъ въ тъмнината. . .

А следъ нѣколко часа той се завърза на варненския кей.

На сутринта рано Шишмановъ намѣри фрегатъ-клубния председателъ, докладва му за всичко, разтвори списъка на излетниците си и съ моливъ въ ръка, започни да отбелязва:

— Този, този, този, тая, тая, този, тая трѣбва да ги отчислимъ и ще имъ върнете паритѣ, интъкъ ще опорочимъ екскурзията.

— Какъ ще ги отчислимъ, бе брате! Не ставай дете! Не се амбицирай! Та това сж шестъ хиляди левчета, които ще изгубимъ. Нѣма да ги отчисляваме! Па най-после българинъ сме. Такива сме си. Та кой българинъ ще тръгне на екскурзия или на конгресъ, или на съборъ, или на панаиръ безъ да не реши да отиде да си управи или нареди нѣкоя работица? Та именно тамъ е цѣлата примамка на излета ни, я! Тамъ именно—че могатъ да си свършатъ нѣкоя работица. . . Пъкъ най-после, щомъ работата е за срокъ отъ седмица, нека тогава седмица да продължи излетътъ. Нѣма да я купуваме седмицата я! Времето ни е безъ пари. Седмица — седмица! Нѣмамъ нищо противъ това. Пъкъ азъ ще дойда на скелята, ще имъ скръцна, както си знамъ, па нека нѣкой да посмѣе да остане въ Румъния! А ти, драги мой, бѣгай сега при консула и му обещавай каквото иска, защото утре на всѣка цена трѣба пакъ да потеглите, иначе съвсемъ ще се оскандалимъ! Бѣгай!

— Така да бжде! — склони Шишмановъ.

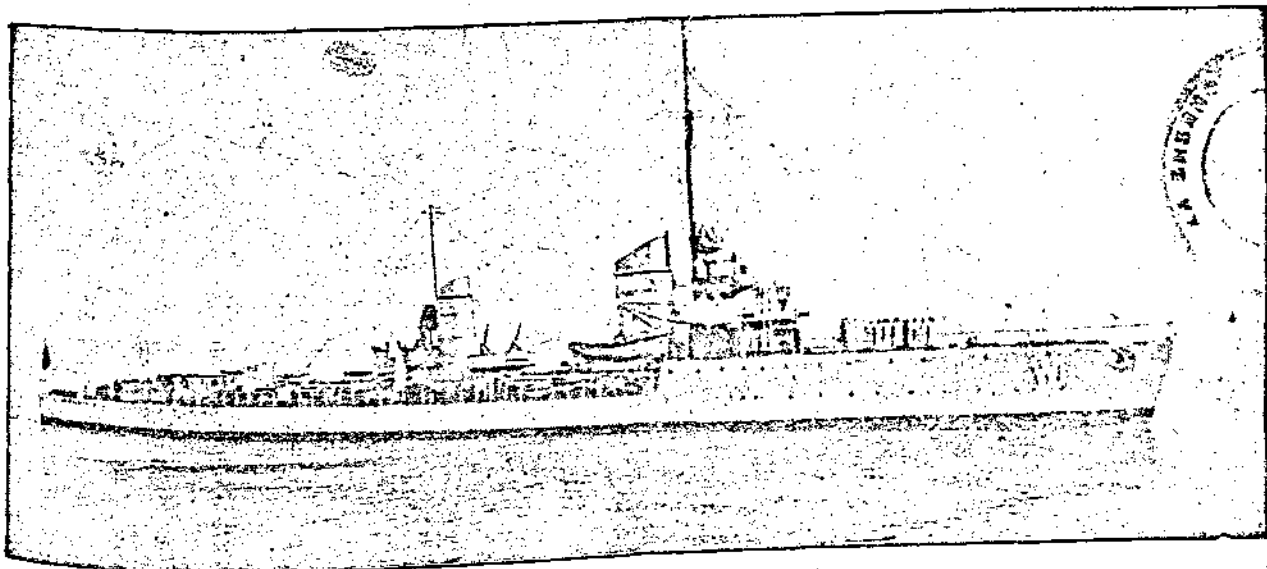
На другата сутринъ всичкитѣ излетници отново бѣха амбаркирани на фелуката, а фрегатъ-клубниятъ председателъ отъ височината на кейовата стълба, като имъ държа едно кисело словце, скръцна имъ съ жъби, закани имъ се съ юмрукъ и ги отправи на пътъ.

Вмѣсто четири деня излетниците престояха осемъ деня на румънска територия.

А на деветия день сутринта на връщане, като ги преброиха въ фелуката, оказаха се съ осемъ души по-малко. Така и заминаха съ липсата си.

Следъ седмица липсалитѣ осмина пристигнаха въ Варна презъ сухоземната граница, изпратени отъ румънцитѣ по етапенъ редъ.

И оттогава насамъ, може би, заради тѣзи осемъ непослушници, излетитѣ Балчикъ—Варна и обратно не можеха да се затвърдятъ.



Единъ отъ голѣмитѣ германски торпедоносци, които взематъ активно участие въ действията въ Северно море

Нап. лейт. Генчо Панчевъ

Воденъ спортъ

Водниятъ спортъ обема въ себе си всички видове тѣлесни упражнения, които се извършватъ върху вода. Къмъ него спадатъ: плуване, скачане въ водата, водна топка, спасяване давящи се, гребане, вътроходство и плъзгане задъ моторни лодки.

Всички тия видове воденъ спортъ сж вече засегнати у насъ и се упражняватъ въ по-малка или голѣма степенъ, въ зависимостъ отъ мѣстнитѣ условия и личноститѣ, въ чийто ржце е повѣрено ръководството имъ.

1) Плуване. Хората плуватъ отъ незапомнени времена. Какъ сж плували нашитѣ прадѣди въ далечното минало, намъ не е точно известно, но отъ описаното въ историитѣ, останалитѣ рисунка, барелнефи, украшения и пр., се вижда, че още отъ времето на асировавилионцитѣ, та дори и до наше време начинитѣ на плуването не сж се измѣнили чувствително. И тогава се е плавало нѣщо подобно на сегашнитѣ начини кроулъ, гръдно, моряшко и пр., а за почивка (при дългитѣ плавания) е било използвано гръбното спокойно плаване.

За сега изпъкватъ главно два начина на плуване: кроулъ—за бързина и гръдно (на гърди, брусъ)—за голѣми разстояния. Кроулътъ може да се плава на гърди и гърбъ.

Въ спорта плуване повече отъ половината е изкуство, а останалата частъ — тѣлесни усилия. За да може да се усвои правилно и добре това изкуство, плувецътъ трѣбва първомъ да се научи правилно да плува, че тогава да се впусне да гони скороститѣ. Тоя, който тръгне неправилно, не само че никога не ще достигне голѣмитѣ скорости, но и не ще придобие нищо положително за дълговременното закрепване на тѣлото си, напротивъ, ще похлби първомъ сърдцето, а оттамъ и цѣлото си тѣлесно здраве, както това става съ нѣкои отъ земнитѣ спортове, дето добри спортисти, следъ 4—5 годишно спортуване, ставатъ инвалиди не само за спорта, но и за себе си.

При плуването трѣбва да се обърне особено внимание както на ритмичното движение на ржцетѣ и краката, така и главно на ритмичното дишане: ритмичното и дълбоко дишане при плуването дава правилно движение на сърдцето, правилно кръвообръщане, а оттамъ и крепко здраве за дълги години — до дълбоки старини.

Плуването се извършва въ водата, а отъ това и топлината на тѣлото остава постоянна: нѣма изпотяване, притопляне, приливи на кръвъ и пр. Дишането, както и при всички останали видове воденъ спортъ, става много близо до водната повърхнинна — на не повече отъ единъ метъръ, дето (споредъ мнението на гигиениститѣ) разнитѣ вредни микроби не могатъ да вирѣятъ или сж въ най-малко количество, въ сравнение съ всички други мѣста за спортуване.

Плуването, освенъ тѣлесното здраве, укрепва волята на плувеца и го обезстрашава отъ водата, което качество е необходимо постоянно за всѣки човѣкъ, а особно за въ време на война, когато трѣбва да се преминаватъ водни препятствия. Воюващитѣ днесъ войски сѣкашъ не срѣщатъ никакви прѣчки въ многото водни прегради, които преминаватъ. Това е така, защото тамъ въ всѣка казар-

ма има плувни мѣста и обучението въ плуване тамъ е еднакво застъпено, както и стрелбата съ пушката. У насъ, лесно и евтино, могатъ да се приготвятъ условия за подготовката на всички българи въ плуване.

2) Скачането въ водата става отъ различни височини и по различни начини. То развива особно силно смѣлостта въ скакача и пластиката на тѣлото му.

3) Водната топка е хазена въ водата. Тя трѣбва да се упражнява следъ правилното обучение въ плаването. При нея се развиватъ съобразителността, смѣлостта и пѣргавината на тѣлото.

Плуването, скачането и водната топка, се упражняватъ въ вода, дълбока надъ 0.80 м., чиста, и топла отъ 15 до 30 градуса. По-студената вода затруднява движението на кръвта, а по-топлата го усилва. И едната и другата топлини сж вредни за спортуването въ тѣхъ. Тия води, особно топлинѣ, могатъ да бждатъ тѣрпѣни при обучението въ плаване, скачане и водна топка, но за спортуване — не.

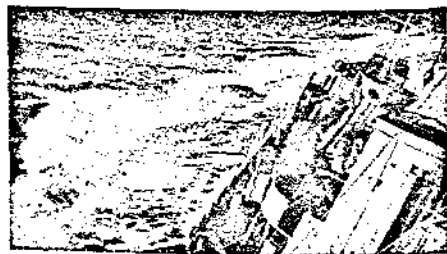
Най-добра подготовка въ плаването и упражняването на тоя спортъ става въ плувнитѣ басейни, които трѣбва да отговарятъ на известни условия: да сж четвъртити, съ отвесни стени, дълбоки надъ 0.80 м., дълги 25, 33.3, 50 и 100 метра и широки 10—20 м. Дължината на басейна трѣбва да е такава, че като се взематъ нѣколко дължини, да даватъ 100 метра. Това се прави за улесняване на спортуването.

Въ насъ има вече доста плувни басейни, които сж собственостъ на Б. н. м. сговоръ, на общини и на частни лица. Морски сговоръ има готови свои басейни въ Варна, Русе, Ломъ, Врацѣ, Горна-Джумая, Пловдивъ, Казанлъкъ, Сливенъ, Ямболъ и Бургасъ; въ строежъ — въ Шуменъ и Плѣвенъ. Въ останалитѣ населени мѣста Морскиятъ сговоръ използва общинскитѣ и частни плувни басейни, дето срѣща различенъ приемъ и улеснения.

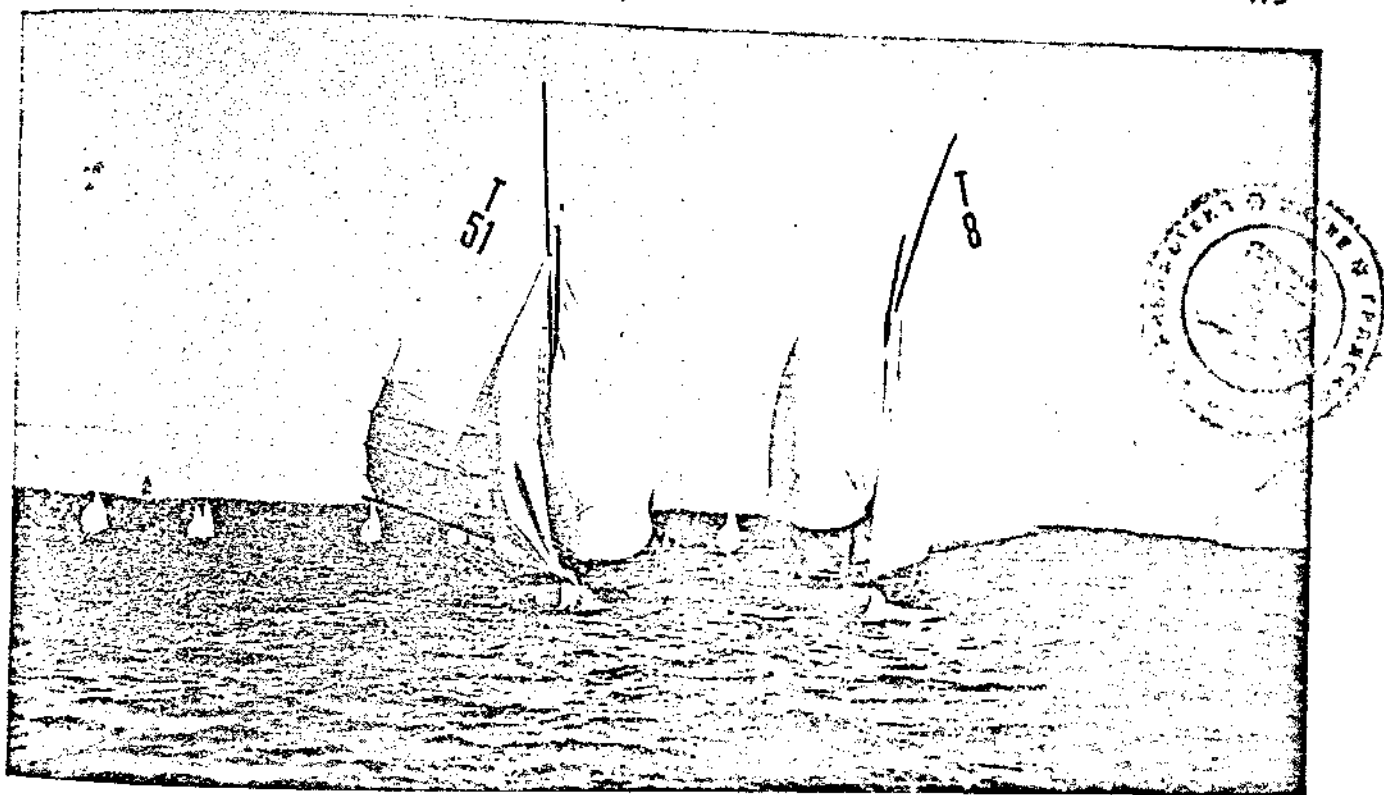
Плуването дава най-правилно развититѣ и красиви тѣла; особно въ женитѣ тѣлата ставатъ идеални.

Б. Н. М. С. за сега има около 5000 младежи упражняващи плувния спортъ.

4) Гребането дава сжщата полезностъ въ развитието на тѣлото. Съ него по-скоро се достигатъ желанитѣ резултати, но за него, освенъ вода за плаване, трѣбватъ и лодки, които струватъ доста срѣдства, а последнитѣ у насъ сж въ много ограничени количества. За сега гребането се упраж-



Изтрѣбителъ въ бурно море



Вѣтроходство

нява във всички крайморски и дунавски градове и от вътрешността във В. Търново, Пловдив, Луковит, София, Дупница. Клоновете на Б. Н. М. С. имат общо около 140 специални гребни спортни лодки и около 3000 членове, занимаващи се с гребане.

5) Вѣтроходство. То се упражнява във широките водни басейни — морето, езера и рѣки. Съ него особено се развива самообладанието, съобразителността и волята. То се извършва със специални вѣтроходни лодки или кораби или с почти всички гребни лодки, на които могат да се пригодят вѣтрила.

6) Спасяване на давящи се. То е по-скоро подготовка на всички спортуващи или не, да могат да дадат първа помощ — да извадят от водата давящия се човѣкъ. Тая служба е вече застъпена във всички мѣста, дето организирано се извършва кжпането. Понеже и във нѣкои такива мѣста миналата година бѣха допустнати удавяния на хора, Б. Н. М. Сговорът от тая година постави спасителната служба на нови основи: открива специални безплатни курсове за подготовката на спасители. Освен тая подготовка, във мѣстата дето има клонове (а то е във почти всички градове) урежда специална служба по спасяването на давящите се, която досега (поради липса на сръдства и подготвени хора), се ограничаваша само във определяне мѣстата за кжпане, изследването имъ, отбелязване опасните мѣста и забраняване на кжпането и ходенето около тѣхъ; приготвяне на мѣста за кжпане на населението и подържане въ тия мѣста поне по единъ спасител и то поне във това време, когато

има най-много кжпаящи се. Тая служба е още въ началото си, но се разраства бързо и правилно.

7) Задмоторният спортъ е плъзгане на водни шейни (особенъ видъ ски) задъ моторни лодки, движещи се обикновено съ голѣми скорости. Той развива тѣлото, смѣлостта и съобразителността на спортиста.

Цѣлният воденъ спортъ, съ всичките му отѣли и подотѣли, се намира подъ главното ръководство на Б. Н. М. Сговоръ — неговият Спортенъ отѣлъ, който се състои отъ председател и по единъ ръководител — техникъ-специалистъ — за всѣки отѣлъ отъ водния спортъ.

Водниятъ спортъ се провежда отъ клоновете на Б. Н. М. С. — тѣхните спортни отреди, състоящи се отъ председател, назначенъ отъ управата на клонъ и толкова помощници — главатари на спортни чети, — колкото отѣлни чети има въ отряда. Четите се състоятъ отъ групи спортисти, упражняващи отѣлните видове спортъ. При много спортисти въ плуването, и за поощряването на състезателния духъ, може да се допусне основаването и на подчети като напр. полчета на едикоя си гимназия, на Б. Н. банка, на ж. п. чиновници и пр. Подчетата трѣбва да има най-малко 20 спортуващи (а не само числящи се) членове.

Морскиятъ сговоръ е силенъ привърженикъ на масовото любителско спортуване и се бори съ всички сили и сръдства срещу прикрития професионализъмъ, който действувал на спорта въобщо като наркотичните вещества (опиуми, хашиши и др.) върху организма на човѣка; видимо го подобрява, но въ сѣщото време похабява организма на човѣка.

Скандинавската операция

7 април. Презъ деня английски самолети открили при Хорнсъ Рифъ голъми германски кораби, отиващи съ голъмъ ходъ на северъ. Следъ получаване на това известие частъ отъ главнитъ сили на Англия излъзла въ морето.

8 април. На разсъмване англофренски кораби завършили поставили на тритъ минни заграждения въ норвежкитъ териториални води. Английскитъ торпедоносци прекратили корабоплаването при Молде и въ Вестфиордъ (проходътъ за Нарвикъ източно отъ Лофотенскитъ острови).

Въ 8 часа останалитъ отъ ескадрата ескадренъ торпедоносецъ „Gloinvoim“ (1345 тона, построенъ въ 1935 година) е билъ потопенъ около Лофотенъ отъ германски кръстосвачъ придруженъ отъ торпедоносецъ.

Презъ нощта голъмо количество германски военни и транспортни кораби напуснали пристанищата на Балтийскѳо море. Сутринтъ тѳъ минавали Голъмния Белтъ, а 6 военни кораба били забелязани въ Зунда. Въ 11 часа е било забелязано голъмо количество германски кораби въ Категатъ съ посока северо-западъ.

Въ 13 часа транспортътъ „Rio de Janeiro“ е взриванъ отъ подската подводна лодка „Орелъ“ на изтокъ отъ Христиансандъ. На него е имало войсѳова частъ. Загинали сж 150 души и 80 коня. Въ 15 часа при Осло-фиордъ английска подводна лодка е взривала германски параходъ. Въ Скагеракъ е билъ потопенъ отъ английска подводна лодка германския параходъ „Kreta“.

9 април. Презъ нощта германскитъ кораби поставили минно заграждение въ Скагеракъ.

Германскитъ войски минали датската граница и до вечеръта заели цѳълата датска територия. Копенхагенъ е билъ заетъ съ десантъ въ 8 часа.

Въ 4 часа 4 германски кораба встъпили въ бой съ фортоветъ при входа въ Осло-фиордъ. Единъ германски торпедоносецъ се промъкналъ покрай Оскарсборгъ, но заседналъ. 28 см. батареи повредили кръстосвача „Blucher“ (10,000 тона, построенъ презъ 1937 година), който следъ това се натѳкалъ на мина и потѳналъ. Въ 8 часа 6 германски самолета бомбардирани летището Осло. Два германски торпедоносца стоварили 200 поиника въ Мосъ, 2000 души и 16 танка били стоварени отъ единъ транспортъ малко по на северъ и къмъ 15 часа германцитъ заели Осло.

Сутринтъ германски воененъ корабъ стоварилъ десантъ въ Аренаалъ.

Христиансандъ е билъ бомбардиранъ отъ въздуха и отъ кръстосвача „Karlshne“ (6000 тона, построенъ 1927 година) и е билъ заетъ съ десантъ. Скоро следъ това кръстосвачътъ е билъ взриванъ отъ английската подводна лодка „Tuant“, Егерзундъ е билъ заетъ безъ бой. При Ставангеръ въ 13 часа се завързала краткъ бой, при който е билъ потопенъ норвежкитъ торпедоносецъ „Aegir“ и градътъ билъ заетъ. Два кръстосвача, 2 торпедоносца и въротно транспортъ стоварили въ Бергенъ около 5000 души и го заели почти безъ съпротива. Същевременно германцитъ слѳзали и въ Трондхаймъ. Въ 5 часа два германски торпедоносца сж пѳявили при Нарвикъ и потопили съ торпедѳа опитващитъ се да се съпротивляватъ броненосци отъ брѳгопѳата отбрана „Norge“ и „Eidsvold“. Следъ това войската, намираща се на голъмия транспортъ, приближилъ Нарвикъ отъ предния денъ, започнала да слѳзѳ.

Английска подводна лодка потопила въ Категатъ германския параходъ „Amasis“, натоваренъ съ въглища.

Следъ заемане на норвежкитъ летища, германскитъ въздушни сили, особно изтрѳбителитъ, започнали да прилетѳватъ и получили абсолютно господство въ въздухъ. Започнало се прехвърляне на подкрепления, достигащи до 4000 души на денъ, чрезъ транспортни самолети.

Въ морето сж станали следнитъ събития. Сутринтъ на западъ отъ Лофотенъ английската ескадра открила германски кораби, които въротно сж прикривали операцията при Нарвикъ. Линейниятъ кръстосвачъ „Repoun“ (32,000 тона, построенъ 1916 год. съ 6—38 см. орѳдия) открилъ огънь отъ 17,000 метра по германския линееенъ корабъ „Scharnhorst“ (26,000 тона построенъ 1937 година, 9—28 см. орѳдия) съпровожданъ отъ кръстосвача „Admiral“.

Германскитъ корабъ започналъ да отговаря следъ три минути и сполучилъ да попадне въ целѳта, но се възползувалъ отъ по-голъмия си ходъ и се отдалечилъ. Англичанитъ забелязали две попадания въ германския корабъ.

Когато дистанцията се увеличила на 23,000 м., германскитъ корабъ се скрили задъ димни завѳса. Действията на германския отредъ сж били правилни, защото англичанитъ сж били съ по-силни поддрѳжки, съ които да се завърже бой далечъ отъ базата си е било неблагоприятно.

Вторъ силенъ отредъ отъ английския флотъ, опитващъ се да обходи германския отредъ отъ югъ, билъ атакуванъ къмъ края на деня на паралѳла Гергенфортъ отъ отреди самолѳети. Една голъма бомба попаднала въ линейния корѳбъ „Rodney“, но неговата 16 см. палуба издържала. Два кръстосвача получили повреди. Ескадрениятъ торпедоносецъ „Gurkha“ (1070 тона, построенъ 1937 година) билъ потопенъ.

10 април. Още предния денъ втората флотилия английски ескадрени торпедоносци, блокираща Нарвикъ, получила заповѳдъ да атакува пристанището, но поради донесението отъ подводна лодка, че тамъ се намиратъ шѳестъ германски торпедоносца (съ по 5 орѳдия 127 мм.) било предоставено на началника на отряда да действува по собствена инициатива. Въ 4 часа при лоша видимостъ и сиѳѳъ флотилията въ съставъ водача „Hardy“ (1505 тона 5—12 см. орѳдия) и чѳетири торпедоносца типъ „Navock“ (1340 тона 4—12 см. орѳдия) влѳзла въ Офортфиордъ, ширината на който на нѳѳси мѳста не е повече отъ 2 мили. Идващиятъ началъ „Hardy“ е билъ атакуванъ отъ два германски торпедоносца и обстрѳляванъ отъ брѳга. Съ сполучливъ торпеденъ изстрѳлъ той успѳлъ да се справи съ единъ отъ тѳѳъ, но флотилията попаднала подъ съсрѳдоточения огънь на другитъ торпедоносци. Като получилъ нѳѳколко повреди и пробивъ въ турбинното отѳѳеление, загубилъ ходъ, „Hardy“ се изхвърлил на брѳга и потѳналъ на половина. Торпедоносецътъ „Hunter“ билъ потопенъ, „Hotsprug“ получилъ тежки повреди и билъ взетъ на влѳкало отъ торпедоносца „Hostil“, който сжщо получилъ попадания.

Два нѳѳски торпедоносца били извадени отъ строя. Английскитъ торпедоносци пуснали торпедитъ си по намиращитъ се въ пристанището параходи отъ разни националности и потопили 6 отъ тѳѳъ, а освенъ това и германския параходъ „Rauenfels“ натоваренъ съ снарежение.

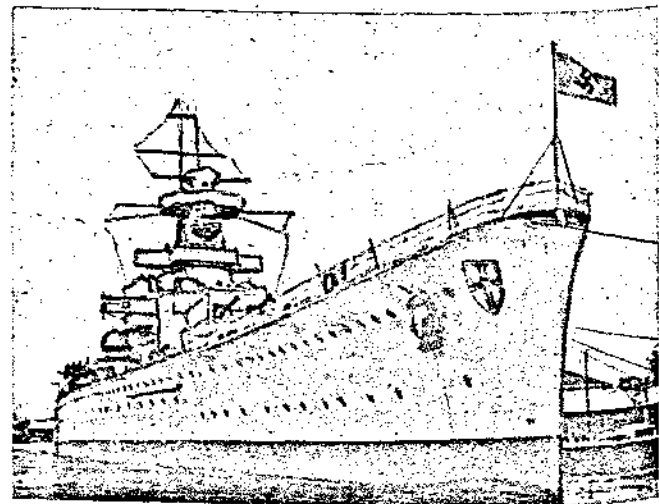
За прекѳсване на съобщенията между Германия и Осло, англичанитъ изпратили въ Скагеракъ голъмо количество подводни лодки. Освенъ това самолетитъ имъ извършили две нападения надъ германскитъ кораби. Въ резултатъ на тѳѳи действия е билъ потопенъ параходъ „Antares“, носѳщъ кавалерийска частъ и авиатори, и още два други парахода.

Заседналитъ германски торпедоносецъ при Осло е билъ повреденъ съ аероплана бомба. Англичанитъ нападнали летището въ Ставангеръ. Тѳъ признаватъ загубата на 6 самолѳета въ единъ денъ.

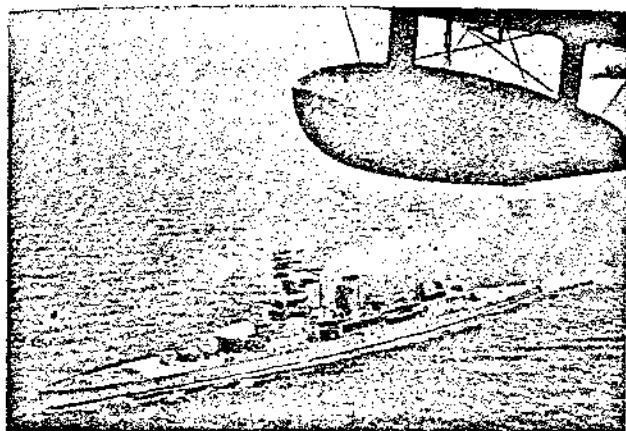
Отъ друга страна 60 германски самолѳета атакували единъ хонвой при Fifth of May и района на Оркнейскитъ и Шетландскитъ острови.

Германскитъ части заели Елверунъ и стоварили десантъ на островъ Борнхѳолмъ.

11 април. На разсъмване единъ английски торпеденъ самолетъ атакѳвалъ въ Трондхаймъ германски торпедоносецъ и съобщилъ, че е попадналъ въ него. Въ 17 часа английски леки кораби се опитали да проникнатъ въ пристанището, срещнали съпротива отъ заетитъ отъ нѳѳцитъ брѳгови батареи и се оттеглили.



Германскитъ линееенъ корабъ „Шарнхорстъ“, който води бой съ „Реноунъ“ при Нарвикъ



Английският линейен кораб „Repown“ в действията при Норвегия

Откритата от разузнаването на 200 мили северо-западно от Трондхайм английска ескадра била нападната от германски бомбардировачи. Според германски сведения една бомба попаднала във хвърчилоносач и две във един кръстосвач. Англичаните опровергават тези сведения, но според съобщения от Америка и от Амстердам един английски кръстосвач от типа „Йорк“ е потънал при тази атака.

Норвежки торпедоносец потопил германския параход „Maine“, а английската подводна лодка „Spearfish“ съобщила, че е потопила един от германските джебни кръстосвачи.

12 април. През нощта английски самолети атакували германски транспорти в Категат. Потопен е бил един танк и повреден друг параход. При Христиансанд е ставал въздушен бой между английски бомбардировачи и германски изтребители, при който според английски признания са свалени 10 английски и 5 германски самолета.

Немците съобщават, че една подводна лодка е потопила на север от Шетландски острови един английски кръстосвач тип „Глазго“. Англичаните не признават тази загуба, но е известно, че през тези дни един кръстосвач е получил повреди.

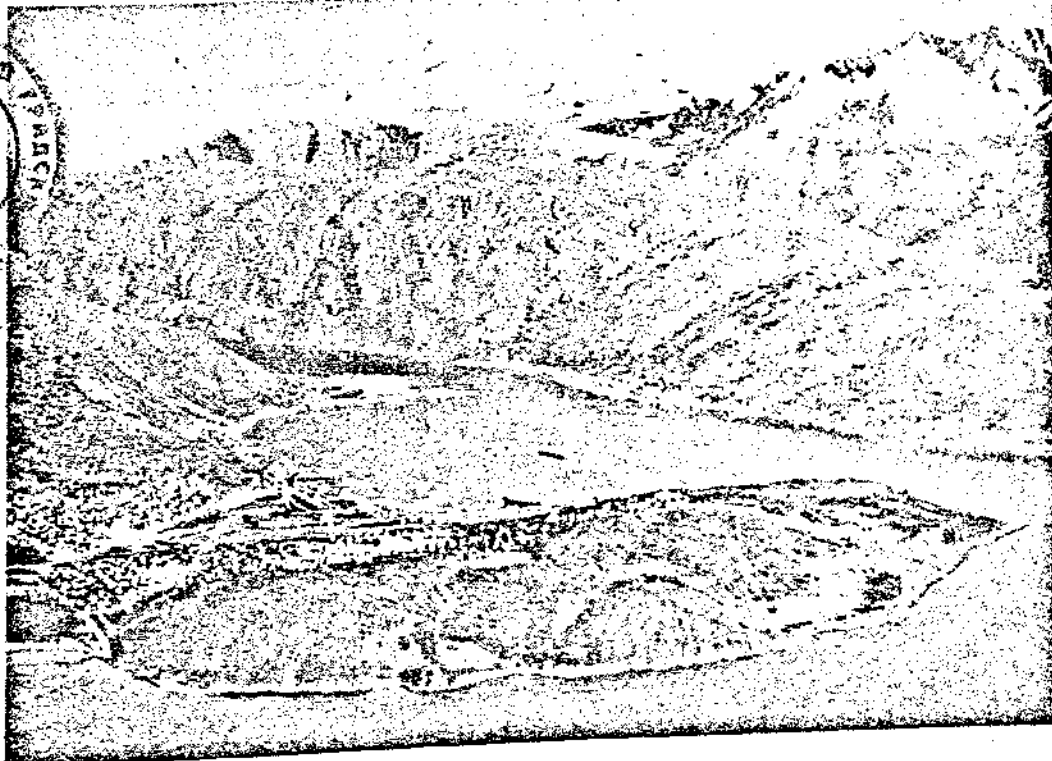
Английските кораби се държат при Намсос и са заловили 3 германски миночистачи и един голям параход. Танкът „Скагерак“ се е потопил при приближаване на английски кръстосвач.

Независимо от загубите на няколко парахода, германците продължават да получават подкрепления и разширяват придобивките в района на Осло.

Да се прекрати съобщението между Германия и района на Осло не е тъй просто, защото ширината на опасната зона — 130 мили, може да се пресече за една нощ даже от кораби с малка скорост. Адмиралтейството съобщи за минирание на огромната зона от Берген до холандската граница и през Скагерак и Категат до Мемел в Балтийско море. Съобщението до мореплавателите още не значи, че са поставени мините, но че те могат да се срещнат там. За действително заграждане на такава зона са нужни няколко седмици и то при спокойна работа на заградителите. Минирането на английските кораби на изток от меридиана на Христиансанд не е лесно поради германските мини полета и самолети. От 13-и немците започнали поставянето на тежки морски батареи на датския бряг на Скагерак и без съмнение, поставят и при Христиансанд. Това ще им позволи да обстрелват пролива (ширина 60 мили — 111 километра).

На 14-я англичаните съобщиха, че първото поставяне на мини в Балтийско море е завършено. Може да се предположи, че там са проникнали един или няколко подводни заградители, като са разхвърляли някои и друга стотици мини, а възможно е мините да са били хвърлени с самолети. Очевидно по този начин англичаните смятат да поставят мини и в Скагерак, понеже до сега надводните им кораби не са стигнали толкова далеч. Заграждения от този род могат да причинят загуби, но не могат да спрат движението на корабите, тъй като има достатъчно миночистачи за борба с сжигане.

13 април. Около пладне линеиният кораб „Warspite“ (30600 тона, 8—38 см., 8—15 см., 40 зеитни оръдия и 16 зеитни картечници), имащ за авангард пет ескадрени торпедоносци с миночистачи и не по-малко от четири ескадрени торпедоносци в охрана, влезъл в тесния Офортнорд (Нарвик). Насреща му излезли 6 германски ескадрени торпедоносци и влезли в бой с английските от типа „Cossak“ (8—120 мм. ор.). Германците са били поддържащи от полета батареи и един самолет. Разбира се, те не са били в състояние да оказват дълга съпротива на визация великан, чийто снаряди буквално са жъсали на парчета германските торпедоносци. Целият германски отряд е бил унищожен. Нем-



Въздушна снимка на Нарвик. На отсрещната планина са прогледни жлезни руди

цитъ загубили 6 голъми ескадрени торпедоносца отъ типа „H. Lüdemaan“ отъ двадесетъ намиращи се въ Нарвикъ. 9 германски, английски и чужди параходи били потопени.

Английскитъ торпедоносци „Cossak“, „Eskimo“ и още единъ сж получили повреди.

Нѣмцитъ започнали усилено ловитба на английски подводни лодки въ Скагеракъ и, по тѣхни сведения, за три дена бж били потопени 8 лодки. За сега англичанитъ признаватъ загубата само на „Thistle“ (1090 т.), но не може да се откаже, че въ последно време дейността на подводнитъ лодки се намали.

14 априлъ. Въ време на въздушно нападение надъ Бергенъ английски самолети потопили единъ германски параходъ. Германскитъ мотозирани части заели Хонефосъ.

15 априлъ. Съюзни войски слѣзли въ Харстадъ (60 км. на северъ отъ Нарвикъ. Бодое (южно отъ Нарвикъ) е заелъ норвежци, намиращи се въ връзка съ англичанитъ, чийто флотъ блокира Нарвикъ отъ къмъ море.

16 априлъ. Германцитъ заели цѣлия жѣлѣзенъ пжтъ отъ Трондхаймъ до границата. Завършило се разчистването отъ частитъ на I-ва норвежка дивизия юго-източно отъ Осло и е възстановено жѣлѣзопътното съобщение съ Швеция. Конгсвингеръ е заелъ отъ нѣмцитъ. III-та норвежка дивизия сложила оржанието си около Христианзандъ.

Може да се счита, че всички крупни кораби отъ германския флотъ сж напустнали западния брѣгъ на Норвегия и се базиратъ на Скагеракъ и Хелголандския заливъ. Въ фиорда Трондхаймъ сж останали торпедоносци, при Бергенъ и Гардангеръ-фиордъ се намиратъ малки кораби и торпедни катери, завалящи остатѣнитъ отъ норвежкия флотъ.

17 априлъ. Сутринята въ продължение на часъ и 20 минути английскитъ кръстосвачи сж обстрелвали летището Ставангеръ чрезъ коректировка на стрелбата отъ аероплани. Повредени били 4 германски самолета. На обратния пжтъ отредѣтъ е билъ атакуванъ отъ самолети. Единъ кръстосвачъ отъ 16000 тона получилъ тежки повреди, но се завърналъ въ базата си. Пострадалъ е сжщо ескадр. торпедоносецъ „Eclipse“. По германски сведения още 4 бомби сж попаднали въ други кораби. Оповестѣнитъ резултати отъ смѣлата бомбардировка на аеродрома изглежда не съответствуватъ на действителността. Английски самолети сж констатирани следъ това, че на аеродрома се намирили много неповредени германски самолети.

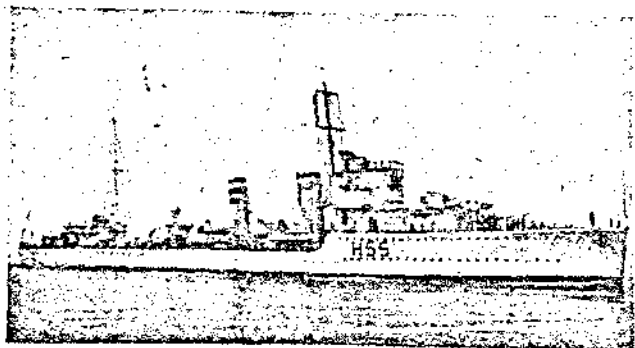
18 априлъ. Германскитъ катери унищожили единъ малкъ норвежски торпедоносецъ въ Гардангеръ-фиордъ.

19 априлъ. Съюзническитъ войски започнали да слизатъ въ Намсось (крайниятъ пунктъ на жѣлѣзницата Андалснесъ—Ромсдалфиордъ) и малки части сж слѣзли при Лафлалсъ (Согнефиордъ). Само въ първия пунктъ има малки пристанищни приспособления, но при входа на Ромсдалфиордъ се намира малкото пристанище Молде, което ще служи вѣроятно за разтоварването.

Независимо отъ лошото време, германскитъ самолети бомбардирани мѣстото на стоварването въ Ромсдалфиордъ и споредъ сведенията имъ сж потопили или повредили съ бомби два кръстосвача и 4 транспорта.

Германскитъ войски заели островитъ предъ Бергенъ. Англичанитъ съобщаватъ, че подводнитъ имъ лодки сж потопили два транспорта.

20 априлъ. Германскитъ въздушни сили бомбардирани района на Андалснесъ и Намсось, кждето унищожили гаритъ и пжтищата. Въ Ромсдалфиордъ билъ повреденъ съ бомби единъ кръстосвачъ. Въ Намсось е потопенъ единъ въоръженъ миночистачъ, и на единъ транспортъ избухналъ пожаръ. Северо-източно отъ Шетландскитъ острови е билъ каточе ли потопенъ отъ подводна лодка единъ отъ полскитъ торпедоносци.



Английскитъ торпедоносецъ „Hostil“



Английскитъ торпедоносецъ „Харди“ потъва; обслугата му се спасява на брѣга

Поради засилване на германската противовъздушна отбрана въ Норвегия, англичанитъ започнали да правятъ нападенията си нощемъ, и освенъ Ставангеръ и Христианзандъ бомбардирани тази нощъ датското летище Аалборгъ. Английскитъ кораби започнали почти ежедневна бомбардировка на района на Нарвикъ, кждето нѣмцитъ иматъ отѣлни самолети.

21 априлъ. Съюзническитъ десанти започнали да се разпространяватъ въ вътрешността на страната и заедно съ норвежкитъ войски заематъ възловитъ станции Домбасъ и Старенъ. Въ продължение на 6 часа германскитъ въздушни сили бомбардирани мѣстата на стоварването и жѣлѣзнитъ пжтища. Домбасъ е разрушенъ. Споредъ германски сведения единъ английски торпедоносецъ билъ повреденъ и два транспорта потопени.

Германскитъ войски, настѣпващи отъ Осло, заели Ренъ, Лилихамеръ и Гжоевикъ. Ликвидацията на норвежкитъ войски въ южна Норвегия е къмъ края си. Възстановено е съобщението по брѣга между Осло и Ставангеръ.

22 априлъ. Английски самолети обстрелвали въ продължение на два часа летищата при Осло, Ставангеръ и Аалборгъ. Английскитъ войски заели Стейнжеръ, но атакувани отъ фронта, обходени съ десантъ вътре въ Трондхаймъ-фиордъ и обстреляни отъ германскитъ торпедоносци, тѣ се оттеглили на 10 километра на северъ. Авангардътъ на съюзнитъ войски отъ Андалснесъ влѣзълъ въ съприкосновение съ германцитъ северно отъ Лилихамеръ.

Споредъ германски сведения потопенъ е единъ английски торпедоносецъ, а другъ е повреденъ.

При Аалзундъ билъ потопенъ единъ транспортенъ корабъ, а на другъ избухналъ пожаръ. При Стадландеръ германска подводна лодка е потопила транспортенъ корабъ, намиращъ се въ конвой.

23 априлъ. Споредъ германски сведения самолетитъ повредили единъ торпедоносецъ при Намсось, другъ и два транспорта при Андалснесъ и прѣчели на движението на съюзнитъ войски.

Английски самолети атакували германски конвой въ Категатъ и бомбардирани островъ Силтъ и други летища.

24 априлъ. Германски войски бързо се движатъ по протежение на шведската граница съ поддръжка отъ моторизирани части. На 30 килом. северно отъ Нарвикъ германскитъ части

влязали въ допиръ съ голѣми съюзнически сили. Германскитѣ самолети повредили единъ английски кръстосвачъ и други кораби. Въ западната частъ на Скагерекъ германскитѣ стражеви катери сж били атакувани отъ френски ескадрени торпедоносци и два катера сж били потопени.

25 априль. Германскитѣ моторизирани части стигнали до Тинсетъ и Роеросъ (350 километра на северъ отъ Осло).

Първитѣ английски изтрѣбители, прилетѣли до брѣга отъ авионосца, влязали въ бой съ германската авиация. Споредъ германски сведения, самолетитѣ имъ попаднали въ единъ английски миночистачъ и три транспорта.

Английскитѣ кораби се опитали да проникнатъ въ Трондхаймъ-фиордъ.

Английски самолети атакували четири германски транспорта при Ставангеръ и други 10 въ Осло-фиордъ.

Единъ датски и единъ латвийски параходъ загинали при Ореундъ.

26 априль. Германската моторизирани колони стигнали до Нипласъ (10 километра отъ Рофосъ по направление къмъ Сторенъ) където е задържана отъ норвежцитѣ при разрушени мостъ на рѣката. Две други колони отъ Алядалъ и Тинсетъ се движатъ на западъ се целъ да излѣзатъ на станицитѣ Хжеркиъ и Улсбергъ по желѣзния пѣтъ Домбасъ-Сторенъ. Колоната идваща отъ Лилихамеръ преминала Квамъ (80 км. южно отъ Домбасъ). По направление на Бергенъ, германската колони срещнала норвежка съпротива при Несъ (161 км. отъ Бергенъ). Съ действия въ района на Гардангеръ-фиордъ нѣмцитѣ заели желѣзницата до Восъ (60 км. отъ Бергенъ). На северъ Нарвикъ нѣмцитѣ водятъ бой съ норвежски батальонъ. Споредъ германски сведения германскитѣ самолети повредили единъ английски кръстосвачъ въ Согне-фиордъ.

27 априль. При все, че е засилена противовъздушната

отбрана на съюзницитѣ и сж се появили английски изтрѣбители, германската авиация владѣе въздуха. Тя е бомбардирала наново всички пунктове за разтоварване и пѣтищата, водещи къмъ фронта. Градъ Намсось е изгорѣлъ. Отъ друга страна съюзническата авиация ежедневно бомбардира германскитѣ летища.

Въ района на Намсось се намиратъ френски и английски стрелци и английски войски, които продължаватъ да получаватъ подкрепления.

На 22-й на фронта северно отъ Трондхаймъ боеве не е имало. На 50 км. на югоизтокъ отъ Домбасъ германската колони е спрѣна отъ англичанитѣ.

Единъ параходъ отъ неизвестна националностъ е потъналъ въ Ореундъ.

29 априль. Германскитѣ колони наближили Хжеркиъ (30 км. на североизтокъ отъ Домбасъ) и Улсбергъ, където се завързалъ бой съ английскитѣ войски. До сега тѣзи колони сж срѣщали слаби норвежски части.

По направление на Бергенъ германскитѣ сж напредвали съ 30 км. Настѣпващитѣ нѣмци отъ другия край на желѣзницата сж заели станицата Мирдалъ и скоро ще се съединятъ съ другитѣ части. Споредъ германски сведения, за изтеклитѣ 48 часа самолетитѣ сж повредили или потопили 4 английски кръстосвача и 18 транспорта или спомагателни кораби. Английското адмиралтейство отъ своя страна опровергава тѣзи сведения и признава загубата само на два миночистача.

Свършено е невъзможно да се следи за истинскитѣ резултати отъ германскитѣ атаки. Наблюденитѣ отъ самолетитѣ при боева обстановка е много мѣчно, а освенъ това болшинството отъ летцитѣ не сж моряци и слабо познаватъ типове и характера на повредитѣ на корабитѣ, както и особеноститѣ на маневрираната имъ.

Изъ дейността на Варненския морски сп. отредъ

На 16 юний т. г. въ басейна на пристанището се състояха гребни състезания между ученицитѣ на мѣжката, ръководени отъ мичманъ Давидовъ, съ съдействието на пом. ръководителя Добринъ Василевъ.

На гребане съ шесторки на 1,500 м. се добиха следнитѣ резултати:

а) 10 м. 21 с. V-б класъ — лодководачъ Ангелъ Ангеловъ, гребци В. Василевъ, Н. Юруковъ, В. Родевъ, Ив. Василевъ, Л. Гуневъ и Р. Радевъ;

б) 10 м. 21 с. VII-г класъ — лодководачъ Н. Бояджиевъ, гребци Л. Бъчваровъ, Л. Куцаровъ, Б. Петковъ, Ст. Начевъ, Д. Табаевъ и М. Даскаловъ;

в) 10 м. 29 с. VI-г класъ — лодководачъ В. Петровъ, гребци Хр. Димитровъ, Ст. Стамболиевъ, К. Колевъ, В. Лесовъ, Г. Демировъ и Св. Георгиевъ;

г) 11 м. 11 с. VI-а класъ съ лодководачъ М. Желевъ;

д) 11 м. 35 см. V-ж класъ съ лодководачъ М. Желевъ. За извършенъ неправиленъ завои V-ж класъ бѣ изключенъ отъ класиране.

Журито обяви за победителъ V-б класъ, комуто бѣ предложена статуетката на мѣжката гимназия за сезона 1940 г.

На 12 юний т. г. по покана на Турнистическото д-во

„Родни Балкани“, Варн. морски спортенъ отредъ взе участие въ традиционното му празненство съ две гребни лодки. Извърши се молебень. Полнесоха се поздравиха и благожелания отъ страна на отреда. Следъ това се състояха гребни състезания между две групи отредницъ. Родно-балканци не можаха да взематъ участие, понеже една частъ отъ гребнитѣ имъ се намиратъ въ войската.

Варненскитѣ морски спортенъ отредъ съ голѣмъ интересъ следи живота на родно-балканци и се радва из пѣтки тѣхенъ успѣхъ. Чрезъ своята хижа, до самия брѣгъ на Черноморе, отстояща на 25 км. отъ гр. Варна, тѣ привличатъ много посетители, които се опознаватъ съ чудно красивото ни крайбрежие. Евтиниятъ морски превозъ създава възможностъ на много туристи и случайни посетители да опитатъ водния пѣтъ, който имъ доставя особена наслада и ги поставя въ непосредственъ досегъ съ морската стихия.

Отредницитѣ предпочитатъ спортнитѣ гребни лодки, за да дойдатъ на отмора въ хижата.

Особено приятно впечатление направи походътъ на четиритѣ отреднички платноходки, които гордо порѣха вълнитѣ, предшествувайки гребнитѣ лодки.

Черноморци.

ДИНАМИКА А. Д.

СОФИЯ, пощенска кутия № 190
За телеграми: Динамика, София

ул. Московска № 7
Телефонъ: 2-33-38

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО и ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Кораби и лодочни дизелови мотори
Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини
Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия:
Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе)
Котли, водни и парни турбини и парни машини
Всички видове желѣзни конструкции
Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.



ДЪРЖАВНИ МИНИ

КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

ПЕРНИКЪ

БОБОВЪ-ДОЛЪ

МАРИЦА

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЖГЛИЩА
И БРИКЕТИ

ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ
за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ
и въ Старо-загорската електрификационна областъ
ПО СПЕЦИАЛНИ ИЗНОСНИ ЦЕНИ.

Вноски и поръчки за вжглища и брикети се правятъ навсѣкжде
въ страната чрезъ

1. Българската народна банка — преводна служба.
2. Българска земеделска и кооперативна банка — преводна служба.
3. Телеграфо-пощенскитѣ станции — чекова смѣтка № 50.
4. Популярнитѣ банки.
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситѣ на държавнитѣ мини.

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

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ на ДЪРЖАВНИТѢ МИНИ
ВЪ ГР. ПЕРНИКЪ

АГЕНЦИЯ НА МИНИТѢ ВЪ СОФИЯ

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

Страница за малките

Ст. Ив. Ст.

Радостъ отъ морето

Пакъ съмъ вече край морето,
къпя се като преди,
ще поплавамъ до насита
въ чудно-бистритъ води.

Че преди една година
бѣхъ азъ за последенъ пътъ
тука, въ моя ненагледенъ,
вѣчно хубавъ роденъ кътъ.

Р. Киплингъ.

ЧАЙКИ

Ширнало се е морето,
сякашъ нѣма брѣгове,
а надъ него отъ небето
слънчо чайкитъ зове.

И тѣ литватъ среброкрили
рано, рано сутринята,
първи тѣ да се окъпятъ
въ свѣтло-синята вода.

Защо китътъ има такова гърло

(Приказка)

Това се случило отдавна, мое мило момче. Живѣлъ нѣкога китъ. Той плавалъ по море и ялъ риба. Ялъ той платики и бѣлуги, и пѣструги и селди, ялъ и лелитъ на малкитъ селди и моруни и червеноперки и тѣхнитъ сестрички. Закусвалъ понѣкога и съ пѣргавитъ, чевръсти змиорки. Каквато риба му попадала, такава ялъ. Отварялъ устата си, амы! И готово!

Тѣй че, въ края на краищата, въ цѣлото море останала само една риба. Тя плувала наредъ съ кита, край самото му дѣсно ухо, за да не може да я глътне. Само по този начинъ тя се спасявала. Но ето, той се изправилъ веднѣжъ на опашката си и казалъ:

— Искамъ да ямы!

А малката хитра рибка му отговорила съ тъничъкъ и хитъръ гласъ:

— Не си ли опитвалъ човѣка, благородно и великодушно млѣкопитающе?

— Не, — отвърналъ китътъ, — а какъвъ е той на вкусъ?

— Доста е вкусенъ, — казала рибката, — само че малко е бодливъ.

— Е, добре тогава, донеси ми тука петъ такива, — казалъ китътъ и така ударилъ съ опашката си по водата, че цѣлото море се покрило съ пѣна.

— Достатъчно ти е и единъ! — извикала малката рибка. — Плувай къмъ петдесетия градусъ северна ширина и къмъ четиредесетия градусъ западна дължина и ти ще видишъ срѣдъ морето салъ, на сала морякъ и нищо повече. Неговиятъ корабъ е отишълъ на дъното. Той е облѣченъ въ сини платнени панталони и презрамки (не забравай презрамкитъ, мое мило момче!) Той носи съ себе си и единъ ловджийски ножъ. Но азъ съмъ длъжна да ти кажа че този човѣкъ е доста предвидливъ, уменъ и храбъръ!

Китътъ се понесалъ съ всички сили. Плувалъ и дошълъ до мѣстото, където му било посочено: до четиредесетъ градуса западна дължина и на петдесетъ градуса северна ширина. И видѣлъ той

наистина срѣдъ морето салъ и на него морякъ и нищо друго. Морякътъ билъ съ сини платнени панталони и съ презрамки (внимавай за презрамкитъ, мое мило момче!), а отстрани на пояса му виселъ ловджийски ножъ и нищо повече. Седи морякътъ на своя салъ и краката си е спусналъ въ водата. (Майка му е позволила да си поиграе съ боси крака въ водата, иначе той не би си игралъ, защото билъ доста уменъ и храбъръ).

Устата на кита се разваряла все повече и повече, отваряла се все по-широко и по-широко, едва ли не до самата опашка. Китътъ поглѣгналъ моряка и неговия салъ и неговитъ сини платнени панталони съ презрамки) недей забравя за презрамкитъ, моля ти се, мило момче, добре помни това!) и ловджийския му ножъ. Всичко потънало въ този топѣлъ, тъменъ килеръ, който се нарича китовъ стомахъ. Китътъ се облизалъ ето тѣй и три пѣти се премѣтналъ на опашката си.

Но, морякътъ, който билъ уменъ и храбъръ, щомъ се намѣрилъ въ топлия и тъменъ килеръ, нареченъ стомахъ на кита, започналъ да се обръща, да рита съ крака, да хопе, да драска, до чука, да тропа, да се мѣта и най-после заситилъ весело хоро, така лудо заигралъ, че китътъ се почувствувалъ съвсемъ зле. (Надѣвамъ се, че не си забравилъ за презрамкитъ).

И казалъ той на малката бодлива рибка:

— Не ми харесва човѣкътъ не ми е по вкусъ. Гъдѣлъ ми причинява въ стомаха. Какво да правя?

— Тогава кажи му да излѣзе навънъ, — посъветвала го малката бодлива рибка.

Китътъ извикалъ силно съ своята собствена уста:

— Хей, ти! По-скоро напусти стомаха ми и дръжъ се прилично, защото страшно ме е гъделъ и започнахъ да хълцамъ.

— О, не; — казалъ морякътъ, — мене и тука ми е доста добре! Ако ти ме занесешъ къмъ моитъ родни брѣгове, къмъ бѣлитъ скали на Англия, азъ ще си помисля тогава, дали да излѣза

или да остана въ стомаха ти. И той още по-силно зариталъ съ крака.

— Нѣма какво да се прави, — казала хитрата рибка. — Заведи го въ родината му! Ти знаешъ, азъ те предупредихъ още въ началото, че той е доста уменъ и хитъръ.

Китътъ послушалъ съвета ѝ и се впусналъ на пътъ. Той плувалъ, плувалъ и все плувалъ, като презъ цѣлото време съ опашката си и съ двата си плавника, макаръ че много му додѣвало и прѣчило хълцането. Най-сетне въ далечината се показали бѣлитъ скали на Англия. Китътъ се приближилъ до самия брѣгъ и започналъ да си отваря устата все по-широко, широко, много широко, съвсемъ широко, и най-после казалъ на човѣка:

— Време е да излѣзешъ. Тукъ има прехвърляне! Най-близкитъ станции сж: Уинчестеръ, Ашуелотъ, Нашуа, Кини и Фичборо.

Едва успѣлъ да каже: Фич! и отъ устата на кита излѣзълъ морякътъ. Този морякъ, нанстина, билъ доста уменъ и фрябъръ. Докато престоялъ въ корема на кита, той не загубилъ времето си напразно: съ ножа той наскѣлъ сала на тънки дъсчици, поставилъ ги на кръстъ и ги вързалъ съ презрамкитъ си (сега ти разбирашъ, защо не биваше да забравишъ за презрамкитъ, нали?) И така той направилъ решетка, съ която преградилъ гърлото на кита. Освенъ това той изрекълъ вълшебни думи:

ти не си ги чувалъ и азъ съ удоволствие ще ти ги кажа. Той казалъ:

Поставихъ азъ решетка
и запушихъ гърлото на кита!

Съ тия думи той скочилъ на брѣга върху дребнитъ камъчета и закрачилъ къмъ майка си, която му позволявала да ходи по водата босъ. После той се оженилъ и билъ доста щастливъ. Китътъ сжщо се оженилъ и билъ много щастливъ.

Но отъ този день и на вѣчни времена въ гърлото на кита си останала решетката, която той не можалъ нито да преглътне, нито да изплюе. Заради тази решетка въ гърлото му попадала само дребна риба. Ето защо въ наше време китове не гълтатъ хора. Тѣ не гълтатъ даже малки момченца.

А хитрата рибка отплувала и се скрила въ тинята подъ самия прагъ на екватора. Тя си мислила, че китътъ ѝ се е разсърдилъ и се страхувала да се мѣрне предъ очитъ му.

Морякътъ взелъ съ себе си своя ловджийски ножъ. Той билъ пакъ съ синитъ си платнени панталони, съ които се разхождалъ и крачелъ по дребнитъ камъчета край самото море, но нѣмалъ вече презрамки. Тѣ останали въ гърлото на кита. Съ тѣхъ той свързалъ тънкитъ дъсчици, отъ които направилъ решетката. И това е всичкото. Ето крайтъ на моята приказка.

Преведе: Л. Паспалеевъ.

— 69 —

Съдържание:

1. Слѣти събори — В. Игнатовъ,
2. Кога и какъ? — адмиралъ о. з. Вариклечковъ,
3. Заградната мина — В. П.,
4. Една страшна нощъ въ Фортъ офъ Фортъ — лейтенантъ В. Паспалеевъ,
5. Изъ лѣтнитъ радости на морето — Петъръ Скорещки,
6. Балчикъ — Варна — П. А. Шишковъ,
7. Воденъ спортъ — кап. лейт. Г. Панчевъ,
8. Скандинавската операция,
9. Изъ дейността на Варнен. морски спортенъ отредъ,
10. Радостъ отъ морето (стих.) и Чайка (стих.) — Ст. И. Ст.,
11. Защо китътъ има такова гърло (приказка).

Редационенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ Г. В. Паспалевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ и д-ръ Ст. Ив. Стояновъ.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици
РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

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

„ЮТА“

Анционерно дружество — Русе

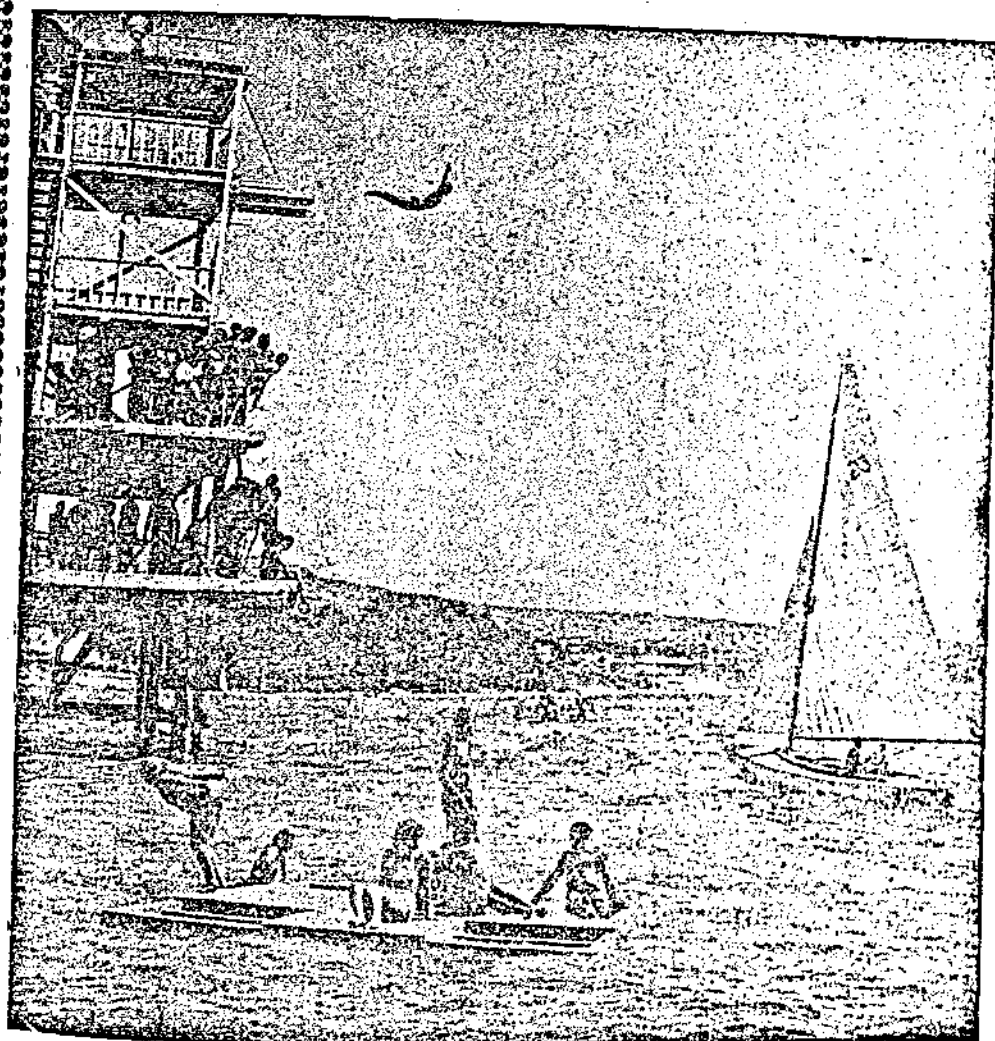
Телегр. адресъ: „Юта“

Телефонъ 25-55.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



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

Великолепенъ плажъ. Най-модерно уредени морски студени и топли бани.
Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пѣрзалка). Максимална лѣковитостъ.
Категоризирани и нормирани хотели, пансиони, вили, квартири и ресторанти.
50% намаление за пътуване по Б. Д. Н. презъ сезона.
Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.
Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.
Устройство морски тържества и забави.
Изборъ на „Царица на плана“. Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.
Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансингъ.
Хотела ремонтиранъ. Стаитѣ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажирание стаитѣ предварително.
Редовна автобусна връзка съ града.

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 параходи типъ „Родика“, дружеството поддържа редовни и извънредни линии между черноморските пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италианските острови — Додеканеза, Сирия, Палестина и Египетъ, като се посещаватъ полжитните пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирей.

Тия последни пътувания даватъ възможностъ 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, асировави-лонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художественостъ, сж още недостигнати.

Пътуванията за Леванта—Близкия изтокъ се извършватъ съ голѣми и луксозни параходи, „Царь Фердинандъ“, „Шипка“, „Варна“ и „Бургасъ“, при всички удобства за приятно и неуспѣно пътуване по морета, които съдържатъ безбройни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелитъ и осѣяния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метра надъ морската повърхностъ.

Последното пътуване дава възможностъ да се посетятъ и всички свети мѣста на еврейската, християнската и мохамеданската религия.

Никое друго пътуване не може да даде толкова голѣмо разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитъ най-всестранни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

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

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

Пътуването между двѣтѣ пристанища трае само 12 часа — една нощъ.

Презъ сжщитъ лѣтни месеци п/х „Евдокия“ плава крайбрѣжно по специално разписание, съ намалени тарифи и възможностъ да се посетятъ всички пристанища отъ цѣлото българско крайбрѣжие въ течение само на 36 часа.

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

Разписанията, както и тарифитъ на всички пътувания, които извършватъ корабитъ на Българското търговско параходно д-ство, редовни и извънредни, сж дадени въ отдѣленъ 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. Ценитъ на билетитъ за Александрия съ редовнитъ съобщения, които се поддържатъ два пъти въ месеца съ параходитъ „Бургасъ“ и „Ц. Фердинандъ“, само отиване или само връщане, безъ храна сж:

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

Презъ лѣтните месеци, отъ 1 юний до 15 септемврий, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сжщия параходъ, безъ прекъсване, освенъ презъ време на престоя на кораба въ нѣкое пристанище по разписание, както следва:

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

II. Ценитъ на билетитъ по нашето крайбрѣжие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лѣтното разписание, отъ 15 май до 15 септемврий, съ право на нощуване въ Царево въ помѣщенията на съответната класа сж:

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

III. Ценитъ на билетитъ до Цариградъ и обратно съ п/х „Царь Фердинандъ“ и „Бургасъ“ презъ лѣтните месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и нощуване на параходитъ, сж:

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

II „ „ „ 1380 „ 1010 „

III „ „ „ 665 „

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

По крайбрѣжието отъ Варна до Ахтополъ и обратно, презъ лѣтните месеци, пълненъ дневенъ абонаментъ отъ закуска, обѣдъ и вечеря — 80 лв.

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

При редовнитъ пътувания — съ п/х „Евдокия“ крайбрѣжно се плаща за закуска 15 лв., а за обѣдъ и вечеря по 50 кв., а пълненъ абонаментъ — 100 лв.

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