

МОРСКИ СТОВОРЪ



XVII година
ноемврий, 1940.

Българска Земедел. 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.

НАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

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

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

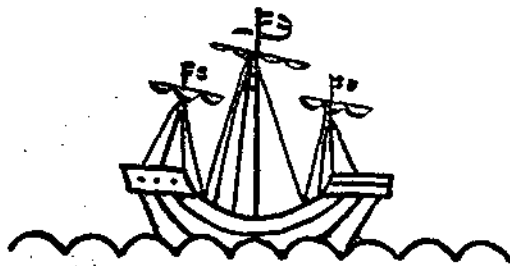
Земеделскитѣ стопанства, земеделскитѣ кредитни и кооперативни потребителни
сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчийскитѣ и занаятчийскитѣ
кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

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, земеделски
градове и села, 250 популярни банки въ цѣлата страна, които
извършватъ влогово-акредитивна служба. Постоянна кооперативна
изложба въ София.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ ЦАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 17.

Варна, ноемврий 1940 год.

Уредна

Книжно-просвѣтния отѣлъ

Брой 9.

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

Ал. Маноловъ

Капитанъ II рангъ о. з.
Председател на Б. н. м. сговоръ

ДУНАВЪ

Колкото техниката върви напредъ, толкова естественитъ пѣтища, а въ това число и Дунавъ, намиратъ своето все по-голямо използване, защото каменнитъ прегради, които тукъ таме препрѣчватъ течението, бързеитъ, водопадитъ и др., се чистятъ, или отвеждатъ въ странични канали и се създаватъ такива удобства за корабоплаването, че ставатъ по-удобни и по-сигурни даже отъ тия мѣста на голѣмитъ рѣки, където пѣцитъ сж подвижни и насилятъ плитковини, които редовно трѣбва да се чистятъ съ смучачки.

Но всички тия технически съоръжения не биха дали своитъ ценни придобивки, ако уредбата на службата по плавателната рѣка не дането на редовно, разумно и добронамѣрено.

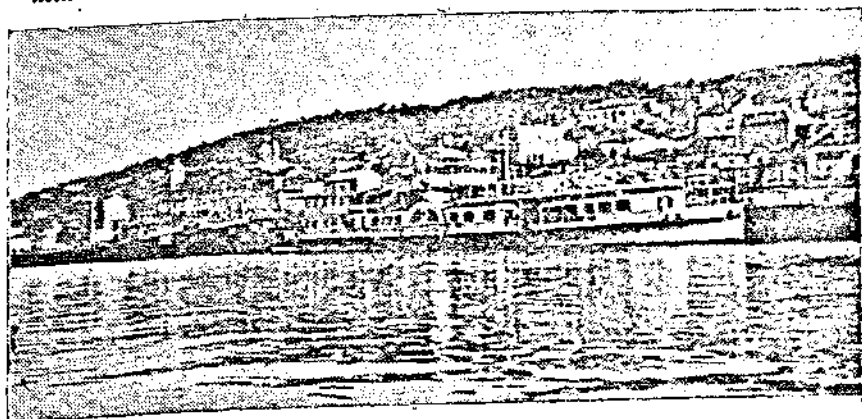
Когато една плавателна рѣка тече презъ една само държава, то тая държава влага пълно желание да я има въ услуга на стопанството си, поради което плаването по рѣката върви добре и естествено споредъ времето и сръдствата.

Но когато тая рѣка протича всецѣло презъ една държава, следъ това мие бръговетъ на нѣколко държави; кога двата, кога по едина отъ бръговетъ; кога най-после се влива въ морето, и устията протичатъ презъ една или нѣколко

държави, и още повече, когато отъ корабоплаването сж заинтересовани стопански, а по-лошо и политически държави, нѣмащи изходъ на рѣката, а при това сж велики сили; когато такава международна рѣка е свързана чрезъ канали, и шлюзове съ друга голѣма плавателна рѣка, която особено протича презъ земитъ на велика или велики държави, тогава стопанисването на такава рѣка или рѣки става толкова сложно, че често пѣти създава на съкрайбръжницитъ голѣми неприятности и донася подозрения, понякога съ голѣми и сѣдбоносни последици.

Ето точно въ такова положение се намира Дунавъ, който не веднѣжъ сме изтъквали отъ тия страници е свързанъ съ нашето минало, настояще и бъдеще, че ни налага да бъдемъ особено внимателни, когато се разглеждатъ въпроситъ, свързани съ него.

Постройката на модерни пристанища почти въ всички български селища на Дунавъ, създаване на наше търговско корабоплаване вече отъ международно естество, уреждане на фаровата и знакова служба на Дунавъ и изучаване метеорологията му, ни поставятъ въ редоветъ на тия дунавски държави, които отъ паразити станаха



Дунавъ при Тутраканъ

творци, а политическото ни кавалерство, особено след големата война, прямотата и правотата на България я направиха и търсена вече дунавска дружба.

Времената се мият и режимите на Дунав се мият.

За това нашият слът шестнадесети и седемнадесети съборъ въ Перникъ въ пунктъ трети отъ резолюцията си взе едно много умътно и навременно решение: „Международната дунавска комисия, както и европейската дунавска комисия вече не съществуватъ. Новата обстановка, създадена отъ войната, наложи видоизмънението и на тѣзи две институции по рѣката. Съборътъ апелира при уреждането на новото положение по рѣката да бждатъ застъпени интересите ни като крайбрежна държава съ собствено корабоплаване по нея“.

Но ето че въ Букурещъ вече заседава една комисия, съставена отъ представители на Германия, Италия, Румъния и Съветска Русия, на която е възложено да изработи новия законникъ за режима на Дунавъ, по цѣлата му дължина.

Едно нѣщо ще трѣбва да знаятъ всички, които разглеждатъ тоя въпросъ, че Дунавъ, като представлява за насъ третата паралелна съобщителна линия на дветъ желѣзопѣтни линии, които

водятъ въ северна и южна България отъ западъ къмъ изтокъ, ще има въ бѣдещитъ стопански отношения между великия Райхъ и великата Съветска република да изиграе особено важно значение, защото чрезъ третата линия ще свързва обмѣна и на дветъ страни, безъ зависимостта и влиянието на трети велики сили.

И тъй като ний, Югославия и Унгария сме напълно дунавски държави, допринасяме за редовното плаване по рѣката твърде многу, попадаме подъ политическото и стопанското влияние на Германия и Съветска Русия, но сѣщо и подъ стопанското влияние на Италия, която взема участие въ комисията въ Букурещъ, макаръ че не е дунавска държава, не можемъ да си обяснимъ, защо тия три дунавски държави липсватъ отъ комисията, която изработва новия законникъ.

Нима тия три доброджелателни и заинтересовани държави не заслужаватъ високото внимание да бждатъ привлечени въ една нова творческа за Дунавъ работа?

Новитъ времена и нова Европа изискватъ сътрудничеството на всички заинтересовани, и ний вѣрваме, че нашето правителство не ще пропусне случая, кждето и когато трѣбва, да застъпи интересите на Дунавска България, както съ своята резолюция взе становище организацията ни.

—60—

Лейтенантъ В. Паспалеевъ.

Подводниците въ сегашната война

Воденето на подводната война има за целъ чрезъ общо съгласуване на действията и усилията на подводниците съ тѣзи на надводния флотъ, армията, въздушните сили и политиката да достигне крайния резултатъ—победата.

Въ зависимостъ отъ поставените обекти на войната, подводниците могатъ да бждатъ използвани:

а) За борба съ противниковите морски сили; б) за стопанска (търговска) подводна война; в) за охрана на своите бази и крайбрежия и г) общо — за горните три цели или за нѣкоя комбинация отъ тѣхъ.

Не трѣбва да се забравя, че подводниците, както оцѣтътъ отъ последната война доказва, сѣ еднакво ефикасни и въ тритъ начина на използване, обаче даватъ най-осезателни резултати, когато се използватъ за водене на стопанската подводна война.

Не трѣбва да се забравя сѣщо, че поради самия характеръ на морската и стопанската война за постигане на решителни резултати на подводниците трѣбва да се предостави необходимото време, за да могатъ напълно да развиятъ своята унищожителна дейностъ и да постигнатъ максимумъ резултати.

Сведенията, които изнася чуждиятъ печатъ за резултатите отъ водената сега подводна война, ни показватъ най-красноречиво силата на модерното подводно оръжие. Отъ таблицата първа, въ която е показано числото на потопените кораби презъ периода отъ 3 септември 1939 г. до 8 април 1940 г., т. е. за първите седемъ месеца отъ войната, се вижда, че отъ потопените общо 450 ко-

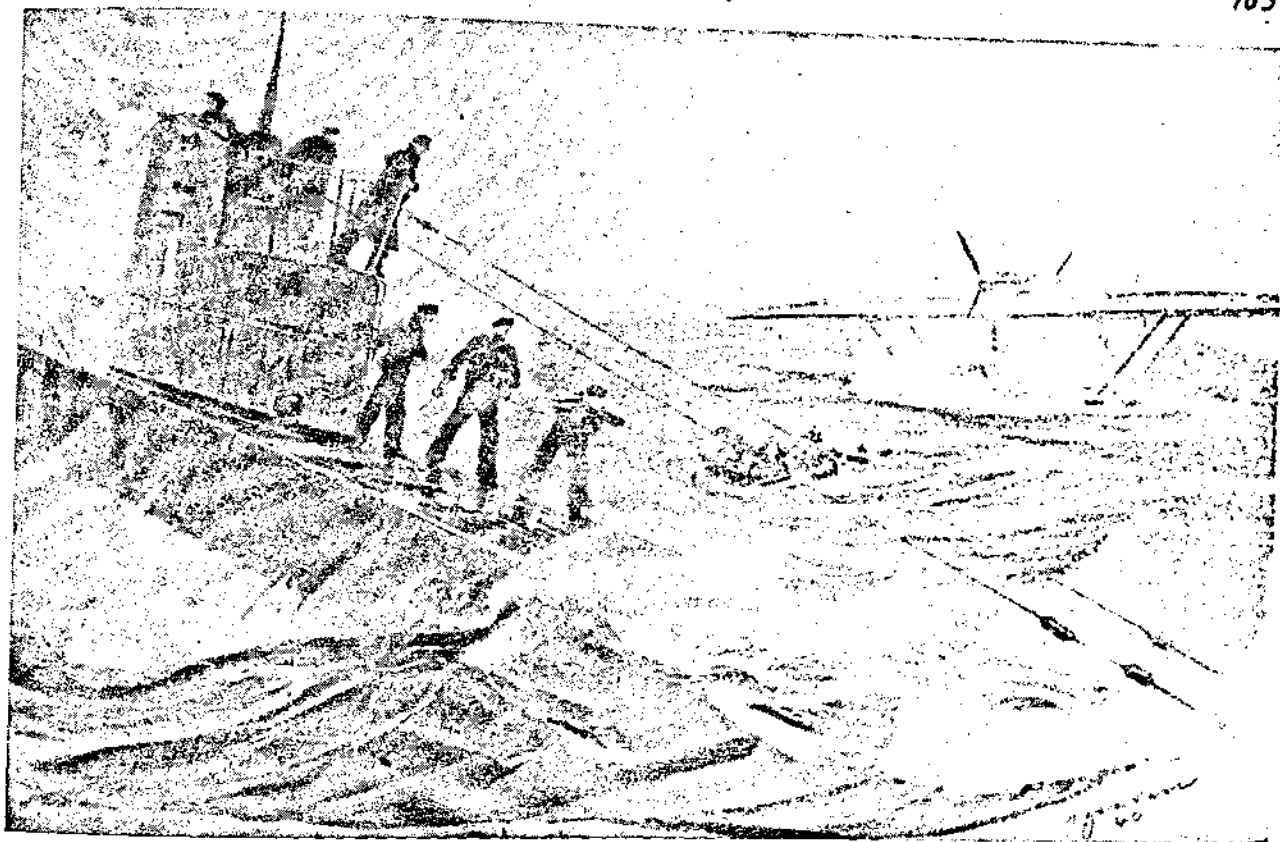
раба — 103 сж потопени непосредствено отъ подводниците. Една голѣма частъ, обаче, отъ заграднитъ мини, на които сж загинали 134 кораба, сж поставени сѣщо отъ подводниците. За по-голѣма обективностъ да допуснемъ, че тѣзи кораби въ приблизително равенъ процентъ сж загинали на мини поставени отъ подводните, надводните и въздушните сили.

Таблица № 1

Периодъ	Причини на потъването						
	Общо число на потоп. кораби	Отъ действ. на подводниците	Отъ взривъ на мини	Отъ действ. на надводни сили	Отъ действ. на авиацията	Отъ неизвестни причини	Аварии и самопотопили се
1939	250	83	78	10	8	56	15
1940	200	20	56	1	16	85	22
Всичко	450	103	134	11	24	141	37
	100	22.9	29.8	2.5	5.3	31.3	8.2

Въ такъвъ случай въ таблицата къмъ указаното число потопени отъ подводниците ще трѣбва да се прибавятъ още 45 кораба.

Колкото се отнася до загиналите отъ неизвестни причини, то и тукъ трѣбва да смѣтаме, че не по-малко отъ 47 кораба се падатъ къмъ числото на потопените отъ подводниците. Отъ всичко това следва, че въ действителностъ отъ работата на последните сж потопени вѣроятно не по-малко отъ 195 кораба (103+45+47) т. е. 43% отъ всичките потопени кораби. Отъ тѣхъ 157 кораба се



Подводникъ спасява обслугата на сваленъ самолетъ

падат на германскитѣ подводници. Ето защо и ние ще се ограничимъ да разгледаме само тѣхнитѣ действия.

Въ началото на сегашната война Германия разполагаше съ 61 подводника, отъ които 15 съ голѣмо водоизмѣстване по 740 т., 14—517 т. и 32 — 250 тона.

Така че въ началото на военнитѣ действия въ Германия имаше само 29 подводника, удобни за действия далечъ отъ своитѣ бази, вънъ отъ границитѣ на Северното море. Презъ течение на първия периодъ отъ войната това число не е могло да бѣде много увеличено, тъй като за построяването на новопорчанитѣ подводници е трѣбвало да мине известно време.

По данни на германския печатъ днесъ германскиятъ флотъ може всѣкимесечно да получава следното количество подводници:

Отъ септемврий 1939 г. до мартъ 1940 г. по 6 подводника.

Отъ априлъ до юний 1940 г. по 8 подводника.

Отъ юлий до ноемврий 1940 година по 15 подводника,

и декемврий 1940 година 20 подводника.

Отъ тѣзи цифри се вижда, че къмъ априлъ 1940 год. за седемъ месеца война германскитѣ подводници сж се увеличили съ не повече отъ 42 подводника, което показва, че общото число на действающитѣ такива е нарастнало отъ 61 на 103.

Въ миналата свѣтвна война такова число подводници Германия имаше въ състава на своя флотъ презъ периода май—септемврий 1916 година.

Особенно интересно е да се отбележи, че отъ новопостроенитѣ 42 подводника повече отъ половината сж съ тонажъ надъ 1400 т., а останалитѣ

отъ по 740 тона и 517 тона. Малкитѣ подводници отъ 250 тона сж били използвани само за действия въ водитѣ на Северно море.

Борбата на англофренскитѣ стражеви корабии съ германскитѣ подводници въ открито море и около брѣговетѣ на Англия е била повидимому не-особено успѣшна. Затова най-добре може да се сѣди отъ изявленията направени отъ Чемберленъ за действието на подводницитѣ и борбата съ тѣхъ, въ първитѣ месеци на войната. Въ изявленията той отбелязва нарастналото значение на авиацията въ борбата й срещу подводницитѣ, като съобщава, че английската авиация предприемала търсене на неприятелскитѣ подводници използвуйки луннитѣ нощи. Очевидно е, че на противоподводнитѣ патрули не се удавало презъ деня да откриятъ потопенитѣ подъ водата германски подводници, щомъ като е било необходимо да се търсятъ последнитѣ презъ нощта, когато тѣ се намиратъ на повърхността на морето.

Общото количество на германскитѣ подводници, потопени отъ всичкитѣ срѣдства на противоподводната отбрана, за цѣлия първи периодъ отъ войната надали надминава 20 подводника. Въ германския полугодишенъ отчетъ е показано, че за 26 седмица отъ войната Германия е загубила само 20 подводника. По английски данни, обаче, за сжщия промеждутѣкъ отъ време сж били унищожени 43 подводника. Може съ положителностъ да сметаме, че и дветѣ тѣзи цифри сж невѣрни, и истината е нѣкъде посрѣдата. Ако вземемъ срѣдното аритметично число отъ показанитѣ цифри ще получимъ, че за 26 седмици сж загинали 27 подводника. Това дава срѣдно потапяне на единъ подводникъ седмично така че за седемъ месеца война

(31 седмица) сж потопени 31 подводника. Опитътъ, обаче, отъ войната презъ 1914—1918 г. не потвърждава тѣзи предположения. Отъ таблица 2 се вижда, че срѣдниятъ месеченъ процентъ на потопенитъ германски подводници 1917—1918 г. е малко по-другъ.

Таблица № 2

Периодъ	Число на подводниците намиращи се въ строя за цѣлия пер.	Число на подводниците загинали за цѣлия периодъ	% загинали въ цѣлия периодъ	Подводници срѣдно на месецъ
12 месеца 1917 г.	241	63	26.1	2.2
10 месеца 1918 г.	250	69	27.6	2.76

Презъ войната на 1917—1918 г. най-голъмо число германски подводници сж загинали въ тѣсния и плитководенъ районъ на Ламаншъ и Фландърското крайбрѣжие. Сега презъ първия периодъ на тази война германскитъ подводници действуватъ главно въ Северното море и източното крайбрѣжие на Англия и почти не сж се появявали край Ламаншъ.

Поради всичко това можемъ свободно да смѣ-

таме, че за този периодъ Германия е загубвала на месецъ както и презъ 1918 г. не повече отъ 2.76% отъ общото число на своитъ подводници. Следователно въ първитъ седемъ месеца отъ сегашната война е могла да загуби около 19% отъ 103 подводника, които се намираха презъ това време въ строя. Това дава приблизително 20 подводника.

Районитъ, въ които най-много се е проявило действието на германскитъ подводници, могатъ да бждатъ раздѣлени споредъ числото на потопенитъ отъ тѣхъ кораби.

Така за първитъ осемъ месеца въ Северно море и източното крайбрѣжие на Англия сж били потопени 191 кораба (46.5%), Ламаншъ — 13 кораба (3.2%), югозападнитъ подходи къмъ Ламаншъ — 24 кораба (5.8%), Атлантическия океанъ — 65 кораба (15.8%) и неизвестни рийони — 121 кораба (28.7%).

Така че германскитъ подводници сж действували най-много въ Северно море и въ Атлантическия океанъ, включвайки къмъ тѣхъ и югозападнитъ подходи къмъ Ламаншъ.

Всичко това ни показва нагледно колко голѣма е унищожителната сила на подводницитъ въ сегашната война.

Мичманъ отъ Флота

Сингапуръ

Сингапуръ е островъ, отдѣленъ отъ Малайския полуостровъ съ една морска впадина, наречена Жоорски проливъ, презъ който минава само единъ мостъ. Градътъ е разположенъ на южната частъ на острова съ лице къмъ западъ.

Морската база, обаче, е скрита на северъ, върху Жоорския проливъ, и е направена недостпна и за най-смѣлия противникъ.

Много милиарди бѣха употребени въ предприетата работа преди 15 години, за да направятъ отъ тази база една сигурна защита на английскитъ кораби, готова всѣки моментъ да ги снабди съ всичко необходимо. Главното товарително отдѣление на брѣга, изцѣло построено отъ бетонъ и въ форма на пещера, я пази отъ въздушнитъ атаки и е едно отъ тритъ най-голъми на свѣта. Малко по-далечъ е построена една морско-авиационна база, съ хангари, арсенали и др., най-важната въ ориента. Всичкитъ ѳ страни сж заобиколени съ маневрени батареи, които стрелятъ на 30 клм., а 1000-ватовитъ прожектори бдятъ надъ минаващитъ кораби.

Въ английската тихоокеанска политика Сингапуръ играе приблизително сжщата роля, която Гибралтаръ има за Англия въ Срѣдиземно море.

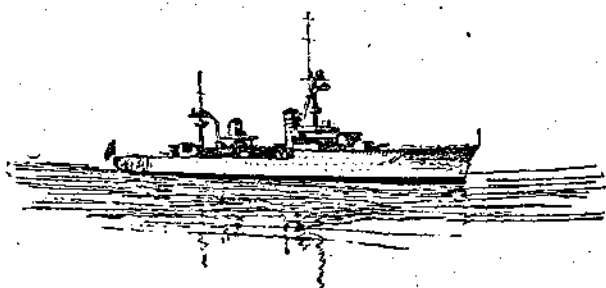
Покрай сингапурскитъ укрепления, които господствуватъ надъ проливитъ между Малайския полуостровъ и Суматра, съединяващи водитъ на Индийския и Тихия океанъ, преминава единъ отъ най-главнитъ морски пѣтища на свѣтовната търговия. Това е най-изгодниятъ и най-късиятъ пѣтъ за военнитъ и търговскитъ кораби, които пѣтуватъ между Суецкия каналъ и западнитъ води на Тихия океанъ.

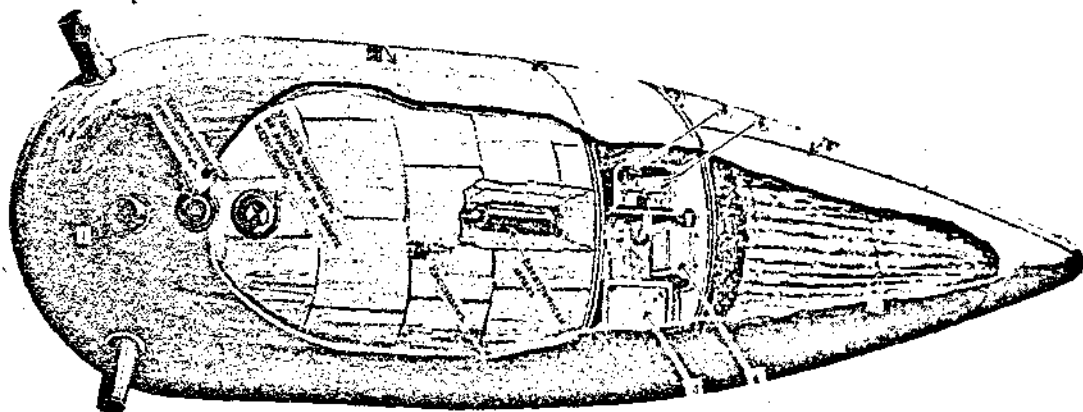
Дневно презъ този проливъ преминаватъ повече отъ 100 кораба. Тѣ всички, пѣтувайки отъ Индия къмъ Китай и обратно, трѣбва цѣли 30 клм. да дефилиратъ предъ английскитъ брѣгови орждия.

Другиятъ проходъ, съединяващъ водитъ на Индийския съ Тихия океани, е разположенъ на 700 клм. южно отъ Малайския проливъ. Това е Зундскиятъ проливъ, който се намира между холандскитъ острови Суматра и Ява. Корабитъ, които искатъ да избѣгнатъ английския контролъ въ Сингапуръ, трѣбва да преминаватъ около 1000 мили повече, което естествено увеличава цената на превозвания товаръ.

Понятно е, че и японскитъ кораби съ помощта на които японската търговия за последнитъ десетъ години започна да завладява пазаритъ на Западна Азия и Източна Африка, трѣбва да преминаватъ при пѣтуването си на западъ презъ Сингапуръ.

Ето защо въпросътъ за последния играе голѣма роля въ дипломатическитъ отношения между Англия и Япония и е Ахилесовата пета въ морската тихоокеанска проблема на Англия.



Общъ видъ на
германска
магнитна минаП. Недѣлчевъ
капитанъ II. р.

Магнитни мини

Още съ оформяването на кораба като сръдство за пренасяне на товаръ и пътници презъ воднитѣ пространства и малко покъсно съ използването му като бойно сръдство въ съединения, образуващи бойния флотъ на морскитѣ държави, се е зародила мисълта да се открие и сръдство за неговото поразяване. Едно отъ най-мощнитѣ сръдства за потопяване на корабитѣ ние знаемъ, че е мината, която въ началото на своето изнамиране е била съ твърде малка разрушителна сила, произлизаща отъ нѣколко килограма черъ барутъ. Постепенно съ усъвършенствуване на мината се е увеличавала и разрушителната ѣ сила, като се е увеличавало количеството на взривното вещество, а също така и чрезъ замѣняване на черния барутъ съ много по-силно действащо взривно вещество.

Така постепенно се стигна до минитѣ, използвани въ войната 1914—1918 г., съ които както знаемъ бѣха заградени грамадни пространства и които по тоя начинъ се явяваха въ помощъ на модернитѣ линейни кораби, осъществявайки блокадата противъ противника или пъкъ за предпазване на собственитѣ води отъ безнаказното нахлуване на противника.

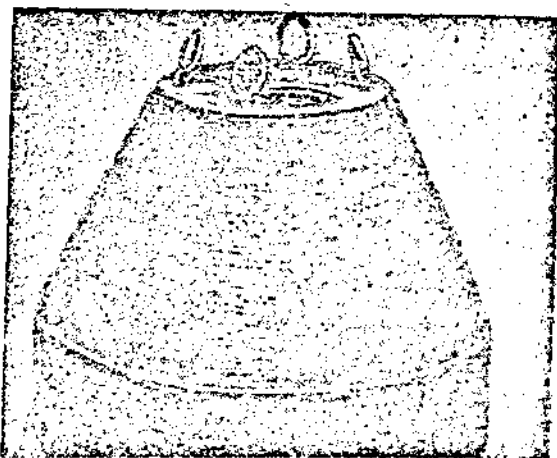
Всички тия мини отъ различни системи бѣха закотвени, т. е. стояха на опредѣлено мѣсто подъ водната повърхностъ, заловени чрезъ телени въжета за специални котви.

Съ появяването на парвана, съ който бѣха снабдени къмъ края на войната повечето военни и транспортни кораби, закотвената мина почна да губи отъ своето значение. Освенъ това за възбуждане бѣше необходимо да има контактъ между мината и кораба, т. е. да се удари корабътъ на мината. Поради тази причина се започна работа по усъвършенствуване на мината и откриване на такъвъ типъ, който да може да се взривава и безъ да е имало контактъ между нея и кораба — неконтактна мина. Така се дойде до магнитната мина

Английската магнитна дънна мина

Магнитната мина първо е била изобретена въ Англия въ края на войната 1914—1918 год. Тази мина е съ неконтактно действие. Тя има следнитѣ тактико-технически данни: Общо тегло 713 кг.; за-

рядъ 360 кг.; височина 794 мм.; диаметръ на горната частъ 528 мм., а въ долната 762 мм. Мината е дънна и е предназначена да се поставя на дълбочина до 25—30 метра.



Фиг. 1. Външенъ видъ на английската магнитна мина

Въ горната си частъ корпусътъ на мината представлява пресѣченъ конусъ, а въ долната частъ — цилиндъръ (фиг. 1). Той е направенъ отъ циментъ. Всички металически части на мината и приборитѣ сж медни. Зарядътъ се помѣства вътре въ корпуса въ каучукова камара. Въ горната частъ на мината къмъ голѣма гърловина е прикрепенъ меденъ сждъ, въ който е помѣстено следното устройство: магнитенъ съединителъ, батерия отъ сухи елементи, часови механизъмъ, вибриращъ възбудителъ, хидростатически предпазителъ на батерията, въ специална запална кутия се намира запалната чаша съ запалния предпазителъ.

Магнитенъ съединителъ (фиг. 2). Той е главниятъ приборъ на мината. Неговото действие се основава на отклонението на магнитната стрелка при приближаването къмъ мината на металическия корпусъ на кораба. Подъ действието на магнитното поле на кораба магнитната стрелка прави контактъ, допирайки своя северенъ край къмъ вилка.

*) Всички дати са по старъ стилъ.

Кавала трѣбваше да се взематъ бързи, смѣли и даже жестоки мѣрки, за да се откриятъ и накажатъ виновниците и за да се респектиратъ останалитѣ бунтовници. И въ това отношение лейтенантъ Цани Тодоровъ не се поколеба. Размирниците бѣха енергично, свѣтквично бързо и сигурно усмирени.

Той остана тукъ до 11 юлий 1913 г., когато получи заповѣдь да се оттегли временно отъ бѣломорскитѣ брѣгове. Отдалечавайки се отъ крайбрежието съ подчинената му моряшка команда на северъ къмъ Южнитѣ и Източни Родопи, той продължи да действа по сухо срещу турскитѣ нередовни войски и грѣцкитѣ комити.

При отстъплението отъ бѣломорскитѣ брѣгове нашитѣ флотски команди формираха нѣколко сборни роти, които отбраняваха Западна Тракия отъ турския башибозукъ, главно въ района между градоветѣ Мостани (Момчилградъ), Кушу-Кавакъ (Кривопаланка), Скеча (Ксанти) и Пашмакли (Смолень). Въ послѣдствие тия моряшки роти влѣзоха въ състава на гюмюрджинския и скеченския отреди. Една отъ тия роти свърза съ телефонна мрежа всичкитѣ позиции на скеченския отредъ и поддържаха това необходимо телефонно съобщение както при отстъплението на отреда, така и при завръщането му да заеме наново Западна Тракия.

Така въ тия тревожни за България времена нашитѣ моряшки команди кръстосваха по необходимостъ по сухо изъ новоосвободенитѣ прибѣломорски земи и изпълняваха и тукъ напълно достойно своя свещенъ дългъ къмъ Родината.

Тия, които по-рано командуваха и охраняваха нашитѣ бѣломорски пристанища, сега, заедно съ подчиненитѣ имъ моряци, бродѣха изъ горитѣ и планинитѣ на Западна Тракия.

Досегашниятъ командиръ на кавалското пристанище капитанъ-лейтенантъ Ангелъ Димитровъ сега като командиръ на моряшкия саржшabanски отредъ отъ 29 юний до 11 юлий 1913 г. взе участие въ похода срещу грѣцката армия, а посетне, въ втората половина на месецъ августъ, следъ като събра доброволци отъ село Райково, настѣпи къмъ родното си село Арда, за да защитава върховетѣ Кушларъ — Кюпроджикъ отъ нахлуването на турски нередовни войски.

Бившиятъ командиръ на деде-агачското пристанище лейтенантъ Никола Фурнаджиевъ, сега като дружиненъ командиръ на една моряшка и две пехотни роти, въ края на месецъ юлий и началото на м. августъ 1913 г. сновѣше изъ Кушу-Кавашката околия като участникъ въ похода срещу турскитѣ нередовни войски въ селата Авренъ, Даутли и Кудима, а посетне получи заповѣдь да се насочи на югъ къмъ Гюмюрджина, за да опредѣли демократионната линия срещу грѣцитѣ на изтокъ отъ града.

Адютантъ на начальника на бѣломорската минна отбрана мичманъ I рангъ Тодоръ Тодоровъ, сега въ качеството си на ротенъ командиръ на морска команда, въ края на м. юлий 1913 г. взе участие въ похода срещу разбунтувалитѣ се помаци въ село Наипли, а следъ това, въ началото на м. августъ, като взводенъ командиръ участва въ сѣщо такъвъ походъ срещу метежницитѣ помаци въ селата Триградъ и Кюстенджикъ.

Неотдавнашиятъ командиръ на пристанището Карачели лейтенантъ Цани Тодоровъ, сега като

командиръ на сборна рота моряци, въ срѣдата на м. юлий 1913 г. взе участие въ редъ походи срещу турската редовна войска при Кушу-Кавакъ. Посетне, отъ 20 до 23 юлий, той пое командуването на отредъ, съ който влѣзе въ сражение срещу редовна турска войска и башибозукъ при с. Палазкой. Отъ 23 юлий до 11 августъ сѣщата година той бѣше командиръ на новоформирания родопски партизански отредъ и съ него действа срещу грѣцки и турски нередовни войски изъ Южнитѣ Родопи.

Кръстосванията на родопския партизански отредъ подъ командата на енергичния лейтенантъ Цани Тодоровъ бѣха твърде интересни и резултатни.

На 22 юлий 1913 г. началникътъ на гюмюрджинския отредъ полковникъ Кърджиевъ, намиращъ се въ градъ Кърджали, изпрати на лейтенантъ Цани Тодоровъ въ Кушу-Кавакъ следната заповѣдь:

„Предлагамъ ви, г. лейтенантъ, на 24 того сутринята да заминете съ повѣрената ви моряшка команда и съ спешената батарея на поручикъ Диковъ, която сѣщо влиза въ ваше подчинение, къмъ селата Монастиръ, Съчанлъкъ и Доганъ-Хисаръ, въ които села споредъ добититѣ сведения българското население е било подложено на нечувани звѣрства отъ страна на турски и грѣцки чети. Вземете подъ ваше покровителство българското население и безпощадно накажете върлуващитѣ тамъ чети. Въ случай че въ поменатитѣ села срещнете редовни грѣцки войски, предайте на тѣхнитѣ началници, че тия престѣпления сѣ единъ голѣмъ позоръ за цивилизацията и християнския моралъ, и че вие сте се явили да закрияте мирното население и да наказвате разбойницитѣ. Съ редовната грѣцка войска, която не вѣрвамъ да има нищо общо съ извършенитѣ престѣпления, влѣзте въ преговори за опредѣляне демаркационна линия“.

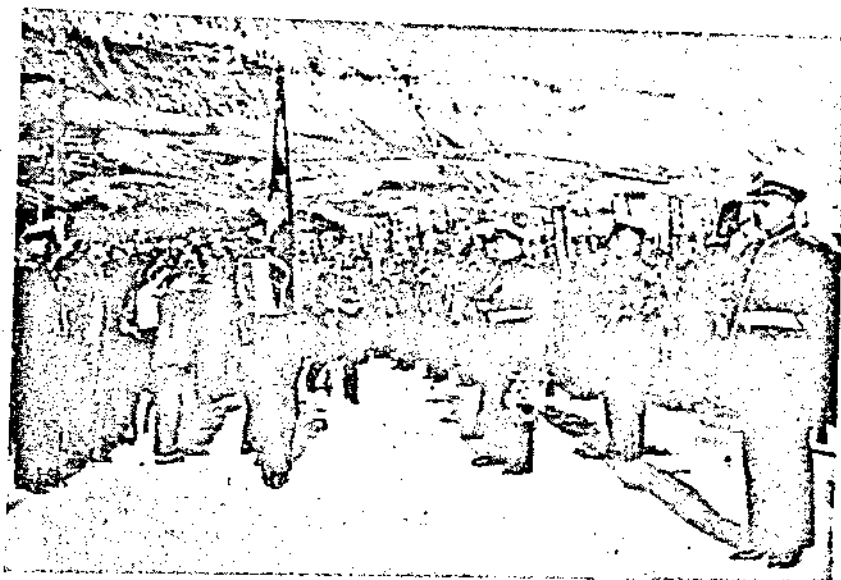
Нѣколко дена по-късно, той му изпрати втора заповѣдь:

„Заминете заедно съ четата на деде-агачския кметъ г. Мончевъ по посока на градъ Деде-Агачъ. Атакувайте и ако можете завладѣйте го. По-подробни инструкции ще получите отъ поручикъ Карадимовъ, комуто предадохъ необходимитѣ нареждания“.

Следъ като съ новоформирания родопски партизански отредъ лейтенантъ Цани Тодоровъ кръстосва съ усмирителни бойни задачи въ Западна Тракия, намирайки се на 1 августъ 1913 г. въ с. Дереккой изпрати на начальника на гюмюрджинския отредъ полковникъ Кърджиевъ въ гр. Кърджали следния интересенъ и обстоенъ рапортъ:

„Донасямъ ви, г. полковникъ, че въ изпълнение на възложената ми задача на 24 юлий т. г. потеглихъ съ повѣрената ми рота състояща се отъ 86 моряци, съ ротата на поручикъ Диковъ (87 войника) и съ поручикъ Карадимовъ — за Маказа.“

На 25 юлий въ 10 часа сутринята пристигнахъ въ Маказа. Тамъ намерихъ четата на г. Мончевъ, състояща се отъ 76 доброволци и командувана отъ подпоручикъ Ал. Великовъ. Четата се присъедини къмъ моя отредъ. Командуваниятъ отъ мене новоформиранъ родопски партизански отредъ се състои отъ три роти, както следва: I моряшка рота — командиръ поручикъ Карадимовъ, II рота — командиръ поручикъ Диковъ и доброволческа рота — командиръ



Българските моряци при
завземането на Балчик

подпоручикъ Великовъ. За мой помощникъ назначихъ г. Мончевъ.

На 26 юлий въ 6 $\frac{1}{2}$ часа сутринята потеглихъ съ цѣлия си отредъ по посока на района, въ който действува дружината на майоръ Дамаскиновъ. При тръгването си оставихъ моряка Тодоръ Чомаковъ, понеже бѣше заболѣлъ тежко. Въ 9 $\frac{1}{2}$ часа сутринята пристигнахъ до Ханчетата, където се установихъ на бивакъ. Изпратихъ нѣколко моряка въ близкото село Еникъой, за да разузнаятъ, защото бѣхъ получилъ сведения, че въ сѣщото село има башибозукъ. Когато разузнавателната команда се завърна отъ селото, доложи ми, че почти всички млади турци съ пушки въ рѣце сѣ избѣгали въ близката гора, а въ селото били намѣрени две пушки мартини и патрони.

На 27 юлий въ 1 часа следъ полунощъ потеглихъ и въ 4 часа сутринята пристигнахъ въ село Дерекъой, където се установихъ на бивакъ. Тукъ се срещнахъ съ майоръ Дамаскиновъ и се информирахъ за положението.

На 28 юлий въ два часа следъ обѣдъ потеглихъ презъ балкана по кози пѣтеки за къмъ село Козлу-дере. Въ 5 и $\frac{1}{2}$ часа следъ пладне пристигнахъ до едни колиби, където се установихъ на бивакъ за пренощуване.

На 29 юлий въ 6 часа сутринята тръгнахъ наново въ походъ. Преминахъ презъ село Бадемли-дере, претърсихъ го за оржие, но не намѣрихъ нищо. Събрахъ всички селени и ги успокоихъ, като имъ казахъ да си гледатъ работата, а ако знаятъ къде се криятъ или бѣдатъ нападатели, отъ разбойнически чети, да ми съобщатъ веднага, за да ги заловя или прогоня. Селянитъ ми казаха, че четата на най-големия турски разбойникъ Мехмедъ-Али преди нѣколко деня минала презъ селото имъ и за минала къмъ Кара-дере.

Въ 1 часа следъ пладне пристигнахъ въ с. Кара-дере и се установихъ на бивакъ. Събрахъ всички турци и ги запитахъ, има ли около селото имъ разбойнически чети. Тѣ ми съобщиха, че преди 2-3 деня миналъ турскиятъ разбойникъ Мехмедъ-Али съ четата си и заминалъ къмъ родното си село Томру-къой. Посѣветвахъ турцитъ да не

се присѣдиняватъ къмъ никакви чети, а да си живѣятъ мирно и тихо.

На 30 юлий въ 6 часа сутринята получихъ една служебна бележка отъ мичманъ II рангъ Велизаръ Пѣевъ, съ която ми се предаваше вашата заповѣдъ да се завърна въ Мастанли. Понеже бѣхъ влѣзълъ вече въ диритѣ на четитѣ, въ 7 часа сутринята потеглихъ за село Томру-къой. Когато приближихъ селото, на 45 километра отъ него се установихме на бивакъ при една воденица. Тамъ заварихъ нѣколко въоръжени гърци, които обаче не успѣхъ да заловя, защото се разбѣгаха изъ горитѣ къмъ грѣцкото село Иржанъ-Хисаръ. Веднага заповѣдахъ на поручикъ Диковъ да замине съ ротата си за село Томру-къой за да дири турската чета, а на поручикъ Карадимовъ съ 40 моряка отъ ротата му — да замине за с. Иржанъ-Хисаръ, за да залови намиращата се тамъ споредъ добититѣ свѣдения, грѣцка чета.

Не следъ много време поручикъ Диковъ ми изпрати донесение, въ което ми съобщаваше, че отивайки по пѣтя за селото Томру-къой заловилъ турския разбойникъ Мехмедъ-Али. Той ездилъ на конь, препасанъ съ 6 турски сумки и въоръженъ съ пушка маузеръ II образца. Разбойникътъ се опиталъ да стреля срещу поручикъ Диковъ и да избѣга, но не успѣлъ, защото нашитѣ войници го заловили и вързали. Презъ това време откъмъ близкитѣ височини се чули нѣкакви викове. Ротата на поручикъ Диковъ се насочила къмъ селото и преди да достигне до него завързала сражение съ четата на заловения разбойникъ. Турската разбойническа чета била разбита, а остатъкътъ ѝ избѣгалъ и се изпочерилъ въ близкитѣ гори.

Въ подкрепа на поручикъ Диковъ изпратихъ подпоручикъ Великовъ съ 30 доброволци. Двеѣ наши команди обградили селото Томру-къой и заловили 7 души отъ четата на разбойника Мехмедъ Али. Следъ това тѣ претърсили селото и намѣрили въ него нѣколко пушки мартинки и патрони.

Понеже поручикъ Диковъ се забави много въ селото Томру-къой, то азъ заедно съ г. Мончевъ и останалата команда се запътихме къмъ него. Движейки се по пѣтя забелязахме, че предъ насъ

бѣгатъ двама човѣка. Настигнахъ ги съ коня си и ги заловихъ. Единиятъ отъ тѣхъ бѣше въоръженъ грѣкъ, а другиятъ — невъоръженъ турчинъ. Движейки се по-нататѣкъ по пѣтя срещнахъ командата на поручикъ Диковъ, и всички заедно се завърнахме въ бивака.

Въ 6½ часа вечерта се завърна въ бивака и моряшката команда на поручикъ Карадимовъ. Той ми докладва, че въ селото Иржанъ-Хисаръ намѣрилъ нѣколко пушки маузеръ и патрони, и че всички млади мъже въоръжени избѣгали къмъ балкана.

Въ 7 часа вечерта съ цѣлия си отредъ тръгнахъ по кози пѣтеки презъ балкана за село Паяшлъ-дере. Въ 11½ часа презъ нощта плененитѣ разбойници, на брой 9 души, се разбунтувахъ и опитаха да избѣгатъ. Всички бѣха разстреляни при бѣгството имъ, съ изключение на въоръжения грѣкъ, който сполучи да се укрие и избѣга.

На 31 юлий въ 1 часа презъ нощта пристигнахме въ с. Паяшлъ-дере, кждето спрѣхме да нощуваме. Тукъ останахме на почивка и цѣлия день.

На 1 августъ въ 5½ часа сутринта тръгнахме за село Дерекъой. Пристигнахме въ селото въ 10½ часа преди обѣдъ и се установихме на бивакъ. Тукъ — въ селото Дерекъой — чакамъ по-нататъшното ви нареждане.

Моля разпореждането ви, какво да правя съ четниците доброволци? Ако последва заповѣдъ да се разпуснатъ, моля да ми се съобщи мога ли да имъ издамъ по едно удостоверение, че сж били доброволци въ отряда ми? Да имъ се прибере ли оръжието имъ, и ако се прибере, какво да го правя?

На 5 августъ 1913 година началникътъ на гюмюрджинския отредъ полковникъ Кърджиевъ изпрати следната бърза телефонограма до подполковникъ Дамаскиновъ, намиращъ се при гр. Гюмюрджина:

„Нашитѣ войски се оттеглиха отъ Кушу-Кавакъ. Веднага изпратете ротата на поручикъ Дечевъ въ Мастанли, за да влѣзе въ разпореждане на подполковникъ Желѣзковъ. Съберете при васъщата дружина командитѣ на лейтенантитѣ Никола

Фурнаджиевъ и Цани Тодоровъ, които да влѣзатъ въ пълно ваше подчинение. Разузнайте пѣтя за Кушу-Кавакъ и само въ случай че бждете отрѣзани отъ Мастанли, отстъпете презъ Даръ-дере (Златоградъ) за Пашмакли (Смоленъ)“.

Така нашитѣ моряшки команди къмъ края на междусъюзническата война и презъ настъпилото следъ нея примирие кръстосваха по сухо изъ родопскитѣ масиви на Западна Тракия, за да съдействуватъ на нашитѣ войски по усмиряването и успокояването на този край, кждето, възползуванъ отъ трудното ни военно положение, грѣкиятъ и турскиятъ елементъ въ тази областъ надигна глава за саморазправа чрезъ разбойничество и грабежъ.

Скоро, обаче, тази война се приключи съ подписването на Букурещкия (28.VII. 1913 г.) и Цариградския (16. IX. 1913 г.) миръ, и съ тия актове се тури най-после окончателенъ край на злощастната за България Балканска война, поради съюзническото недоразумение. Все пакъ, обаче, на България бѣше признато правото да владѣе частъ отъ Западна Тракия съ около 150 км. бѣломорски брѣгъ, ограниченъ отъ устиата на рѣкитѣ Марица и Места и включващъ въ себе си пристанищата Деде-Агачъ и Порто-Лагосъ.

Нашитѣ моряшки команди, действащи въ западно-тракийскитѣ Родопи, взеха наново деятелно участие и при повторното заемане на Западна Тракия, съгласно повелята на последнитѣ договори. Тѣ съ радостни сърдца завзеха пакъ освободенитѣ отъ насъ пристанища Порто-Лагосъ и Деде-Агачъ, за да ги възстановятъ, преустроятъ и организиратъ наново и основно за служба на излѣзлата окончателно на бѣломорскитѣ си брѣгове България. Нашитѣ смѣли моряци бѣха весели и доволни, че тия важни срѣдиземноморски врати къмъ вътрешността на страната имъ предвещаваха за въ бждеще не пакъ сухопѣтни, а славни морски кръстосвания, които щѣха да ги поставятъ въ непосредственъ допиръ съ свѣтовното корабоплаване и богатитѣ първостепенни стоварища, и които чрезъ това неминуемо щѣха да издигнатъ нашата родина въ международно търговско, стопанско и военно отношение.

Марно Поло

ПАНКО БОХЕМЪТЪ.

Старата полуразбита моторница „Свети Никола“ зави предъ фара, набразди тихото море и тръгна къмъ пристанището. Гжсти облаци димъ излизаха отъ кумина на машината и отъ всички процепи на машинния кубрикъ. Моторътъ тракаше, спираше да поеме дѣхъ и пакъ започваше болното си бумтене. Нѣщо страдаше разхлопаната машина и едва мъкнѣше тежкото корито. Голѣмото парцаливо платно, дигнато да помага на машината, висѣше като пречупено крило на гигантски гламуръ отъ пълното безвѣрие. „Свети Никола“ пшкаше, сърдѣше се и бавно приближаваше дървената скеля на пристанището. Панко Бохемтъ, капитанътъ на моторницата, отиде на носа ѝ, пригответи вжето за вързване и зачака намръщенъ. Сънливи окжсани работници изкочиха изподъ сѣнката на дѣсченитѣ рибарски бараки и закрачиха лениво

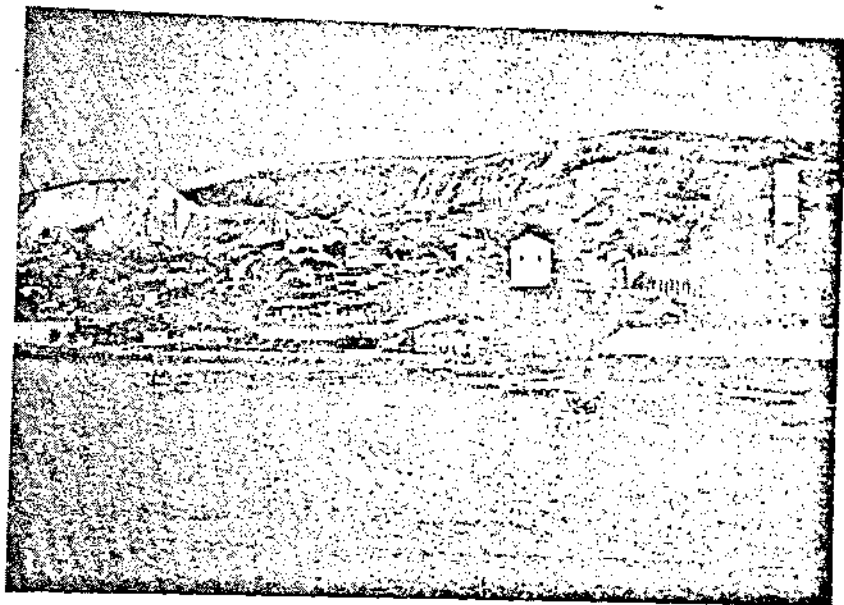
къмъ скелята. „Свети Никола“ изви носъ и допрѣ бордъ до старата позната — гнилата вече дървена скеля.

— Дръжъ здраво и вържи на пушката! — изрева въ тѣлпата капитанъ Панко и захвърли намотаното вжже. То се разви правилно по пѣтя си и обви като ласо по врата единъ отъ работницитѣ. Работникътъ се засуети, обърка и забрави какво да прави съ вжжето.

— Хайде бе, бързай. Да не мислишъ, че около врата ти ще вържа кораба си?

Работникътъ отмота вжжето и съ другаритѣ си завърза края му около парче релса — пушката на скелята.

— Здравей, Бохемъ! — Здравей, Панко! — Обадиха се единъ по единъ работницитѣ и приятелски му се усмихваха.



Черноморското крайбрежие
при Балчикъ

— Има ли, а?
— Какво? ...
Риба.
— Въ морето мнооого ...
— Хванаха ли гъргритъ? ...
— Та ако сж хванали, моя удавникъ безъ риба ли ще дойде, бе миризма!
— Тъй е, — смирено прие обидата работникътъ.

Моторътъ на „Свети Никола“ изсъска и спрѣ. Отъ гжстото кълбо димъ въ кубрика излѣзе машинистътъ, почернѣлъ отъ сажди и масло, запримига съ червениятъ си отъ пушека очи и обсипа съ псувни повредената машина. Пушекътъ легна по скелята и прогони работниците. Машинистътъ отвинти повредената машинна частъ, подаде я на Бохема и се зарови въ кубрика.

Панко оправи шарената кърпа около врата си, накриви черното таке, та закри дѣсното си ухо, и пое къмъ града съ развалената частъ. Слънцето изсипваше върху пращия пѣтъ огънь и нажежаваше обѣдния въздухъ. Хората бѣха се скрили на сѣнка. Само откъмъ пристанището пушеше огроменъ търговски параходъ, скриптъха винчоветъ му. И въ маращата безъ страсть отекваха виковетъ на разтоварачитъ „вира“, „майна“... Бохемътъ крачеше по огнения пѣтъ и тананикаше стара рибарска пѣсенъ. Огненочервената му кърпа плямваше отъ слънцето по черния му вратъ и зачервяваше още повече бакъреното му лице, обгорено и закалено въ морето. Двадесетъ и петтъ му години го подигаха леко, отваряха широко чернитъ му очи, готови да погълнатъ цѣлия този свѣтъ, малкъ за широкиятъ му гърди. Паважътъ на извънпристаннищната уличка постопли малко слинеститъ му боси крака, и той размахна по-бързо широкия си панталонъ.

Бохемътъ бързаше къмъ магазина за машинни части. Тамъ, точно надъ главата му, малко бѣло облаче се появи, разпери се и почна да наравства. Видѣ го Бохемътъ, заклани му се, па влѣзе въ магазина и смѣни частъта, нарами новата и забърза къмъ пристанището.

Оздравѣлата машина бумна, изхвърли малки кржгчета димъ, които почнаха да се гонятъ и настигатъ, докато отъ димната трѣба не излѣзоха цѣли облаци димъ и покриха скелята. Коритото на „Свети Никола“ цѣло се затресе, и тихата вода около него се намръщи. Бохемътъ отвърза ажжето отъ пушката, прехвърли го въ моторницата и скочи вътре.

Давай!

Мотористътъ освободи витлото; то загребва солената вода. Като голѣми обезглавени лебеди се заклатиха отъ вълнитъ на „Свети Никола“ закотвенитъ заспали яhti, недоволни отъ внезапната тревога.

„Свети Никола“ бързо напусти пристанището и запѣ нагоре къмъ рибарското градче. Бохемътъ, сграбиль между краката си румпела, не откъсваше, очи отъ небето. Малкото облаче отъ преди единъ часъ бѣ насѣбрало около си други малки облачета и цѣлиятъ имъ роякъ застрашително поглеждаше надолу къмъ тихото море.

— Дръжъ румпела да спустна платното.

Мотористътъ прихвана съ една ржка дръжката, загледа спокойно малкитъ бѣли облачета и като на себе си рече:

— Пупа е...

— Пупа, пупа... ще видишъ ти следъ малко една пупа, че...

— Пупа е, какво разбирашъ ти отъ море...

— Пупа ли? ... Като те тупна съ румпела по келявата глава, само на пупа ще станешъ... Ще те видя азъ следъ единъ часъ

Мотористътъ не противоречи повече, отпусна румпела и се скри въ кубрика. Горѣ къмъ бѣлитъ облачета тичаха други голѣми, черни, навжсени и покриха слънцето. Откъмъ хоризонта се надигна черна маса, и всичко около потъмнѣ, похлупи морето. Бохемътъ едва успѣ да сние платното и морето зашумѣ, разигра се, закипѣ дигнаха се голѣми страшни вълни, връхлетѣха върху стария „Свети Никола“, подигаха стареца върху гребенитъ си, оставяха го тамъ безпомощенъ, разтреперанъ, и отъ височината на вълната носътъ му избумтаваше

въ зиналата отпред грамадна яма, после друга вълна го взимаше на гърба си, понасяше го бързо напред със презрително кикотене и го блъскаше въ намиращата разярена, разпънена посестрима. „Свети Никола“ охкаше, гнилитъ му ребра скърцаха, и той цѣлиятъ се тресѣше отъ ударитъ на вълнитъ. Но моторътъ съскаше, бумтѣше въ надпревара съ воя на вълнитъ и тласкаше въ неравната борба старото корито. Капитанъ Панко стискаше съ силнитъ си ржце румпела и ловко избѣгваше страничнитъ коварни вълни. Старата моторница се покачваше съ мжка по вълнитъ, разбиваше съ немошнитъ си гърди разяренитъ имъ разпънени гребени и едва напредваше. Една позеленѣла отъ гнѣвъ вълна прехвърли борда на моторницата и се простна на палубата ѝ. Водата изми палубата, отвлѣче една връзка праздни кошове и блисна лицето на моториста. Той побледнѣ, уплаши се, грабна малката икона на Свети Никола, заобсипва я съ цѣлувки и дѣсната му ржки заудря по челото и по корема.

— Свети Никола, — шепнѣше молитви мотористътъ като забрави машината, — обещавамъ, ако ме спасишъ, да ти направя параклисъ по-големъ отъ другитъ, съ златенъ кръстъ...

— Пупа а? Пупа... — викаше Бохемътъ, като не откъсваше погледа си отъ напиралитъ разярени вълни. — На ти една пупа! Менъ ще учи той! Пфу!

И плю къмъ машинния кубрикъ. Тогава въ очитъ му попадна кръстиятъ се мотористъ, разтреперенъ, забравилъ машината си, обещаващъ параклисъ на светиитъ. Очитъ на Панко се изблещиха, готови да запалятъ оная страшна искра, която може да убие човѣкъ, и той ревно къмъ жалкия мотористъ готовъ да го унищожи:

— Каквооо? Машината оставилъ...

А една тъмозелена вълна, голѣма като планина, използва отклонението на капитана, покати се върху грохналия „Свети Никола“ и повали Бохема върху палубата. Той скочи задавенъ отъ солената вода, сграби румпела и оправи обърканата моторница. Въ кубрика мотористътъ, загубилъ ума си отъ страхъ, още по-силно притискаше къмъ устнитъ си малката икона, обсипваше я съ цѣлувки и се кръстѣше, кръстѣше и обещаваше всичко на светиитъ. Бохемътъ отби удара на друга страшна вълна и погледна къмъ кубрика:

— Още ли треперишъ, бе свиньо? Пакъ ли лъжешъ Господа и светиитъ му? Остави ги намира! Дай газъ на машината, или главата ти ще цѣлуе румпела.

Разкраченъ, мокъръ, стисналъ здраво румпела, той се борѣше съ бурята и нѣмаше да се подвоуми да стовари тежкото дърво върху главата на страхливеца мотористъ. Мотористътъ затрепера още повече отъ заплаха, очитъ му заиграха безъ опора изъ тъмния кубрикъ, и той захвърли иконата. Набожниятъ старецъ плувна върху насъбралата се вода въ дъното на кубрика. Машината запъ въ пълна сила бодро, самоуверено.

Бохемътъ премина голѣмия завой на залива. Тукъ вълнитъ бѣха малки и само блискаха борда на „Свети Никола“. Малкото рибарско градче показваше въ дъното на залива старитъ си къшурки, кърпени съ прогнили дъски. Мотористътъ подаде глава и жално погледна другаря си:

— Панко, моля ти се, не казвай на никого за иконата...

— Мълчи, куче, нѣма. Другъ пакъ пакъ се кръсти и ще видишъ дъното на морето... Добре че светиитъ не помнятъ, иначе колкото си нѣ обещаваха...

Моторницата мина покай малкия фаръ и се се плъзна по тихото пристанище. На скелата купъ парцаливи деца съ бледи слаби лица и тънки крачка викаха, скачаха, посрещнаха моторницата и я привързаха къмъ скелата.

Буря въ края на лѣтото трае малко. Не минаха и два часа, когато слънцето изгрѣ голѣмо, топло, величествено спокойно. Предъ бурята на гюндюзъ тукашнитъ аламани бѣха напълнили гъргъра съ паламудъ и чакаха „Свети Никола“ да отнесе рибата на тържището въ голѣмия градъ. Рибаритъ задрѣстиха хамбара на стария удавникъ съ паламудъ, а останалия прѣснаха по палубата. Слънцето позлати тлѣститъ гърбове на едрия паламудъ. Моторътъ бръмна, пусна облакъ димъ, и „Свети Никола“ покорно тръгна по обратния пътъ. Слабитъ вълни на успокоеното море едва поклащаха тежко натоварената моторница. Слънцето прибираше последнитъ си лъчи отъ „биволитъ“ и насрещнитъ бръгове. А надъ голѣмия градъ горѣха вече пожаритъ на залѣзващото слънце. Единъ часъ „Свети Никола“ пухтѣше, бумтѣше, борѣше се съ морето, докато стигна старата си приятелка — дървената скеля, поздрави я, въздъхна и заспа. Хора съ боси крака тръгнаха по него и нагрѣбъ изнекоха рибата.

* * *

Утро. Аламаниитъ браздятъ огледалното море и търсятъ паламудни пасажи. Въ дъното на залива, хвърлили котва, моторницитъ чакатъ да отнесатъ лова на аламаниитъ. Царската рѣка дрѣме въ есенната си позлата и праща орляци комари къмъ хората на бръга. Слънцето весело си играе съ разноцвѣтитъ орѣдѣли листа на дърветата и се плъзга по златистия пѣськъ на дюнитъ.

Бохемътъ не изтрая въ моторницата, слѣзе на бръга, пхна ржце въ джобоветъ на панталона си и тръгна по дюнитъ. Пѣськътъ се ронѣше следъ всѣка негова стѣпка, жълтъ, свѣтълъ, като златни зрънца. Току задъ първата дюна той едва не събори недовършена рисунка окачена на триножникъ. Спрѣ се.

— Охооо, бай приятелю! — викна той. — Не ми харесва работата си. Не може кливертъ да е по-големъ отъ платното. Къде ги има такива лодки?...

Никого нѣмаше. Художникътъ не бѣше до платното, и Панко гласно критикуваше. После той седна до недовършената рисунка и почна да я разучава въ подробности.

Художницата бѣше се скрила задъ дюната и наблюдаваше своя критикъ. Съ разкопчаната си риза, червената кърпа около врата, силно килнатата шапка и широкия грѣбъ, Панко напълно отговаряше на типа морякъ, който малката художница отдавна трѣсѣше. Тя дълго се любуваше на снажния рибаръ и не се стѣрпѣ.

— Охооо! — издаде тя сжщия викъ — Не е приятелъ, а приятелка... Художничка, а не художникъ...

Бохемът трепна, обърна се и остана закован на мястото си със стиснати юмруци.

— Такааа, хубаво. . . „Предъ бой“, така бихъ кръстила картината, ако ми позирате. . . Какво не харесвате на рисунката ми, а?

Предъ него стоеше млада госпожица, просто облечена, просто усмихната, но такава сила излъчваше простата усмивка, че сърдцето му тръгна после заби лудо и разклати ризата отъ лъво на гърдитъ му. Бохемът се смути, почуди се къде да скрие мускулеститъ си ръце, разтвори юмруцитъ си и объркано проговори:

— Азъ. . . Такова, госпожице, извинявайте. . . Но платната на моторницата сж объркани. . . трѣбва. . .

— Ха, какво трѣбва, покажете ми грѣшката. Азъ не познавамъ добре морския и рибарския животъ и ето че съмъ сгрѣшила.

Говорѣше тя, чуруликаше като славейчето тамъ въ върбитъ на Царската рѣка, а очитъ ѝ свѣткаха, шарѣха отъ главата до краката на Бохема. Нѣщо клѣдна сърдцето на Панко, то още по-лудо заби, потъ на малки бисерни капчици излѣзе на челото му и нѣщо сладко, хубаво навлѣзе по цѣлото му тѣло, завладѣ го. . . Той политна, улови се за челото и седна на пѣсѣка. Момичето го гледаше и нѣкакъ чудно се усмихваше.

„Свети Никола“ напраздно чакаше своя капитанъ. Мотористътъ напраздно си дерѣше гърлото къмъ Царската рѣка и викаше Бохема. Капитанъ Панко забрави моторницата и страхливия мотористъ. Забрави и морето. . .

Три месеца приказваха моторниците за безстрашния Панко, три месеца тжгува „Свети Никола“ и мотористътъ по своя капитанъ. Една сутринъ, зимна сутринъ, когато драматоната навѣваше и малки парцалчета снѣгъ, когато моторниците бѣха извадени на брѣга за зимния си сънъ, отслабналъ, погрознѣлъ, като пребито куче Бохемътъ едва се догътри до „Свети Никола“. Отъ очитъ му бѣше прогонена силата и вѣрата въ живота. Друго малко сиво пламъче, пламъчето на недовѣрието и мнителността, сега господаруваше въ тѣхъ. Уморенъ Бохемътъ допрѣ рамо до кърмилото на стареца и прокара ръка по него, сѣкашъ гладѣше ръката на любимата си. Проща ли молѣше отъ „Свети Никола“, задето го напусна заради една жена? Кой знае. . . може би. . . Разправяха дълго хората, че Бохемътъ не поглеждалъ вече жени, и никое момиче отъ крайбрѣжнитъ кръчмички и рибната борса не смѣло да го задиря. . .

МОРСКИ НОВИНИ

Английското списание „Jane's Fighting Ships“ дава интересни данни за строежитъ се различни типове нови военни кораби, съобразени съ огледъ на новитъ тактико-технически схващания.

Въпрѣки голѣмитъ затруднения, които сж предизвикани отъ воденето на войната, всички голѣми морски държави продължаватъ да строятъ най-усилено линейни кораби.

Калибърътъ на главната артилерия на последнитъ отъ тѣхъ, които бѣха заложили въ постройка къмъ края на 1939 г., е 381—406 мм., съ изключение на английскитъ линейни кораби отъ типа на „King George V“, на който голѣмитъ орджия иматъ 356 мм.

На най-новата серия линейни кораби отъ типа на „Lion“ англичанитъ се отказаха отъ 356 мм. орджия и поставиха 406 мм.

Въ Англия, Франция и С. Щати на новитъ линейни кораби спомагателната артилерия е отъ най-различенъ калибъръ, за да бжде пригодна за действие както по морскитъ, така и по въздушнитъ цели.

Голѣмо внимание се отдѣля на здравината на хоризонталната противовъздушна броня. Общата дебелина на тази палубна броня въ американския линейенъ корабъ „Washington“ е 254 мм. Дебелината на вертикалния броневи поясъ не надминава 406 мм.. Това се обяснява съ желанието да се постигне икономия въ натоварването за смѣтка на въоръжението.

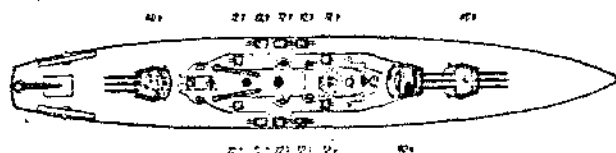
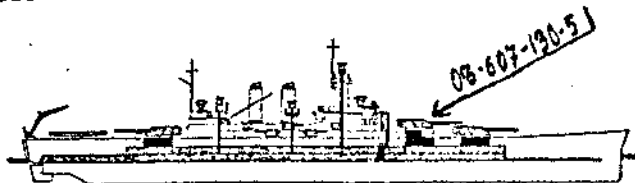
Скоростта на линейнитъ кораби, ако се сжди по данни отъ „Jane's“, нѣма да надминава повече отъ 30 мили. Единствено изключение въ това отношение се явява новостроящиятъ се линейенъ корабъ на С. Щати „Iowa“, който споредъ неофициални данни ще трѣбва да има 33 мили скоростъ.

Водоизмѣстването на новостроящитъ се линейни кораби е увеличено отъ 40000 т. на 45000 т.

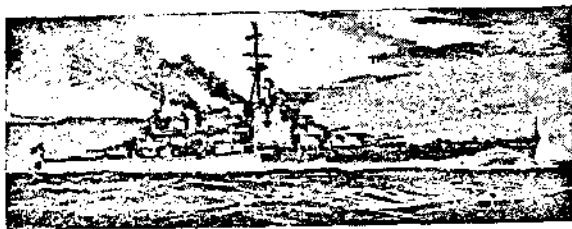
Кръстосвачи.

Следва да отбележи, че голѣма частъ отъ морскитъ държави прекратиха строежа на тежкитъ кръстосвачи, въоръжени съ 203 мм. орджия. Изключение прави въ това отношение Германия, която въ края на 1940 г. довършва строежа на тежкитъ си кръстосвачи отъ типа на „Blücher“, и С. Щати, които пустнаха на вода въ края на 1939 год. тежкия кръстосвачъ „Wichita“. За смѣтка на тѣхъ, обаче, е засиленъ строежътъ на лекитъ кръстосвачи съ калибъръ на артилерията до 152 мм. Последнитъ се строятъ особено много въ Англия и Италия. Намаляване на калибѣра на главната артилерия при това водоизмѣстване се компенсира съ увеличение на числото на орджията.

Бронирването на кръстосвачитъ е значително усилено въ сравнение съ тѣзи, построени презъ 1933—1936 г. Изключителенъ интересъ въ това



Линейниятъ корабъ „Вашингтонъ“



Линейният кораб „Кинг Джордж V“

отношение представлява постройката на голѣмото количество кръстосвачи от типа на „Dido“ (Англия), „Regolo“ (Италия) и „Atlanta“ (С. Щати) въоръжени съ 133, 135 и 137 мм. орджия.

Тѣзи кръстосвачи притежават силна артилерия, голѣма скорост и лека броня и се явяват като логична последица на френския флотилова-дач „Mogador“ и холандския „Tromp“.

Скоростта на новите леки кръстосвачи не надминава 34 мили, съ изключение на тѣзи от типа на „Dido“, „Regolo“ и „Atlanta“, за които тя достига до 41 миль (Regolo).

Предвидъ на многото оскъдни данни, които могат да се добиятъ за строителството въ Япония, любопитно е да посочимъ данните въ „Jane's“ и нѣкои неофициални данни, отнасящи се до японските кръстосвачи.

Предполага се, че новите пет леки кръстосвача сж съ водоизмѣстване 7000 т. по типа на „Katori“. Другите строящи се японски кръстосвачи сж „Kadenury“ и „Suonari“ съ по 16000 т.

Хвърчилоносачи.

По отношение постройката на хвърчилоносачите особенъ интересъ представлява тази на новия германски хвърчилоносачъ „Graf Zeppelin“, чиято постройка бѣ привършена презъ месеца януарий 1940 г. и който въ близко време се очаква да влѣзе въ строя. Залагането въ строежъ на хвърчилоносача се състоя въ началото на 1937 г. въ Килъ. Така че общата продължителностъ въ постройката трая 36 месеца, докато въ сжщото време английският хвърчилоносачъ „Ark Royal“ се строи 44 месеца (отъ мартъ 1935 година до ноемврий 1938 г.) Въоръжението на хвърчилоносача „Graf Zeppelin“ се състои отъ 16—150 мм. противоторпедни орджия, 12—105 мм. противовъздушни орджия и 22 противовъздушни автоматични картечници. Главните размѣри на кораба сж: водоизмѣстване 19,250 т., дължина 250 метра и ширина 27 метра. Ще може да носи до 40 самолета. Скоростъ до 34 мили.

Ескадрени торпедоносци и флотилова-дачи.

Тоя типъ кораби съ особена енергия се строи днесъ въ Англия и С. Щати.

Артилерийското въоръжение на новостроящите се ескадрени торпедоносци въ повечето случаи се състои въ двуоръдейни кули, поставени една надъ друга. Скоростта имъ не надминава 40 мили.

Торпедоносци и бързоходни конвойни кораби.

Морските операции въ съвременната война, насочени главно срещу съобщителните пътища на противника, наложиха усиленъ строежъ на малки торпедоносци и конвойни кораби. Въоръжението

на последните се състои отъ три-четири универсалии орджия и торпедни тръби, и скоростта имъ достига до 36 мили.

Германия въ строителството на малките торпедоносци е избрала свой оригиналенъ типъ. Отъ тѣхъ торпедоносците отъ типа „Т-1“ и „Т-30“ се явяватъ като чисто торпедни кораби, предназначени очевидно за действие въ близките и прибрѣжни води.

Споредъ „Jane's“ наличниятъ съставъ на морските сили на главните морски държави и строещите се кораби къмъ първи августъ 1939 г. сж дадени въ по-долу показаните две таблици.

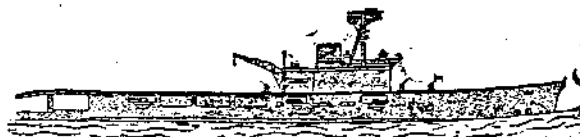
Наличниятъ съставъ на морските сили на голѣмите морски държави (само напълно построени кораби)

Типъ кораби	Линейни кораби	Хвърчилоносачи	Тежки кръстосвачи	Леки кръстосвачи	Кораби за ПВО	Торпедоносци	Подводници	Малки торпедоносци	Торпедни катери
Държави									
Англия . . .	15 ¹	6 ¹	15	43	6	179	57	—	26
СЩА . . .	15	5	18	17	—	215	87	—	—
Япония . . .	9	5	12	27	—	112	59	12	—
Франция . . .	7	1	7	12	—	59	78	12	—
Италия . . .	4 ¹	—	7	14	—	61	104	70	—
Германия . . .	5 ¹	—	2 ¹	6 ¹	—	22	65	12	30

1. Включително два кораба намиращи се въ преустройство.
2. Включително „Argus“ и съ изключение на „Goustrous“.
3. Включително три джобни кръстосвача, единъ отъ които бѣ потопенъ при Монтевидео.
4. Включително „Blücher“, потопенъ при брѣговетъ на Норвегия.
5. Включително „Karlsruhe“ потопенъ сжщо при брѣговетъ на Норвегия.

Новостроящи се кораби на голѣмите морски държави (по данни на „Jane's“)

Типъ кораби	Англия	Съед. Щати	Япония	Франция	Италия	Германия
Линейни кораби . . .	8	8	4	4	4	4
Хвърчилоносачи . . .	5	2	2	2	—	2
Кръстосвачи . . .	23	7	5	3	14	7
Торпедоносци . . .	26	24	12	12	—	—
Стражеви кораби . . .	20	—	—	14	—	11
Конвойни кораби . . .	15	—	—	—	—	—
Подводници . . .	13	12	19	20	16	28
Търсачи на подводници . . .	—	3	—	8	—	—
Миночистачи . . .	12	—	—	—	—	—
Минни заградители . . .	4	—	—	—	—	—
Торпедни катери . . .	22	6	—	—	—	11
Плаващи работилници . . .	5	—	1	—	—	—
Цистерни . . .	3	—	—	6	—	—



А. Б.

Дреднаутитѣ въ отстъпление

На 14 октомврий миналата година единъ германски подводникъ подъ командуването на капитанъ Гюнтеръ Принъ торпилира въ военната база Скапа-Флоу два грамадни бойни кораба: „Рипълс“ (32,000 тона) и „Ройалъ Окъ“ (29,150 тона). Първиятъ биде тежко повреденъ и направенъ за дълго време неспособенъ да действува, а вториятъ потъна за нѣколко минути, като отвлѣче съ себе си на дъното нѣколко стотинъ моряка.

Храбростта е добродетель, чиято стойност не е ограничена съ предѣлитѣ на страната, въ която се е проявила. Народитѣ се възхищаватъ на храбростта, и самиятъ неприятель я уважава. Затова подвигътъ на капитанъ Принъ се прослави въ цѣлия свѣтъ.

Капитанъ Принъ извърши наистина необикновено геройство. Той се вмъкна въ самата срѣда на британския голѣмъ флотъ и то въ убѣжището му, което презъ цѣлото времетраене на свѣтовната война му даваше пълна сигурност, а въ сегашната война бѣ усъвършенствувано до най-висока степенъ.

Седемъ защитни линии пазѣха Скапа-Флоу: патрулитѣ отъ малки бързи кораби; патрулитѣ отъ самолети; огромнитѣ минни полета; брѣговитѣ батареи при входоветѣ въ базата; стоманенитѣ мрежи противъ подводницитѣ; бързитѣ водни течения, които могатъ да отклонятъ отъ курса подводника, който плава дълбоко въ водата и затова е слѣпъ; военната тайна, която скриваше отъ неприятеля всичко, което се отнася до защитата на флота, неговото движение и неговото разположение въ Скапа-Флоу.

За дълго ще остане тайна, какъ капитанъ Принъ намѣри подъ водата входъ въ непристъпния Скапа-Флоу. Но можемъ да предположимъ, че германскиятъ морски генераленъ штабъ е сполучилъ да се добере до скжпоценни сведения за теченията, дъното и донѣкжде за минната и мрежната защита на Скапа-Флоу още презъ свѣтовната война. Известно е, че германцитѣ при Скапа-Флоу потопиха своя флотъ, който споредъ версайския договоръ трѣбваше да предадатъ на победителя; известно е също, че англичанитѣ по две съображения — за икономии и за „възпитателно въздействие“ — принудиха германцитѣ да извадятъ изъ водата нѣкои отъ тѣзи кораби. При това вадене навѣрно германцитѣ събрали данни, за които сж могли да бждатъ сигурни, че важатъ и за сегашната война, понеже английскиятъ консерватизмъ не обича да прави промѣни въ веднѣжъ изработения планъ.

Наскоро следъ подвига на Принъ станаха и други сполучливи торпилирания на британски

бойни кораби отъ страна на германскитѣ подводници: на 22 ноемврий бѣ потопенъ кръстосвачътъ „Белфастъ“ (10,000 тона) въ залива Фъртъ-офъ-Фортъ, а шесть деня следъ това и единъ кръстосвачъ отъ типа „Лондонъ“ (9,850 тона). Следователно, загиването на „Ройалъ-Окъ“ не е осамотенъ случай, а поразително доказателство за мощта и важността на подводника, това младо срѣдство на морската война.

Затова датата 14 октомврий 1939 г. ще влѣзе въ историята на морското военно изкуство като начало на залѣза на линейния флотъ. Не става, разбира се, нито дума за заличаването на дреднаутитѣ отъ листата на ефикаснитѣ срѣдства за морско воюване, — Англия, Америка, Япония, Италия, пкъ и Германия продължаватъ строежа на все по-голѣми кораби, — но за сега дреднаутитѣ изгубиха ролята си на господари на океана.

Но тази дата е твърде значителна и въ историята на днешната война. Тя отбелязва началото на оттеглянето на британския флотъ отъ „откритото море“ къмъ лабиринта на заливитѣ и протоцитѣ по западния шотландски брѣгъ, оттегляне отъ онова разположение въ Скапа-Флоу, откъдето можеше да заплашва Германия и нейнитѣ морски подстѣпи. Напускането на Скапа-Флоу като база и позиция, което дойде като последица отъ нападенията на подводницитѣ и самолетитѣ, означава преминаване на британския флотъ отъ положението на пасивна отбрана на своята страна къмъ положението на самоотбрана. Сегашната област на съсредоточване на този флотъ е премного отдалечена отъ евентуалнитѣ зони на германскитѣ морски почини, за да може флотътъ навреме да имъ попрѣчи.

И самитѣ англичани не смѣтатъ днешната роля на своя тежъкъ флотъ въ отечественитѣ води за най-значителна. Доказателството за това виждаме въ прехвърлянето на една частъ отъ голѣмитѣ бойни кораби въ Срѣдиземно море. Безъ съмнение, това прегрупиране на морскитѣ сили е извършено не само отъ стратегически съображения (нуждата отъ възстановяването на съотношението на силитѣ въ това море следъ загубването на френския съюзникъ), но и поради това, че въ сравнително плиткото Срѣдиземно море бойнитѣ кораби не сж толкова много изложени на опасността отъ подводници.

Така капитанъ Принъ съ своя подвигъ, като унизи дреднаутитѣ, разклати понятията на морската стратегия и отвори вратитѣ на новото положение въ действията и групиранията на флота.

Морската блокада на Англия

препада

Въ развитието на военнитѣ действия напо следкъ прави впечатление едно обстоятелство, което за изхода на войната е отъ първостепенно значение: това е засилената дейност на герман-

ския флотъ и то въ срѣдата на Атлантическия океанъ.

Тежестта на войната не е въ въздушнитѣ действия надъ британския островъ, а е по мор-

Априелъ

скитъ пжтища къмъ този островъ. Засилването на морската война бѣ отбелязано още въ началото на текущия месецъ ноемврий, но едва презъ последнитѣ дни можахме да схванемъ великанскитѣ размѣри на тази дейность.

Великобритания съ забележителна енергия защищава пжтищата, по които си доставя храна, сурови материали и бойно снаряжение. Германия пъкъ върши непрекъснати и все по-силни нападения по огромното пространство отъ териториалнитѣ води на Англия до водитѣ на Северна Америка. Отбелязани бѣха потопявания дори по-близо отъ 2,000 километра до Канада.

Изглежда, че Северниятъ Атлантикъ е разделенъ на три пояса.

Въ водитѣ около острова нападатъ самолети, а въ канала Ламаншъ на самолетитѣ помагатъ торпеднитѣ катери и далекобойната артилерия. Дори въ пристанищата на Западна Шотландия, каквото е Книлохъ-късълъ, нѣма сигурность отъ германскитѣ нападения. Въ тѣзи нападения сж се отличили рекордьори, каквито сж поручикъ Бартъ (потопилъ е 30,000 тона параходи) и майоръ Харлингсхаузенъ (чиято ескадрила е потопила множество параходи съ общъ тонажъ около 100,000 тона).

И все пакъ плаването въ териториалнитѣ води на британския островъ продължава дори и въ най-опасното мѣсто — въ Ламаншъ, — само че керванитѣ, които се одързостяватъ да влѣзатъ въ този опасенъ секторъ, трѣбва да бждатъ съпровождани отъ голѣми бойни кораби, съ силна артилерия за защита отъ брѣговата артилерия на германцитѣ, настанена по френското крайбрѣжие. Единъ такъвъ корабъ, 10,000-тоненъ кръстосвачъ, бѣ тежко повреденъ напоследъкъ въ устието на Темза, а другъ единъ изглежда да е потопенъ.

Вториятъ поясъ се простира отъ британскитѣ острови далеко навътре въ Атлантическия океанъ. Тукъ действуватъ подводницитѣ. Тѣ нападатъ дори на 500 километра западно отъ брѣговетѣ на Ирландия. Докато по-рано на опасность бѣха изложени само параходитѣ, които плаватъ осамотено, по единъ, сега и най-добре защитенитѣ и конвоирани кервани ставатъ жертва на подводницитѣ.

Масовитѣ потопявания ставатъ все по-чести. Къмъ срѣдата на месеца бѣше отбелязано унищожаването на цѣлъ единъ конвой съ тонажъ 86,000 тона.

Голѣмъ брой германски подводници кръстосватъ изъ океана. Говори се за съсрѣдоточаването на 180 подводника въ открито море, западно отъ Ирландия.

Разбира се, трудноститѣ за управляването на такава една свръхмодерна „армада“ сж многобройни. Само опитността отъ миналата свѣтвна война и отъ досегашнитѣ действия въ днешния въоръженъ конфликтъ даватъ възможность на германскитѣ морски началници да ръководятъ съ необходимата тактика действията на този роякъ отъ подводни кораби.

Сложността на това ръководене бѣ главната причина, загдето Германия не се съгласи да даде гаранции за свободното преминаване на единъ американски параходъ съ изселници отъ Ирландия; да се спре действието на едно такова грамадно съединение отъ подводници е все едно да се спре движението на единъ взривалъ се шрапнелъ.

Капитанитѣ на тѣзи подводни единици се състезаватъ въ отбелязването на тонажа на потопенитѣ отъ тѣхъ английски параходи. Като съперникъ на прочутия капитанъ Принъ, който има отбелязани вече надъ 250,000 тона потопявания, се яви капитанъ Кречмеръ, който напоследъкъ дори го задмина въ тонажа на потопенитѣ отъ неговия подводникъ параходи.

Въ борбата съ подводния неприятель англичанитѣ презъ текущия месецъ изгубиха два голѣми спомагателни кръстосвача: „Лаурентикъ“ (18,724 тона) и „Патроклусъ“ (13,314 тона).

Предъ пояса на подводната дейность се простира третиятъ поясъ — поясътъ на германскитѣ спомагателни кръстосвачи, които дирятъ жертви изъ широкитѣ океански простори. Както е известно, спомагателнитѣ кръстосвачи сж скороходни търговски параходи, които съ своя невиненъ външенъ видъ лесно се приближаватъ до набеязанитѣ жертви.

Имаме сжщо основание да предполагаме, че въ южната частъ на Атлантическия океанъ има голѣми германски бойни кораби. Можемъ и да предполагаме, че въ изнесенитѣ далечъ напредъ нападения действуватъ и голѣми океански подводници, подводни кръстосвачи отъ германския флотъ.

Накрая трѣбва да отбележимъ и действията на италиански подводници въ Атлантика. Италия разполага съ нѣколко подводника отъ океански типъ съ тонажъ до 1461 тона. Дейността на тѣзи подводници презъ този месецъ се ознаменува съ потапяне на параходи общо отъ 14 хиляди тона. Италиански подводници навѣрно има и въ базитѣ по брѣговетѣ на Ламанша.

Както виждаме, морската блокада противъ Англия се провежда цѣлостно и много чувствително се отразява върху отбранителнитѣ възможности на британския островъ.

ВОДЕНЪ СПОРТЪ

Г. П.

Общобългарскитѣ плувни състезания за 1940 г.

Днитѣ на общобългарскитѣ плувни състезания тая година съпаднаха съ щастливитѣ дни, въ които бѣ премахната една отъ неправдитѣ, наложени на България въ Ньойн — подписването на договора въ Крайова за връщането на Добруджа.

Повечето отъ плувнитѣ и голѣма частъ отъ пратеницитѣ за събора на Б. н. м. створъ бѣха вече въ Перникъ, когато камбанината звънъ извести радостта на българския народъ.

Частъ отъ пратеницитѣ на нѣкои клонове бѣха още въ София. Тѣ вкупомъ трѣбваше да пристигнатъ въ Перникъ вечерта на 7 септемврий.

Гарата на Перникъ бѣ препълнена съ народъ, дошълъ да посрещне пърнитѣ гости на обнадеждена България.

Следъ обичайнитѣ поздравии и нестихващо ура, пратеници, плувци и граждани минаха по тържествено и смислено украсенитѣ улици на Перникъ, които съ гордостъ могатъ да бждатъ посочени като примѣръ на много по-голѣми градове.

На другия день, 8 септемврий, се откри съборътъ на Б. н. м. створъ и се произведоха общобългарскитѣ плувни състезания.

Плуваниятъ басейнъ на гр. Перникъ прави честь на града. Разположенъ въ голѣмата и отлично подредена и подържана градска градина, съ олимпийски размѣри, подходяща дълбочина, скочила, предпазни мрежи и вѣжа, плажове, съблѣкални и

всяко друго, което може да се намери и въ най-добре уреденият европейски плавни басейни.

Всички плавни области бяха редовно представени; най-много плувци се бяха явили от софийската.

Времето бѣ добро и подходящо за плавни състезания. Предобѣдътъ бѣ използванъ за уточняване на състезателната програма, огледъ на басейна и медицински прегледъ на плувците.

Въ 14 часа бѣ определено началото на състезанията. Къмъ това време всички мѣста за зрители, плажове и около басейна, бѣха пълни съ пратениците на събора и перничани, любители на водния спортъ.

Следъ обичайната олимпийска клетва, точно въ уговореното време се започна изпълняването на олимпийската програма. Въ спортния сѣдъ влизаха гл. ръководител на водния спортъ въ България г. кап. лейтенантъ Генчо Панчевъ, ръководителъ на водния спортъ въ В. Търново г. Ст. Тенекджиевъ и ръководителъ на водния спортъ въ Перникъ г. Борисъ Василевъ; стартеръ при плуванята и реферъ при водната точка бѣ г. Димитровъ отъ реферската колегия при Главното управително тѣло на Б. н. м. сговоръ.

Състезанията се извършиха въ следния редъ:

а) 100 м. свободенъ стилъ — участваха 6 плувци; летимата проплаваха разстоянието добре; отъ тяхъ бѣха класирани трима: Евстати Поповъ, София — изплаваха разстоянието за 1 м. 10.9 с., Стефанъ Давидовъ — за 1.11.4 м., и Кр. Кр. Калимановъ, Бургасъ — за 1.15.4 м.

б) 100 м. гръбно — участваха 8 души, колкото плувни плувци имаше басейнътъ. Всички изплаваха разстоянието добре. Класиранъ първи бѣ Асенъ Мариновъ отъ София, изплаваха разстоянието за 1.27.8 м. Сѣдшиятъ е шампионъ за България на това плаване, но до миналата година той вземаше разстоянието за 1.27.1; забавянето му може да се отладе на недостатъчната тренировка; — сѣдшиятъ е студентъ и по това време се е готвилъ за изпитици си.

Втори пристигна Никола Бъчваровъ отъ Варна за 1.34.1 м.; сѣдшиятъ е единъ отъ най-добрите плувци на тоя видъ, но отъ 3—4 години той не бѣ ималъ възможностъ да се тренира и вземе участие въ състезания.

Трети пристигна Атанасъ Димитровъ отъ гр. Ломъ — 1.35.2 м.

в) 400 м. свободенъ стилъ — участвували 7 души; всички изплаваха разстоянието добре. Първъ пристигна Стефанъ Давидовъ отъ София за 6.12.1, съ което бѣе досегашния български рекордъ (6.27) съ цѣли 15 секунди. Тукъ трѣбва да отбележиме великолепния стилъ кроулъ, съ който Давидовъ можа да добие това постижение. Той дава примѣръ за подражане и показва какво може да се постигне съ изкуството, а не само съ силата въ плаването.

Втори пристигна Ангелъ Илиевъ отъ Ломъ — за 6.19.8 м., а третия Красимиръ Калимановъ отъ Бургасъ за 6.55.1 м.

г) 200 м. гръдно — участвували 8 души; всички изплаваха разстоянието добре. Първъ пристигна Илия Илиевъ отъ Бургасъ за 3.21.3, като бѣе досегашния български рекордъ (3.25) съ 3.7 сек. Втори е Стефанъ Дишлиевъ отъ Бургасъ — 3.36.8 м. и трети — Георги Блузовски отъ София — за 3.37.3 м.

Тукъ има да се желае доста отъ стила и обръщанията, които трѣбва да се обърне по-голямо внимание при подготовките и тренировките на плувците.

д) 1500 м. свободенъ стилъ — участвували 8 души. Всички изплаваха разстоянието добре. Първъ пристигна Христо Павайотовъ отъ София за 28.7.3 м., втори Александъръ Николовъ отъ Видинъ за 28.19 м. и трети Петъръ Левашки отъ Бургасъ за 29.25 м.

Тукъ постиженията сѣ незадоволителни, понеже миналата година рекордътъ бѣ 27.22 м.

е) 4×200 м. пощохо плуване въ свободенъ стилъ — участвували четири групи, които бѣха класирани така: първи — София съ плувци Стефанъ Давидовъ, Евстати Поповъ, Асенъ Саюковъ и Асенъ Мариновъ за 12.04.9 м., втори Бургасъ съ плувците Красимиръ Калимановъ, Илия Илиевъ, Велчо Велчевъ и Любенъ Цинандовъ — за 13.57.5 м., трети — Ломъ съ плувците Ангелъ Илиевъ, Александъръ Петровъ, Тодоръ Атанасовъ и Андрей Ивановъ — за 14.57.2 м. и четвърти Перникъ съ плувците Папанчевъ, Петъръ Стоиленовъ, Владимиръ Гачевъ и Димитъръ Цвѣтковъ.

ж) Скокове. — За пръвъ пътъ въ България бѣ застъпена така пълно олимпийската програма за скокове. Извършени бѣха по четири задължителни и четири свободни скока, определени отъ олимпийския комитетъ по скокове. Трѣбва да се подчертае, че нашите скакачи сѣ вече доста напредвали въ

познаването на скоковете и красотата на тяхното изпълняване. Има още да се желае въ познаване имената на цѣлоко скокове и да се работи повече съ правилника за скачанята.

Наблюдаването и оценяването на скоковете се извърши точно споредъ изискванията на правилника на ФИНА и следъ направения пресметания скакачите бѣха класирани както следва: Кирилъ Русевъ отъ София, Кирилъ Миневъ отъ София, Кирилъ Керекчевъ отъ Перникъ, Борисъ Лимоновъ отъ Бургасъ, Коста Поповъ отъ Варна, Евстати Поповъ отъ София, Станиславъ Панчевъ отъ София, Ангелъ Илиевъ отъ Ломъ.

з) Водна топка. — За играта „водна топка“ бѣха представени два отбора отъ София. Реферирането се извърши отъ рефера Димитровъ. Играта бѣ задоволителна, но доста груба; това може да се отладе на доста напредналото време и умората на играчите, които почти всички вземаха участие въ понечето отъ плувните и скокови състезания.

За да може да класира клоновете по плувни постижения, спортниятъ сѣдъ прие да смѣта печалбите отъ първи награди съ по осемъ точки, тия отъ втори награди съ по 5 и отъ трети награди — съ по 1 точка. При така приетото условие, и следъ пресметанията на получените награди по плуванята, бѣха класирани клоновете както следва: I — София — съ 38 точки, II — Бургасъ съ 16 точки, III — Ломъ съ 6 точки, Видинъ — съ 5 точки и Варна — съ 5 точки.

Следъ привършване на състезанията бѣха раздадени следните награди: а) Обща — Купата на мини Перникъ — подарена отъ управата на минитъ, за даване на клопа първенецъ по плуване при общобългарските плувни състезания. При три последователни спечелвания отъ тѣкой клопъ на Б. н. м. сговоръ, тя остава негова собственостъ.

б) Лични награди — първенците по всички видове състезания получиха златни медали, вторите сребърни и третите бронзови; съ всички медали бѣха дадени и съответни грамоти. Освенъ тия награди, бѣха раздадени и следните, подарени отъ перничани:

1. За първенеца на 100 м. свободенъ стилъ — джебска часовникъ отъ зап. офицеръ; 2. За II награда на 100 м. свободенъ стилъ — будилникъ отъ миньорската организация; 3. За 100 м. гръбно — часовникъ за маса отъ Червенъ кръстъ; 4. За 400 м. свободенъ стилъ — художествена картина — отъ пуската колония; 5. За 200 м. свободенъ стилъ — джебска часовникъ отъ скаутската организация; 6. За 1500 м. свободенъ стилъ — албумъ за фотографин отъ ловната организация; 7. II награда свободенъ стилъ — сигналенъ фенеръ отъ Ловната организация; 8. За 4×200 м. пощохо плуване — идеенъ плакатъ отъ ж. з. д-но Юнакъ; 9. За скокове — маслинница отъ запасните подофитери.

Тукъ трѣбва да се подчертае особната недростъ и отзивчивостъ на перничани къмъ младите български плувци и да се посочи на много по-голямъ градове като примѣръ за подражане.

Наградите бѣха раздадени отъ председателя на събора на Б. н. м. сговоръ г. Асенъ Кантарджиевъ отъ Плевенъ, и състезанията бѣха закрити съ много съдържателни изпѣтствени думи отъ сѣдшия.

Състезания въ Ладжене, с. Царева Ливада и Русе

На 4 августъ т. г. въ Ладжене се произведоха плувни състезания съ спортенъ сѣдъ: Георги Ив. Църчаровъ, Борисъ Ив. Петричевъ, Никола Г. Фуриджиевъ и временни ръководители Любенъ Ал. Панчевъ и Ст. Стефановъ.

Получени сѣ следните резултати:
50 м. св. стилъ за деца: 1. Стоянъ Д. Масларевъ — 0 м. 47.2 с.; 2. Маринъ П. Дервишовъ, 50 м. св. стилъ юноши: 1. Михаилъ Г. Пандовъ — 0 м. 34.9 с.; 2. Михаилъ П. Костовъ 3. Филипъ Д. Сугановъ; 4. Иванъ Д. Заховъ, 100 м. св. стилъ: 1. Хамлетъ Йовчевъ 1 м. 20 с.; 2. Христо А. Петровъ 1 м. 23 с. 50 м. на гърди: 1. Херманъ Стойковъ 0 м. 50 с.; 2. Стефанъ Стефановъ, 50 м. на гръбъ: 1. Славъ Хр. Поповъ 0 м. 50 с.; 2. Атанасъ Н. Кръстевъ, 400 м. св. стилъ: 1. Стефанъ Коршевъ 6 м. 45 с.; 2. Петъръ Полсжански 7 м. 5 с.

На 28 септември по случай откриването на плуванния басейнъ въ с. Царева Ливада се произведоха подъ ръководството на търновския ни клопъ плувни състезания. Главенъ ръководителъ и арбитъръ е билъ г. Ст. Тенекджиевъ при сѣдши д-ръ Вен. Петриковски, Иванъ Петровъ и секретаръ Л. Тодоровъ.

Получени сѣ следните резултати:
100 м. св. стилъ: 1. Петъръ Матевъ — Търново 1 м. 7 с. 2. Хр. Стойковъ — Търново 1 м. 9 с.; 3. Ив. Боневъ — Габрово 1 м. 13 с. 200 м. на гърди: 1. Ив. Симеоновъ — Габрово 4 м. 31 с. 2. Анг. Панчевъ — Търново, 100 м. на гръбъ: 1. Андрей Меднигаровъ — Търново 2 м. 20 с.; 2. Ив. Симеоновъ — Габрово 2 м. 23 с.; 3. Ив. Куртевъ — Търново 3 м. 00 с. 400

м. св. стилъ: 1. Петъръ Матевъ — Търново 5 м. 43 с.; 2. Михаилъ Денчевъ — Търново 6 м. 05 с.; 3. Ганчо С. Тодоровъ с. Косари 6 м. 05 с. За деца 50 м. св. стилъ: 1. Ангелъ Панчевъ — Търново 2 м. 20 с.; 2. Трифонъ Василевъ — Търново 2 м. 27 с.; 3. На. И. Стефановъ — Варна 3 м. 01 с.; 4. Ив. Алексиевъ — Търново 3 м. 01 с.

На 1 и 2 септември се произведоха въ гр. Русе общо-българскитъ гребни състезания. На състезанията взеха участие дамски отбори отъ Бургасъ и Русе, юношески отбори отъ Варна, Бургасъ, Русе, Пловдивъ и Свищовъ. Състезанията се произведоха отъ комисия въ съставъ: гл. съдия капит. лейт. Г. Панчевъ, съдия Спасъ Пановъ, лейтенантъ Панчо Вангеловъ и Никола Фичевъ, стартеръ лейтенантъ Цв. Поповъ, времетраевци мичманъ I р. Илия Косевъ, мичманъ II р. Т. Станчевъ. Получиха се следни резултати: за дами на 1000 м. съ шесторки. I-ри Бургасъ за 4 м. 38 с. Кръмчия П. Якимовъ, 1. Пелазгия Камеиска, 2. Лидия Вълканова, 3. Сийка П. х. Петрова, 4. Керана Караджова, 5. Стефала Николова, 6. Мара Увалнева. II-ри Русе за 4 м. 52 с. Кръмчия Г. Живковъ, 1. Анка Бакърджиева, 2. Арета Бакалова, 3. Радка Раева, 4. Здравка Димова, 5. Нада Узунва, 6. Антоинна Пемева.

За младежи 3000 м. съ шесторки — за купата на Б. О. К. I Бургасъ за 11 м. и 16 с. Кръмчия Д. Янакиевъ. 1. Петъръ

Владимировъ, 2. Матей Матеевъ, 3. Петъръ Якимовъ, 4. Берчъ О. П. Солянъ, 5. Михаилъ Илиевъ, 6. Георги Диневъ. II Русе за 11 м. и 18 с. Кръмчия Нено Джевревъ. 1. Йорданъ Митевъ, 2. Георги Николовъ, 3. Дяно Кънчевъ, 4. Георги Жиковъ, 5. Кирилъ Табаковъ, 6. Христо Поповъ. III. Пловдивъ за 12 м. и 3 с. Кръмчия Луко Нейковъ. 1. Стефанъ Петровъ, Дим. Димитровъ, 3. Борисъ Шахновъ, 4. Францъ Шпесъ, 5. Никола Янчевъ, 6. Славчо Илиевъ. IV Свищовъ за 12 м. 21 с.

За юноши на 2000 м. съ шесторки за наградата на Негово Величество Царя: I-ви Вилинъ за 6 м. 44 с. Кръмчия Борисъ Заатевъ. 1. Василь Йончевъ, 2. Веселинъ Тинковъ, 3. Никола Георгиевъ, 4. Антонъ Кировъ, 5. Емилъ Димитровъ, 6. Пекто Василевъ. II-ри Русе и Бургасъ за 6 м. 57 с. Русе: Кръмчия Георги Живковъ, 1. Христо Поповъ, 2. Кирилъ Табакъ, 3. Дяно Кънчевъ, 4. Борисъ Петровъ, 5. Спиридонъ Спиридоновъ, 6. Любомиръ Минковски. Бургасъ: Кръмчия Дим. Янакиевъ, 1. Павелъ Гецовъ, 2. Матей Матеевъ, 3. Георги Янакиевъ, 4. Берчъ О. П. Саянъ, 5. Михаилъ Йотевъ, 6. Стоянъ Димитровъ. III-а Варна за 7 м. 03 с. Кръмчия Никифоръ Димитровъ, 1. Ангелъ Ангеловъ, 2. Младенъ Джуровъ, 3. Радко Радевъ, 4. Василь Лесовъ, 5. Милко Ивановъ, 6. Дим. Димитровъ.

На класиралитъ се дадоха купитъ и златни, сребърни и бронзови медали.

Изъ живота и дейността на организацията

По случай тезоименния день на Нейно Величество Царицата между нея и Г. У. Т. бѣха размѣнени следниѣ телеграми

Инженеръ Теодоси Атанасовъ
Председателъ на Бѣлг. народ. морс. съборъ
Царъ Борисъ 6 — Варна

Благодаря искренно вамъ и на всички членове на дружеството за честитиѣ и хубавитъ пожелания за имения ми дени.

Иоанна

Нейно Величество Царицата
Евксиноградъ

Отъ името на Българския народенъ морски съборъ и отъ мое име най-почтително поднасяме на Ваше Величество честити и благопожелания за тезоименния день на Ваше Величество съ надежда скоро да видимъ пълното осъществяване на българскитъ идеали, звънани отъ народнитъ будители. 435 31. X. 1910 г.

Председателъ инж. Теодоси Атанасовъ.

Създадени сѣ условия за образуване на нови клонове на организацията въ Каварна и Орѣхово. Новитъ клонове ще започнатъ съществуването си отъ 1911 г. Клоноветъ и въ двата града се създаватъ по починъ на самото гражданство, което по своя инициатива слага основитъ на нашата организация.

Пишатъ ни отъ клонъ въ с. Лабевъ (Ломско):

Инициативата за откриване на пристанище въ селото ни е на Б. и. м. с. Ние не се задоволяваме съ това и презъ тази година издействуваме съ събраниѣ отъ насъ сума 30,000 лв. държавата да ни построи кейова стена и пристанъ. Това е една година придобивка за селото ни. Слжитъ хора, които отъ нѣколко години пасамъ работниѣ, основахме клонъ отъ Б. и. м. съборъ. Мкаръ и бедно селото ни, то се уреди, че такава организация трѣбва да се поддържа. Събрахме сѣщо така една сума отъ 10000 лв. и построихме на пристанището чакалня и канцелария за нуждитъ на бѣлг. рѣчно плаване. Така постепенно и съ сътрудничеството на пѣлото село ние осъществяваме единъ насигненъ нужди и прокарваме на дѣло идеитъ на Б. и. м. с. Тѣ сѣ зарано залегнали въ насъ, и ние виждаме тѣхната действителна поза.

Въ Г. У. Т. се получи следното окръжно отъ отдѣленieto тѣл. и държ. гражд. възпитание. Г. у. т. моли да се има предвидъ отъ всички клонове на организацията.

Министерство на народ. просвѣщение
отдѣл. за тѣлесно и държавно-гражданско възпитание

№ 1790 — III.

22. X. 1910 г. София

До върховнитъ родови съюзи
по тѣлесно възпитание

Нѣкон върховни родови съюзи учредяватъ свои поддѣления въ Добруджа. Учредяването на нови организации, както и продължаване съществуването на старитъ, трѣбва да бѣде утвърдено отъ Министерството на народното просвѣщение, чрезъ одобрение на уставитъ имъ.

Въ връзка съ употребата на държавни спортни входни билети, трѣбва да се има предъ видъ, че само организациитъ съ утвърдени уставы, членуващи въ нѣкой върховенъ родовъ съюзъ, при уреждане на игри и състезания, забави и вечеринки, утѣ и др. плащатъ такситъ по Правилника на държавнитъ спортни входни билети въ единъ размѣръ.

За да се утвърдятъ всички организации по тѣлесно възпитание въ Добруджа, и за да имъ се даде възможность да използватъ държавнитъ спортни входни билети при заплащане на такситъ въ единъ размѣръ, Министерството нарежда:

1. Върховнитъ родови съюзи по тѣлесно възпитание при учредяване на свои поддѣления въ Добруджа да изискватъ последнитъ да изпращатъ 3 броя отъ устава, препишъ отъ учредителния протоколъ и списъкъ на управителното и провѣрителното тѣло въ Министерството на вътрешнитъ работи и народното здраве — Служба дружества. Изпращането на тѣзи книжа да става чрезъ най-близката административна власть (околийско управление, ако има такова, или кмета).

Списъкътъ на лицата отъ управителното и провѣрителното тѣло да съдържа тритъ имена, длъжноститъ, възрастта, значението и адреса на тия лица.

Съществуващитъ организации, намѣсто препишъ отъ учредителния протоколъ, да представятъ препишъ отъ решение на общо събрание (каквото трѣбва да се свика), въ което да сѣ посочени лицата за управително и провѣрително тѣло, както и това, че клубътъ продължава своето съществуване.

Всички книжа се представятъ на административната власть съ заявление, обгербовано съ 5 лв. гербови марки и 100 лева марки за Обществено подпомагане.

2. Едновременно съ горното Върховнитъ родови съюзи да снабдятъ своитъ поддѣления отъ Добруджа съ удостоверение за членство.

Съдържание:

1. Дунавъ — Ал. Маноловъ, 2. Подводницитъ въ сегашната война — Лейт. В. Паспалевъ, 3. Сингапуръ — Мичманъ отъ Флота, 4. Магнитни мини — Кап. II р. П. Недѣлчевъ, 5. Моряшки кръстосвания по сухо — Сава Н. Ивановъ, 6. Панко Бохемтъ — Марко Поло, 7. Морски новини, 8. Дреднаутитъ въ отстъпление — А. Б., 9. Морската блокада на Англия — Арсентъ, 10. Воденъ спортъ — Г. П., 11. Изъ живота и дейността на организацията.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалевъ, д-ръ Г. В. Паспалевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ и д-ръ Ст. На. Стояновъ.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици

РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

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

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

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

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски

Телеграми: Рафинерията.

масла „Сънъ Оилсъ“.

Телефонъ 2651.

Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“ — Русе

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

Телефонъ 26-91.

„ЮТА“

Акционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта“

Телефонъ 25-55.

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 ферибоота въ Русе)
Котли, водни и парни турбини и парни машини
Всички видове желѣзни конструкции
Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.

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



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

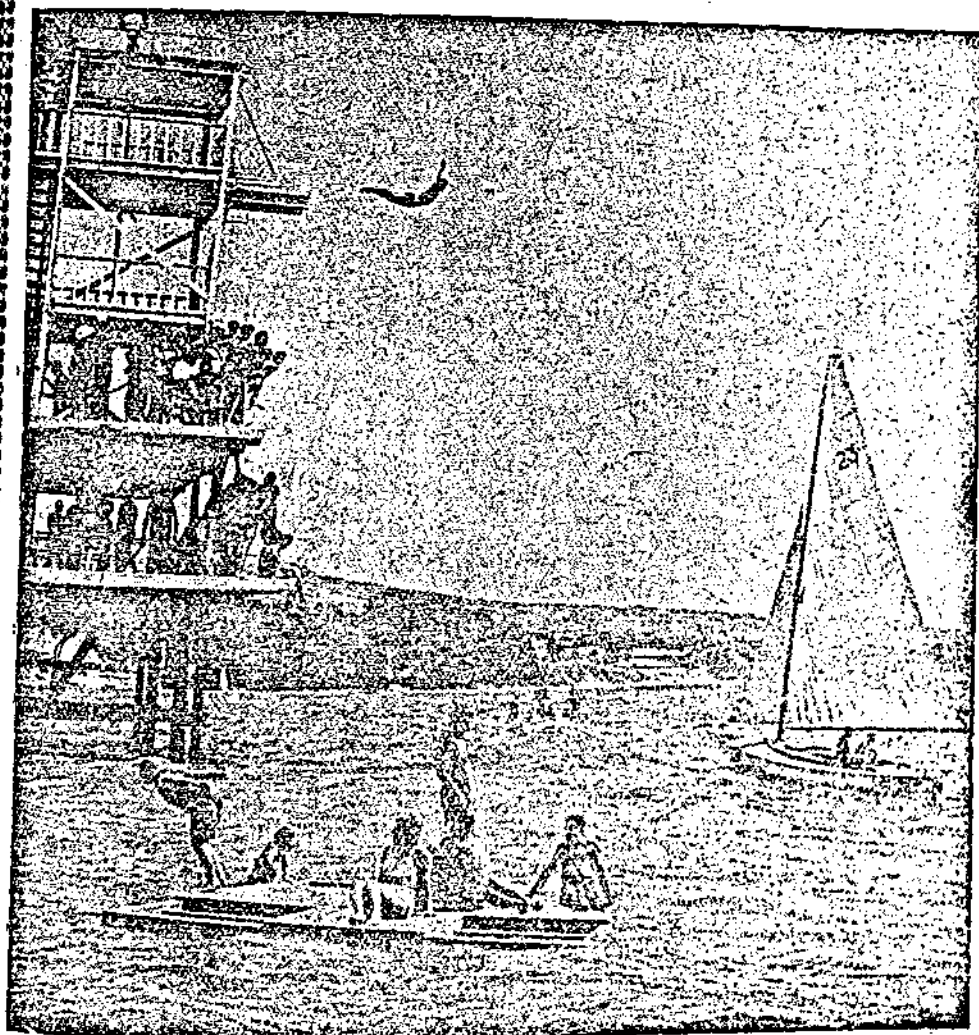
АГЕНЦИЯ НА МИНИТѢ ВЪ СОФИЯ

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



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

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

Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). 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 планина“.

Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джезъ. 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 „Родина“, 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, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественост и художественост, сж още недостигнати.

Пътуванията за Леванта — Близкия изтокъ се извършватъ съ голъми 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 голъмо 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 пѣти 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 дветъ 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 екскурзитъ до Цариградъ и обратно, и при пътуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пѣтниците 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 пѣти 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 пренасяване, освенъ презъ време на престоя на кораба въ нѣкое пристанище по разписание, както следва:

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