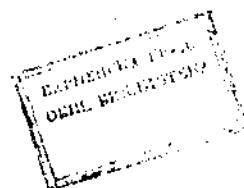


МОРСКИЙ ГОРОД



XVII година

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.

Основенъ капиталъ и запасни фондове на 31 декември 1937 година.

1,150,000,000 лева

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

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

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

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

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

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

НАДЗИРАВА: Кооперативното розоварене и посрѣднически за продажбата и износа на розовото масло.

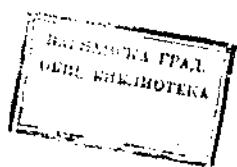
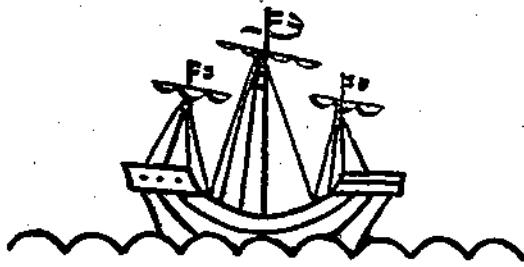
ПОСРѢДНИЧИ: За продажба и износъ за чужбина на земедѣлски произведения, събиращи отъ кооперативните сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни сухи и консервиранi плодове, зърнени храни и фуражъ, машини, сахтиянъ, килими и др.

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

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

Седалище и управление въ София

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



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 17.
Варна, февруари 1940 год.

Уренънда
Книжовно-просвѣтнинъ отдѣлъ

Брой 2.
Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

в. и.

Новиятъ договоръ за търговия и корабоплаване

Стопанствата на цълния свѣтъ се намиратъ подъ знака на новата война. Ние виждаме още само началото ѝ, безъ да можемъ да правимъ заключения за нейния край. Но всички ние чувствуемъ нейнитъ отражения въ цълния стопански животъ и безсилието си да противопоставимъ решителни мърки, защото причинитъ за това явление сѫ вънъ отъ нашите възможности. Стопанствата на всички държави сѫ въ периодъ на нагаждане къмъ новитъ условия на нарушеня стокообменъ отъ войната съ огледъ да могатъ да изтрайатъ презъ този дълъгъ периодъ отъ време, който не може да се опредѣли. При тази обстановка сключениятъ договоръ за търговия и корабоплаване съ Съветска Русия добива истинския си видъ и освѣтление.

Ние се намираме между източка и запада на Европа, между две рѣзко противоположни стопански системи. Нашето стопанство не може да не изпитва влиянието имъ, а заедно съ това и несгодите на започналата война. Новиятъ договоръ открива вратите на нови и по-голъми възмож-

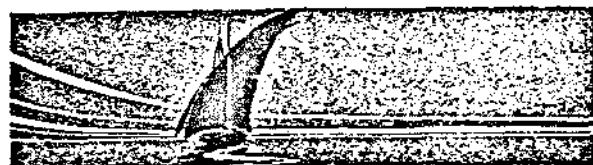
ности, целящи да смекчатъ чувствуваните несгоди.

Отъ друга страна Черно-море за сега е единствено отъ европейските морета свободно отъ военни действия. То гарантира свободни и редовни съобщения, каквито сѫ необходими за поддръжане на стокообмена. Така значението на нашето крайбръжие добива истинската си стойност. Защото нашата източна съседка до сега отсѫтствува отъ нашите пазари.

Но това крайбръжие, съчетано съ международния път по р. Дунавъ, обещава още по-голъми изгоди за нашата страна.

На пристанищата ни и корабоплаването предстои голъма дейност, която не може да не се отрази благотворно и за напредъка на нашите крайбръжни градове.

Ето защо ние считаме, че новиятъ договоръ за търговия и корабоплаване е отъ голъмо стопанско значение за насъ, а за корабоплаването и пристанищата ни той носи изгледи за оживление, каквото не бѣхме видѣли повече отъ четвърть вѣкъ.



Д-ръ Г. В. Паспалевъ

Науката за морето и морската война

Свидетели сме на една страхотна борба между големи народи, борба, която-понастоящемъ се развива главно въ морето. Четемъ съобщенията и слушаме по радиото по няколко пъти на денъ за действията на морските оръжия, употребявани от двете борящи се страни. Ужасяваме се или се удивяваме от действията на морските мини, на подводниците или на тяхните изтребители. Но дали някой от насъ се замисля какви сѫ необходими предпоставки за успеха на тия страшни оръжия? Какво е нужно да се знае, за да се постави успешно едно минно заграждение? Или съ какви данни тръбва да разполага екипажът на единъ подводникъ, за да изпълни правилно и съ успехъ поставената му цель? За изчерпателния отговоръ на тия въпроси е необходимо написването на томове. Ние ще се опитаме, обаче, тукъ да посочимъ съвсемъ накратко само каква е зависимостта между познанията, които ни дава науката за морето, и успешното водене на морската война.

Познанията ни за морето сѫ поставени върху строги научни начала сравнително неотдавна — едва от 1850 год. Презъ изтеклият 90 години, обаче, науката за морето е направила големи завоевания, които се използват както въ мирно време — за облекчаване съществуванието на народите, така и въ военно — за да се отегчи и направи невъзможно същото това съществувание.

Благодарение упоритата работа на редица морски изследователи ние вече знаемъ какви сѫ дълбочините на моретата въ различните имъ части. А тия данни днесъ се използват твърде много, както за поставяне на минни заграждения, така и при плаване съ подводници. Защото една мина, за да постигне своята цель, тръбва да биде поставена нито много дълбоко, нито много плитко — тя тръбва да не се вижда на повърхността, но същевременно — да може да биде докосната отъ движещия се надърък паразходъ. А движещия се подводникъ тръбва да държи добра смѣтка за дълбочините, защото при една малка дълбочина той не ще може да се скрие подъ водата.

Но докато дълбочините на затворените морета, каквито сѫ Черното, Средиземното и др., оставатъ постоянни, поради това, че нивото на водата имъ не мѣни своето положение, при други — откритите морета и океаните — благодарение на преливите и отливите нивото на водата ту се повишава, ту се понижава и то на различни места различно. А това значи, че дълбочината на дадено място въ продължение на 24 часа два пъти стига единъ максимумъ и единъ минимумъ. Отъ това пъкъ следва, че както при поставяне на минни заграждения, така и при надводно или подводно плаване тръбва да се държи точна смѣтка за значението на прелива и отлива за дадено място. Данните за големината на прелива и отлива въ различните места, презъ различните часове на деня и презъ различните дни на отдѣлните месеци, воюващъ иматъ благодарение неуморния трудъ на редица мирни морски труженици, работили въ миналото.

Обектъ на науката за морето сѫ също теченията, които съществуватъ било на повърхността,

било въ дълбочините на водния просторъ. Изучаванието на тяхните причини, промѣни, сила и направление е една голема глава отъ морската наука. Познанията, които имаме въ тази областъ, се използватъ нашироко както при поставяне на минните или мрежени заграждания, така и при действията на противника. Защото едно заграждане съ мрежи е невъзможно при съществуването на силни дълбоководни течения (пропадането на опита да се заградятъ Дарданелите чрезъ мрежи, поставени на дъното презъ миналата война, се дължи на непознаване теченията въ дълбочините тамъ), а при минните заграждания силата на течението тръбва да се вземе внимание при опредѣляне естеството и тежината на минната котва, както и за дълбината на минната верига. А за подводника едно непознаване силата и направлението на подводните течения може да биде пагубно, защото сигурно ще го отклони отъ пътя му подъ водата, където не е възможно никакво ориентиране.

Естеството на морското дъно — дали то е каменливо, пѣсъчливо или тинесто — има също значение, както за поставянето на минни и мрежени заграждания, така и за скриващия се подъ водата подводникъ. При това, дъното въ крайбрѣжните места, където дълбочините не сѫ големи, не остава винаги едно и също, защото се засъга отъ силните бури, които раздвижватъ водата, а съ това и материалите на дъното, на една значителна дълбочина (до около 200 метра). Изследването на тия промѣни на дъното сѫ отдавна обектъ на научни наблюдения. Получените данни се използватъ нашироко презъ настоящата морска война.

Но отъ науката за морето ние знаемъ също, че водата на всички морета не е еднакво солена, нито еднакво топла. А отъ тия два фактора зависи гъстотата на водата. Гъстотата на водата пъкъ е отъ съществено значение, както за бързината на надводното и подводното плаване, така и за бързината на потъването. Поради това командирът на подводника не може да не държи смѣтка за състоянието на водата, въ която плава, ако иска да биде сигуренъ въ плаването и потопяването си.

Отъ значение за подводника е също какъвъ е цвѣтът на водата. Защото отъ това ще зависи какъ тръбва да биде оцвѣтенъ той, за да не се



Единъ английски изтребителъ, потъналъ отъ взривъ на мина

забелязва лесно въ подводно и надводно положение. А цвѣтът, както и прозрачността на морската вода, зависят от редица фактори (дълбочина, свѣтлопропускливо, соленост, съдържание на плаващи частици, положението на слънцето и пр.) подробно изучени. Данните от тия изучавания се използват, както от бѣгачия подводникъ, така и от преследвачите му — надводни кораби или хидроплани.

Най-голѣмата си мощь подводникътъ дължи на възможността да се скрива и действува изъ засада. Бѫде ли единъ подводникъ откриетъ отъ неговия неприятель — надводниятъ воененъ корабъ, той не само, че не е вече така опасенъ, но е самъ обреченъ на гибелъ. А откриването на подводникъ, пѫтуващъ подъ водата, става или чрезъ наблюдение отъ високо чрезъ водосамолети, като се използува прозрачността на водата, или чрезъ подслушване шума на моторите му. При подслушва-

нето трѣбва да се опредѣли посоката, въ която подводникътъ се намира, отдалечението му и дълбочината, на която плава. А установяването на всичко това е възможно като се използватъ данните, които науката за морето има за звукопроводността на морската вода и нейната зависимост отъ различни фактори (температура, соленост, плаващи части и пр.) — данни получени благодарение дългогодишна изследователска работа на хора, отдали живота си на морската наука.

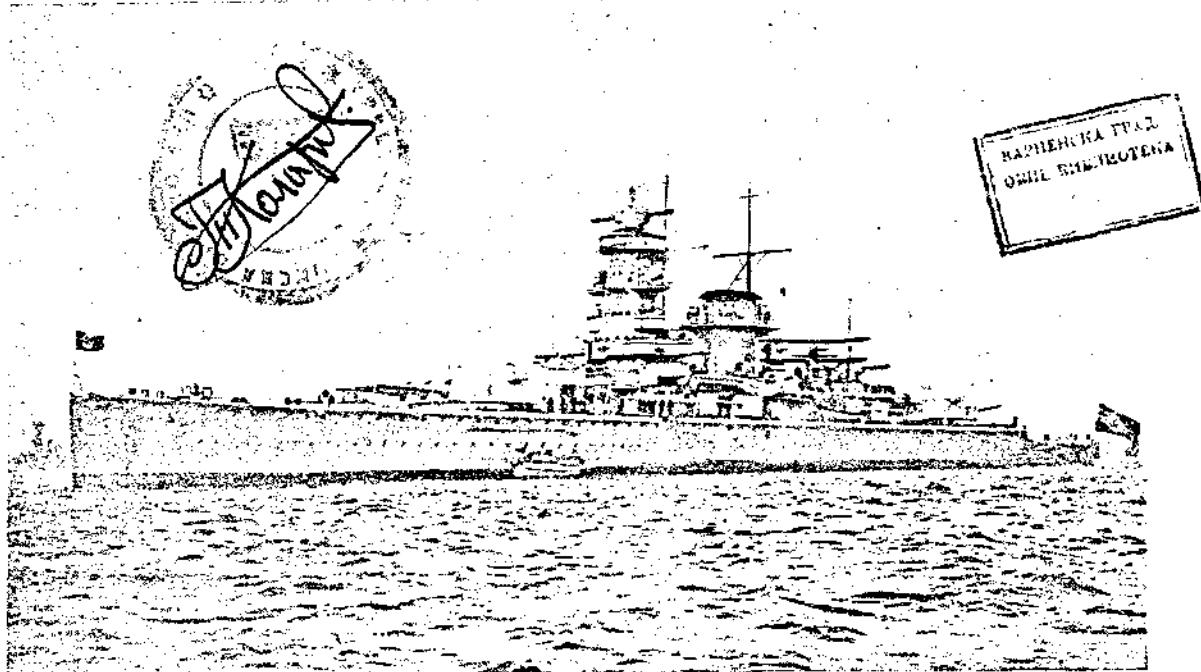
Така, безъ да изброяваме още редица други зависимости между науката за морето и днешната морска война, ние виждаме колко сѫ необходими познанията, които ни дава науката за морето, за да използваме правилно. Последното не само въ мирно време като свободенъ путь и източникъ на стопански блага, но и въ военно време — като теренъ за бойни действия.

Ст. Денчевъ

Действията на германския джебенъ кръстосвачъ „Адмиралъ графъ Шпее“

Кръстосвачната война е толкова стара, колкото и самата морска война. Въ сѫщност тя не е нищо друго, освенъ война за владѣнене на морето. Владѣненето на морето поставя свѣтовните източници на разположение на страната владѣтелка и ги отрича на нейните противници. Владѣненето на морето е отъ главно значение за всѣка страна, особено въ време на война, не само защото то я свързва съ отдалените части на земното кѣлбо, но защото главно чрезъ него става възможно пълното задоволяване на нуждите на всѣка държава. Днесъ въ свѣта нѣма континентъ, който да съдѣржа всички сурови материали, необходими за всестранното подхранване и подържане индустриите на една неутрална или воюваща страна. Въ продъл-

жение вѣче на дълги години, чрезъ усиленi лабораторни и научни изследвания, целящи изнамирането и откриването на начини за получаването на тѣй наречените „замѣстители“ — материали, получени по изкуственъ начинъ, които да замѣстятъ липсващите сурови материали, — много държави се постараха да намалятъ значението на морето и да станатъ по-малко зависими отъ него. Получените резултати сѫ повече отъ очакваните. Но все пакъ путьъ на самозадоволяването сѫрува по-скъпо, и на края не всички материали могатъ да се получатъ по изкуственъ начинъ. Като така, въ по-голѣма или по-малка степень страните оставатъ пакъ зависими отъ морето. Владѣненето на морето е най-сигурниятъ гарантъ срещу изненади и сѫщевре-



Германскиятъ джебенъ кръстосвачъ
Графъ Шпее

мено най-сигурниятъ стражъ срещу оня страшень човѣшки бичъ — гладътъ, — който докарва цѣли народи до безизходност. Най-после само чрезъ владѣнето на морето е възможна истинската и непрекъсната размѣна на индустриални стоки съ непрекъсната размѣна на индустриални стоки съ сирови материали и подържането на свѣтовната търговия.

Оттукъ и състезанието между голѣмите сили за всестранното овладяване на морето, и стремежът на малкитѣ да получатъ дѣлъ отъ този неизчерпаемъ източникъ на богатства.

Владѣнето на морето е било много рѣдко абсолютно — въ сѫщност никога, когато две морски страни сѫ воювали една срещу друга. То би могло да бѫде абсолютно само тогава, когато едната отъ страните успѣе да унищожи и последния воененъ корабъ на другата. Едно близко достигане до абсолютно владѣне на морето е било често пъти постигнато чрезъ тъй наречената „военна блокада“, когато военниятъ флотъ на едната страна (английскиятъ флотъ подъ команда на Корнвализъ и Нелсонъ презъ XIX вѣкъ) е успѣвалъ да затвори неприятелския флотъ въ неговитѣ пристанища, а самиятъ той е оставалъ въ бденіе предъ брѣговете на неприятеля, готовъ въ всѣки моментъ да се заангажира въ бой. Но никой военна блокада не може да бѫде тъй силна, или пѣкъ тъй безпogrѣшна и ефикасна, што да не допустне промъкването на единични кораби презъ своя кордонъ. Отдѣлни кораби, командувани отъ офицери, достатъчно решителни и изкусни да се възползватъ отъ зимните нощи, мъгли и бури, винаги могатъ да се промъкнатъ и да излѣзатъ въ открыто море. Подводниците, напримѣръ, не могатъ да бѫдатъ овладѣни и отъ най-строгата блокада. Тѣ могатъ да бѫдатъ обезсилени само чрезъ прилагането на конвойната система въ води, кѫдето тѣ иматъ достъпъ. Но конвойната система изисква много ескорти кораби и е много трудно да бѫде въведена срѣдъ всички морета. Резултатътъ отъ това обаче е, че единъ достатъчно силенъ корабъ, който е успѣлъ да се промъкне презъ блокиранія флотъ, ще намѣри много „работа“ срѣдъ просторните океани. Неговата работа, обаче, не е много лесна, тъй като той е изправенъ предъ следните две алтернативи; той трѣбва или да води своятъ корсарски операции на мѣста, кѫдето морскиятъ трафикъ на противната страна е твърде силенъ, въ който случай неговото присъствие ще бѫде скоро открыто, и после ще

бѫде принуденъ да се бие и, вѣроятно, да завърши своята кариера, или пѣкъ ако иска да остане не забелязанъ и да живѣе по-дълго, той трѣбва да избѣгва областите съ силенъ морски трафикъ и да се държи срѣдъ открытия океанъ. Въ втория случаѣ, обаче, резултатътъ отъ неговите действия ще бѫде твърде малъкъ; но дори и въ този случай заслугите му къмъ националното дѣло на неговия народъ ще бѫдатъ отъ особено значение.

Истина е, че отбраната на море изисква повече сили, отколкото сѫ необходими за провеждането на една отдѣлна атака. Единъ умѣло воденъ корсаръ може да заангажира много кораби за защита на морската търговия на неприятеля, която е предметъ на неговите атаки. Когато, напримѣръ, презъ 1914 година германскиятъ кръстосвачъ „Емденъ“ бѣше на свобода срѣдъ водите на Индийския океанъ, английското адмиралтейство бѣше впрегнало не по-малко отъ 20 кръстосвача за неговото преследване и за преследването на „Конигсбергъ“, за който се вѣрваше да е въ сѫщностъ води. И даже тогава „Емденъ“ бѣше победенъ не отъ нѣкой отъ тѣзи кръстосвачи, а отъ единъ другъ — случаенъ, който бѣше заетъ въ конвойното на група търговски кораби.

Ако корсарътъ е не леко въоръженія кръстосвачъ „Емденъ“, а мощната джебенъ кръстосвачъ „Адмиралъ графъ Шпее“, ясно е тогава колко по-голѣма е загрижеността на английското адмиралтейство, и колко по-голѣмо следва да бѫде числото на сили, заети въ охраната на морската търговия и преследването на кръстосвача.

Колкото и голѣми да сѫ възможностите на такъвъ единъ корсаръ, все пакъ той има една голѣма слабостъ: той не може да се държи на море следъ получаването на една по-чувствителна повреда, напримѣръ попаденія въ бой, безъ да тѣрси начинъ за нейното отстранение. Ако нѣма свои бази, въ които да се укрие до завършването на поправката и да остане въ тайна, то той е принуденъ да тѣрси подслонъ въ нѣкой неутраленъ портъ, въ който случай неговото точно мѣстоположение става веднага известно на противната страна, която е вече въ възможност да съсрѣдоточи значителни сили за унищожението му.

Дали при обявяването на войната, на 3 септември миналата година, германскиятъ джебенъ кръстосвачъ „Адмиралъ графъ Шпее“ бѣше въ открито море, както това твърдѣха нѣкои източ-

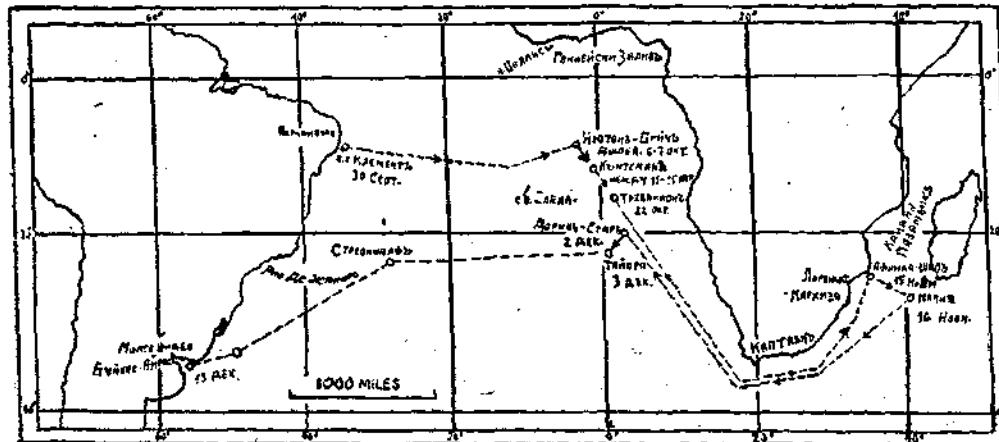
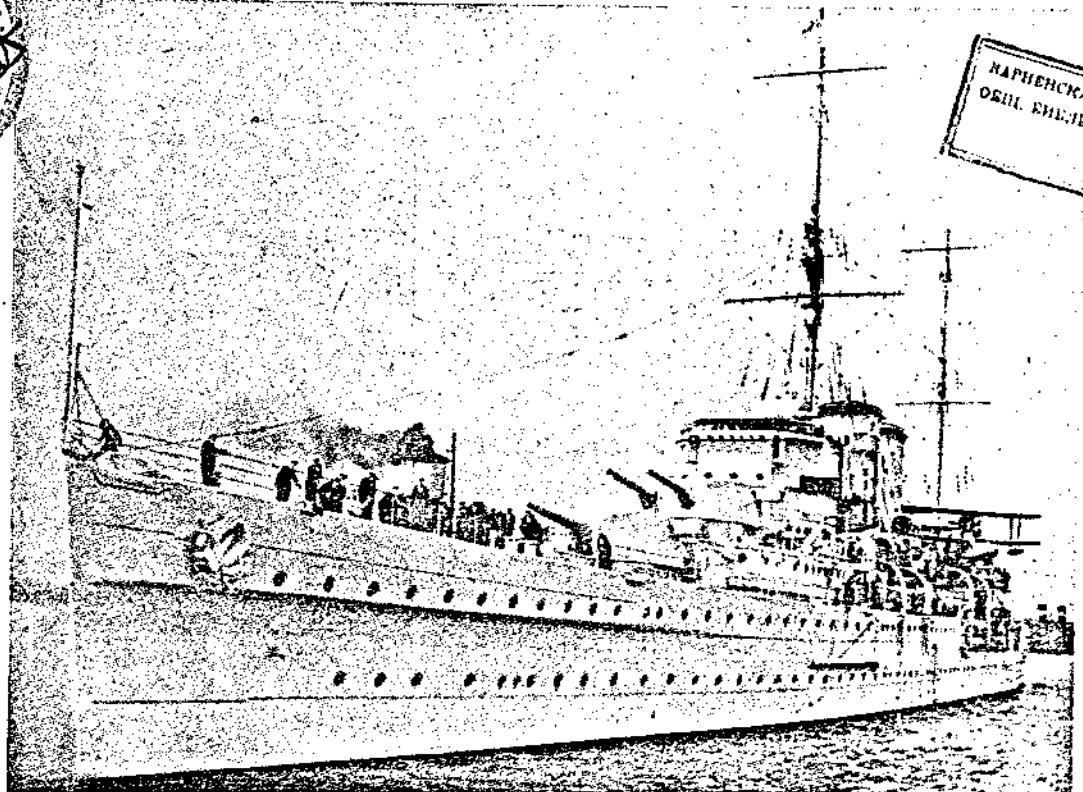
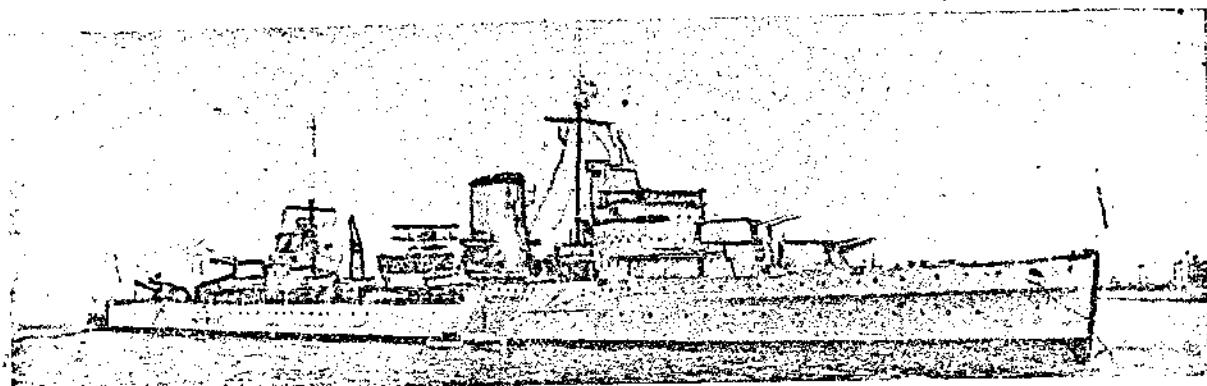


Схема за движението на „Графъ Шпее“ отъ началото на войната до боя при Рио де ла Плата

**Английският тежък кръстосвачъ „Ексетър“**

ници, или пък той успѣ да се промъкне срѣдъ английската блокада и се озове въ Атлантическия океанъ, не е още напълно известно. Първото нѣщо, което английското адмиралтейство научи за него, бѣше, че на 30 септември той потопи английския корабъ „Клементъ“ край бразилските брѣгове, недалечъ отъ Пернамбуко. Фактътъ относно това потопяване стана известенъ едва на 3 октомврий, когато екипажътъ на „Клементъ“ бѣше стоваренъ въ Бразилия; даже и тогава идентичността на кръстосвача не бѣше съ положителност установена. Предполагаше се, че „Клементъ“ е билъ потопенъ отъ другия джебенъ кръстосвачъ „Адмирал Шееръ“, но последователните събития посочиха и една друга възможност — третиятъ кръстосвачъ „Дойчландъ“. Присѫтствието на „Дойчландъ“, който на 5 октомврий потопи английския параходъ „Стонегатъ“, а на 9 октомврий залови американския корабъ „Сити-офъ-Флинтъ“ въ Северния Атлантически океанъ, стана известно едва на 20 октомврий, когато „Сити-офъ-Флинтъ“, подъ контролата на единъ призовъ екипажъ отъ „Дойчландъ“, пристигна въ Тръмзо. По това време нищо не се знаеше относно мястоположението на „Графъ Шпее“. Неизвестността, обаче, на четиритъ английски търговски кораба „Ашлеа“, „Хънтсманъ“, „Нютонбийчъ“ и „Треванионъ“ на пътъ отъ Южна Африка къмъ Англия, посочи възможността за подвизаването на нѣкой отъ кръстосвачите въ Южния Атлантикъ. Следующето по-положително съведение дойде при потопяването на „Африка-Шелъ“ на 15 ноемврий на около 200 мили северно отъ Лоренцо-Маркизъ въ Португалска Източна Африка. На следния денъ холандскиятъ параходъ „Мапия“ е билъ спрѣнъ въ сѫщите води, на нѣколко стотинъ мили по-далечъ, и следъ прегледа освободенъ да продължи пътуването си.

Чрезъ тѣзи две свои действия командирътъ на „Графъ Шпее“, капитанъ Лангдорфъ, е искалъ да заблуди английското адмиралтейство, като го накара да мисли, че кръстосвачътъ е продължилъ на изтокъ въ водите, кѫдето презъ 1914 година „Емденъ“ е кръстосвалъ. На 16 ноемврий „Графъ Шпее“ е съврнала обратно и покрай носъ Добра Надежда се отправилъ на северозападъ. На 2 декемврий на около 1500 мили северозападно отъ носъ Добра-Надежда кръстосвачътъ потопилъ английския корабъ „Дорикъ-Старъ“ и тогава за пръвъ пътъ присѫтствието на „Графъ Шпее“ стана напълно известно на британското адмиралтество, тъй като „Дорикъ-Старъ“ успѣ преди потопяването му да изпрати радиосигналъ за помощъ. Това изглежда е накарало капитанъ Лангдорфъ да направи новъ поворотъ на югозападъ и да се отправи презъ Южния Атлантически океанъ къмъ източните брѣгове на Южна Америка. На 3 декемврий „Графъ Шпее“ потопи английския корабъ „Тайора“, а следъ нѣколко дни пристигна и вестта за потопяването на още единъ корабъ, името на когото бѣше нѣкакси странно предадено като „Стреоншалфъ“ — по всѣка вѣроятностъ погрѣшно. Следующата новина за „Графъ Шпее“ дойде на 13 декемврий, когато въ 6 часа сутринта той е билъ откритъ отъ отреда на капитанъ Харуудъ, състоящъ се отъ кръстосвачите „Ексетър“, „Яксъ“ и „Ахилесъ“, на около 200 мили източно отъ устието на реката Ла Плата, на пътъ да изследва френския корабъ „Формоза“. На разстояние на около 23 километра „Графъ Шпее“ откри огнь по „Ексетър“, който бѣше най-голѣмиятъ отъ три тѣ кръстосвача на капитанъ Харуудъ и който не закъсня да му отговори. Петиятъ залпъ на „Графъ Шпее“ попадна върху „Ексетър“, който стреляки продължи да се сближава съ „Графъ Шпее“, до-

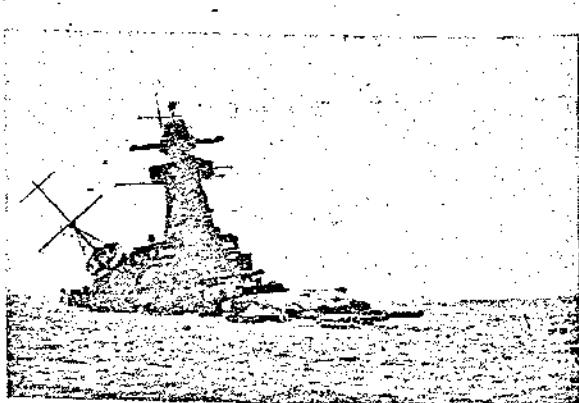
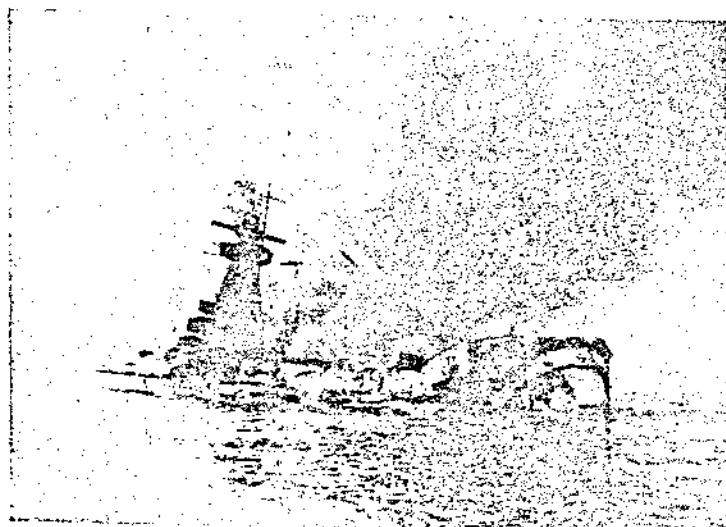


Английският кръстосвачъ „Ахилесъ“

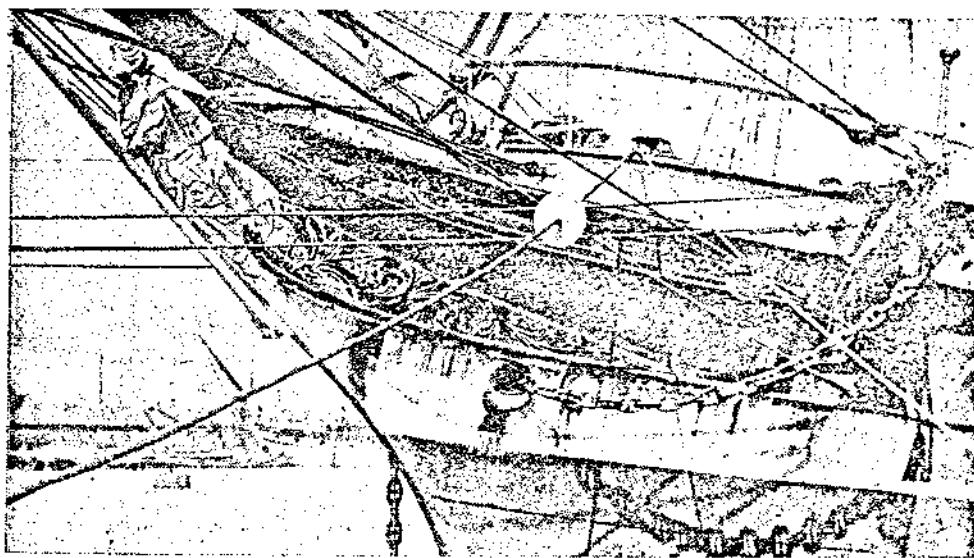
като попадна подъ обсъга на 15-сантиметровите ордия на последния. Втората кула на „Ексетър“ и командният му мостикъ бъха разрушени, 61 отъ неговия екипажъ убити, 23 ранени и, останал само съ едно 205 см. ордие, той се видѣ принуденъ да се оттегли. Поемайки върху себе си цѣлия огънь на „Графъ Шпее“, „Ексетър“ даде възможностъ на „Якъсъ“ и „Ахилесъ“ да се приблизятъ на късо разстояние до „Графъ Шпее“ и да го обстрелятъ съ свойтъ 15 см. ордия. Следъ оттеглянето на „Ексетър“, „Якъсъ“ и „Ахилесъ“ чрезъ умѣло използване на димовите завеси и смѣли маневри продължиха боя съ „Графъ Шпее“. Когато въ полунощ „Графъ Шпее“ влѣзе въ пристанището на Монтевидео, следъ 18-часовъ бой съ свойтъ малки, но упорити противници, две отъ неговите 28 см. и едно отъ 15 см. ордия бъха извадени отъ строя, контролната му кула и инсталацията разрушени, шестъ отъ неговите 8 торпедни тръби също извадени отъ строя и най-главното отъ всичко — ималъ е снаряди само още за 28 изстрела съ 28 см. си ордия. Следъ нѣколко дни, на 17 декемврий, „Графъ Шпее“ се потопи

предъ устието на Ла-Плата.

Въ продължение на три месеца, презъ които „Графъ Шпее“ кръстосва водите на Атлантически океанъ, бъха потопени отъ него осемъ английски търговски кораба съ 50,089 тонажъ. На пръвъ погледъ изглежда, че слабиятъ резултатъ, който даде „Графъ Шпее“, е съвършено малка заслуга за Германия. Въ сѫщностъ това заключение не е добре обосновано. До този моментъ не сѫ още известни мѣркитѣ, които британското адмиралтейство взема за охрана на английската търговия въ Атлантически океанъ, нито пъкъ сѫ известни силитѣ, които бъха изпратени за преследването на „Графъ Шпее“. За дасе има отчасти представа за тѣхъ, достатъчно е само да се спомене посещението, което дреднаутътъ „Ренаунъ“ и хвърчилоносачътъ „Аркъ-Рояль“ направиха на Симънстаунъ, на носъ Добра-Надежда, на 3 декемврий, и тѣхното озоваване предъ Рио-Де-Женейро на 14 декемврий, а така също и пристигането на 10 хиляди тонния кръстосвачъ „Кумберландъ“ предъ устието на Ла-Плата, когато „Графъ Шпее“ бъше още въ пристанището на Монтевидео.



Два момента отъ потъването на германския джебенъ кръстосвачъ „Графъ Шпее“



НАУЧНА ГРАД
ОЧН. БИБЛИОТЕКА

Грациозният носовъ образъ и стърчилото на четиристо-
жерния въстроходъ „Портъ Джексонъ“

Р. П.

Носовите украшения на корабите

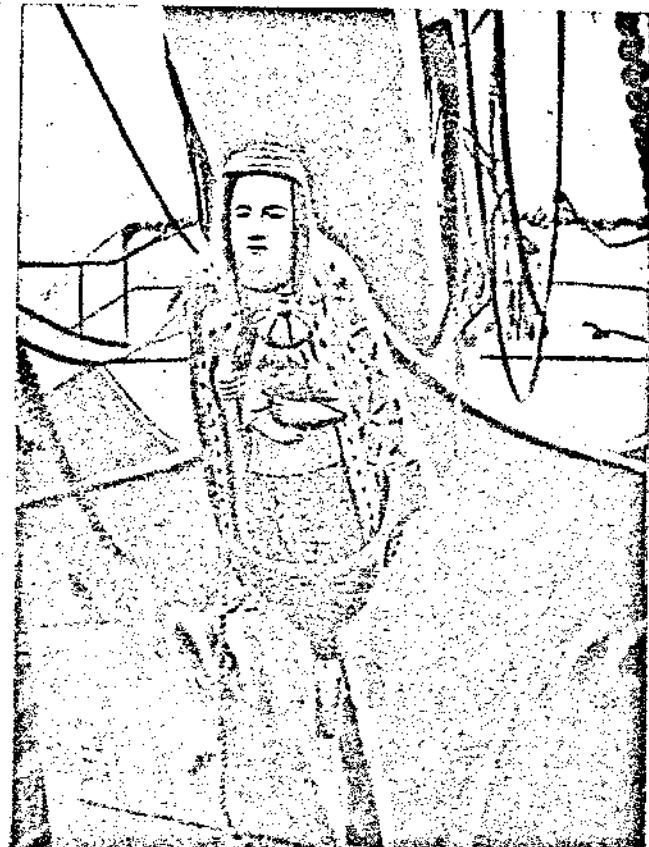
Носовите части на корабите от най-ранни времена още също били украсявани със разни изваяни образи. Днес вече това не се практикува почти, но доскоро моряците отдавали голямо значение на носовите корабни украшения. За тяхът също също били необходимо нѣщо, свързано със мистичните имъ схващания за морето. И днесъ, когато ние въ морските музеи се възхищаваме от изкуството, съ което също също били изработени тези образи, не е безинтересно да разгледаме тяхното значение въ миналото и връзката имъ със моряшкия животъ.

Едно време за способенъ и мъдъръ се смяталъ онзи капитанъ, който умѣелъ да въодушевява хората си и въ най-тежките мигове; образътъ, поставенъ на корабния носъ, и „щастието“, което той ужъ носѣлъ за кораба, играели голяма роля въ речитъ на капитана. Моряците не обичали страховитъ капитани, и когато последните проявявали нѣкога признания на уплаха, тѣ за да имъ отмѣстятъ премахвали носовата фигура на кораба. Английскиятъ капитанъ Мариотъ, комендантъ на кораба „Петъръ Симплъ“, въ една отъ своите новели ни разказва, че обслужата на кораба „Рътъл-снейкъ“, ядосана на своя страховитъ капитанъ, Хаукинсъ по име, отрѣзала корабния образъ, представлявашъ главата на отровна змия.

Корабниятъ носовъ образъ ималъ не само сантиментално значение: той често бивалъ и предметъ на суевіе.

Презъ време на войната за американската независимостъ, въ 1782 год., билъ пустнатъ на вода великолепниятъ трипалубенъ корабъ „Атласъ“. Носовиятъ му образъ представлявалъ титана „Атласъ“, носящъ на раменете си земното кѣлбо. Поради нѣкаква грѣшка този образъ билъ направенъ по-високъ отколкото трѣбвало, и прѣчелъ за поставянето на стърчилото на корабния носъ. Това наложило да се отрѣже частъ отъ земното кѣлбо на корабния образъ. Но отрѣзаната частъ включвала въ себе си американските колонии, и поради това моряците почнали да смятатъ прерѣзания образъ за лошо предзнаменование.

Въ по-нови времена моряците на корабите, плавуващи по линията за Сидней, Австралия, между Бризбейнъ и Сидней закривали със мушами носовия образъ. Тази практика се дължала на суевіе, зашото върлуващите често по тези места бури можели да откъртятъ и отнесатъ корабния образъ, а туй щѣло да донесе нещастие на кораба.



Религиозенъ носовъ образъ на испанския корабъ „Цеута“

Въ търговският кораби е известен обичай да се рисува синя лента околовръст по бортовет на кораба, въ случай че корабопритехателът умре. Такава ивица, както и поставението на носа дървен образъ на починалия корабопритехател, означавала, че корабната услуга си спомня съблагодарност и обичъ за покойния.

Моряците се надпреварвали въ гржитъ си за изработването и поддържането на носовия образъ на своя корабъ. По-способните от тях съсъздавали въ изкуството изръзване и оцвътяване на този образъ. Красиво изработените носови образи въодушевявали начинашите моряци, хубавите ръзби и пъстрите багри учудвали погледа на новацитъ, токуто стъпили на кораба.

Самият образъ обикновено се съединявал сътълото на кораба посредствомъ причудливи ръзби, съ всевъзможни извики и шарилки. Тъй че наистина имало какво да се гледа на корабния носъ...

Произходът на корабните носови образи е таинствен и навърно има началото си още въ неzapомнени времена. Изглежда, че тези образи съплодъ на смъсеното желание да се омилиостивятъ морските божества и да се плашатъ противниците. Мисълта за тези образи като украсение навърно е дошла много по-късно.

Първите известни корабни образи намирате въ древния Египет. Кърмите на египетските кораби завършвали обикновено съ изящно изработени извики въ видъ на лотосово стъбло.

Римските кораби въ началото имали носови образи като тези на финикийските кораби, но следът това били възприети вече образи въ римски духъ и традиции.

По-късно въ корабите на викингите виждаме на носовете да стърчатъ фантастични глави на птици и звърове, изработени изящно и ефектно поставени. Корабите на норвежките завоеватели на Англия били украсявани по същия фантастичен образецъ.

Доста време през сръдните въкове корабният носовъ образъ билъ усвоенъ и отъ военните кораби, но особното устройство на тяхните палуби не позволявало този образъ да стърчи високо.

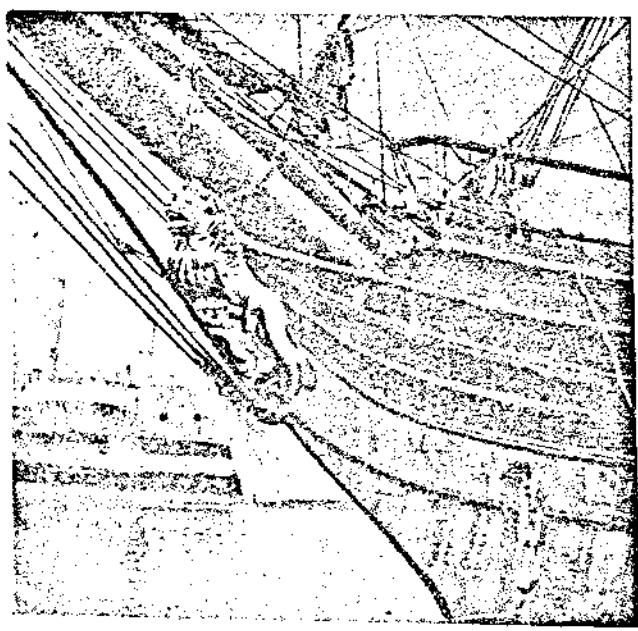
Много често бортовет на тези военни кораби се украсявали съ щитовет на рицарите, които съставяли тяхната бойна обслуга. По-късно желанието за украсяване на бортовет се задоволявало съдържанието на репродукции на такива щитове, поставени като постоянна украса по палубните перила.

Въ края на сръдните въкове корабния образъ не се давало вече такова голъмо значение. Но когато въ корабостроението било усвоено нововъднието да се начертава предварително планът на кораба, добила се възможността носовият образъ да се прави тъй, че рязко да изпъква. Тогава този образъ изведнъкъ придобилъ предишното си значение, което въ Англия стигнало най-голъмата си висота при династията на Тюдорите. Тогава корабните образи не се поставяли вече отдалечно, а били частъ отъ украсенията, които вървѣли по бортовет, около ордайните отвори и стигали чакъ до кърмата. Въ това отношение французите постигнали много по-сполучливи съчетания на корабната украса, отколко англичаните.

Презъ царуването на Хенрихъ VIII главното украсение на британските кораби билъ лъвът; лъвскиятъ образъ съ малки изключения били най-популярниятъ чакъ до царуването на Георгъ II. Той билъ поставянъ на най-голъмтъ и прочут бойни кораби, като „Грейдъ Хари“, Нелсоновия „Виктория“ и „Ревенджъ“, корабът на съръ Ричардъ Гренвилъ. Тъхниятъ носовъ образъ билъ ревяящъ лъвъ, правъ или клекналъ. Когато Яковъ I наследилъ английския тронъ, той въввелъ за корабът образъ шотландския лъвъ съ корона на главата. Кромвель изхвърлилъ короната, но Карлъ II я възстановилъ. Последниятъ въввелъ и други носови образи за първокласните кораби, но лъвътъ си останалъ главното украсение за всички други.

Въ времето на Стюарти носътъ на корабите билъ видоизмененъ, като изоставила традицията на галерите. Тогава лъвскиятъ образъ, по-малъкъ и поизящно изработенъ, се поставялъ на края на стърчилото. Украсенията на кърмовата част на кораба останали непроменени дълго време, макаръ понъкога съвсемъ да не подхождали на носовия образъ, който се изменялъ съответно съ измѣните на самия носъ съ целъ да се добие по-голъма скоростъ на кораба.

Бойниятъ корабъ „Роялъ Принцъ“, построен въ 1610 г., ималъ за носово украсение статуята на престолонаследника принцъ Хенрихъ; това се съмѣтало за сполучливо нововъведение. Най-прочутиятъ боенъ корабъ отъ онова време „Суверенъ жъ Синъ“, построен въ 1637 г., ималъ за носово украсение чудесно изрѣзаната статуя на кралъ Едгаръ, поставена върху статуите на седемъ васални крали; това украсение струвало една шеста отъ цѣлата стойност на кораба. Това украсение било толкова интересно и популярно, че дори Кромвель въпоследствие не можалъ да наложи този корабъ да се преобъдиса въ черно, като другите кораби отъ флота: носовиятъ образъ си останалъ въ цѣлото великолепие на своите линии и багри. Воюващите тогава съ Англия холандци наричали този образъ „златниятъ дяволъ“.



Образъ на ревяящъ лъвъ, поставенъ на английския корабъ „Цимба“.

Въ изпълнението на докторът на своя пуританъ Кромвъл успѣл да премахне останалата част отъ украсата на този корабъ, но носовиятъ образъ най-сетне допадналъ и на него, и той използувалъ неговата идея при постройката на новия си корабъ „Несеби“. Образътъ на кралъ Едгаръ билъ замѣненъ съ образа на Кромвълъ, а за основа били поставени образите на шестима борящи се мѫже отъ разни народности.

Следътъ това и всички останали държавни кораби били украсени съ носови образи, подобни на този на „Небеси“, но следъ възстановяването на кралската власть въ Англия тѣ били изрѣзани отъ корабите и продадени като дърва за горене, а нѣкои били изгорени на клада въ деня на коронацията. Ако се сѫди по останалите рисунки и образите, запазени въ Холандия като реликви отъ средневѣковните плячки, тѣзи носови образи отъ XVIII вѣкъ сѫ били шедьоври на рѣзбарското изкуство.

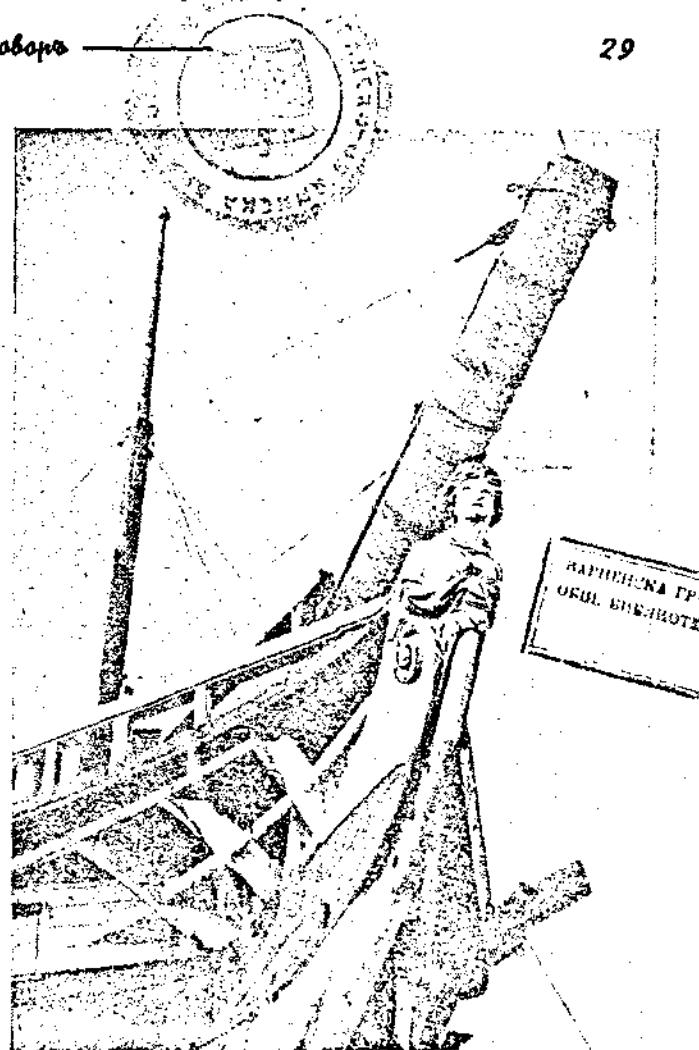
Още по-силенъ станалъ интересътъ къмъ носовите образи, когато Карлъ II увеличилъ разнообразието имъ, особено въ голѣмите бойни кораби. Построениятъ отъ Вилхелмъ III корабъ „Британия“, който ималъ сто оръдия на борта си, ималъ носъ украсенъ съ образа на краля. Примѣрътъ скоро биль последванъ отъ множество други кораби.

Къмъ срѣдата на XVIII вѣкъ лъвътъ като носовъ образъ на корабите излѣзълъ отъ мода, а на негово място въ британските кораби започнали да поставятъ човѣшки образи, — глави или цѣли тѣла, представляващи принцове, политици, па дори и актриси, когато нѣкой корабопритечатель искаше да направи удоволствие на своя приятелка отъ театъра. На най-малките кораби поставяли релефи, представляващи музикални инструменти; въ официалните срѣди тази украса се смятала за достатъчна, но командирите на корабите въ повечето случаи я замѣзвали съ по-вдъхновяващи образи. Образите, поставяни на носа на френските кораби, били обикновено много по-изразителни и художествени отъ тѣзи на английските кораби. Испанските пѣкъ добили общо признание за своята изящностъ, макаръ да били почти изключително отъ религиозно естество.

Презъ XVIII вѣкъ английското адмиралтейство направило опити да премахне корабните образи, поради скжата имъ стойностъ. Обаче това не му се удавало напълно. Успѣло само да убеди моряците, че тежките носови образи сѫ въ вреда на мореходните качества на кораба. За да намалятъ стойността на образите, безъ да засегнатъ чувствата на моряците, морските власти започнали да приготвятъ образите отъ неко евтино дърво, а това обстоятелство скжавало живота имъ, поради което много малко отъ тѣзи образи сѫ запазени. По скжия начинъ английското адмиралтейство се опитало да наложи цвѣтовете на носовите образи и украсления да бѫдатъ само златисти и сребристи, защото моряците обичали да иматъ на кораба сипо-весели цвѣтове.

Когато прочутиятъ корсарски капитанъ Детъ построилъ своя частенъ корабъ „Териблъ“, най-добрятъ можеби тогава корабъ подъ британско знаме, той му поставилъ за корабенъ образъ скелета. Сжъто такъвъ носовъ образъ ималъ на кораба си и френскиятъ корсар Ревенанъ.

Нѣкои отъ корабните образи имали чисто



Носовиятъ образъ на английския корабъ „Неумолимъ“ съответствува на името му. Този корабъ е въ скжностъ френскиятъ „Дюгей Труинъ“, плененъ отъ англичаните въ боя при Трафалгаръ.

политическо значение. Така, напримѣръ, на американския фрегатъ „Конституция“ биль поставенъ образъ на Херкулесъ, за да означава мощта на американската съюзъ и силата на закона. Презъ 1807 г. този образъ е биль замѣненъ съ образа на Нептунъ, а въ 1833 г., когато председателъ на републиката биль Ендрю Джексънъ, носътъ на скжия старъ корабъ билъ украсенъ съ неговия портретъ. Противниците на Джексънъ една нощъ откраднали портрета. За намирането на крадеца правителството обявило награда отъ хиляда долара. Цѣла година корабътъ останалъ безъ носовъ образъ, но следъ това потретътъ билъ върнатъ и поставенъ на мястото му.

Следътъ боя при Трафалгаръ, когато се видѣло, че високите носови образи сѫ неудобни за военниятъ кораби, интересътъ къмъ тѣхъ намалѣлъ значително. Традицията останала да се поддържа прецидно въ търговските кораби.

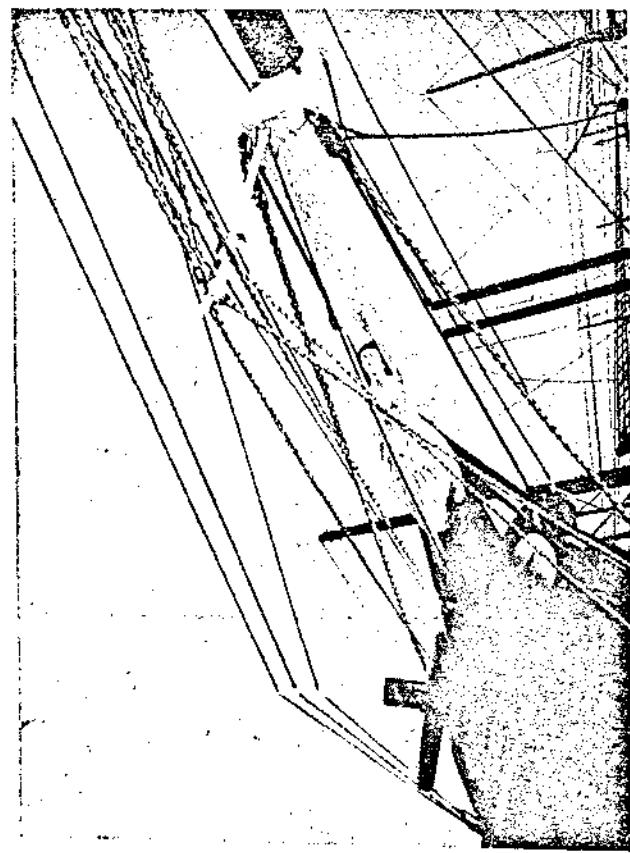
Съ усъвършенстването на корабостроението започнало да се обрѣща голѣмо внимание на външната линия на кораба. Особено модна била изящната лебедова изливка на корабния носъ. По това време най-受欢迎ните носовъ образъ билъ този на нѣкая жена съ разтворени обятия и развѣти дрехи. Американскиятъ капитанъ Роситъръ

пръв поставил на своя презатлантически корабъ женския образъ на Победата съ спустнати надолу дрехи; той изтъкналъ, че разперените дрехи на женските образи по корабния носъ пръчели на кораба въ борбата му срещу вѣтъра.

Тогава специалистите-рѣзбари се ценѣли много и вземали добри пари за носовите образи на корабите. На тѣхната фантазия се давалъ тукъ широкъ просторъ.

Корабът „Стиксъ“ ималъ за носовъ образъ дяволъ въ цѣлъ рѣстъ. Притежателът на английския корабъ „Ла Хокъ“ се върналъ пакъ къмъ ревация лъвъ, като поставилъ тази емблема и на кърмовия си флагъ. Корабът „Найтингель“ носът на носа си прекрасенъ портретъ на Джени Линдъ „Шведскиятъ славей“. Знаменитиятъ „Къти Саркъ“ носът на носа си образа на чародейката Нани.

Много отъ корсарските кораби носели образа на коня Пегасъ. Нѣкои отъ корабопритехателите поставляли на корабния носъ своя портретъ или



Носовиятъ образъ на прочутия английски корабъ „Къти Саркъ“ представлявалъ чародейката Нани. Въ 1876 г. този корабъ спечелилъ състезанието отъ Лондонъ до Австралия

образъ на нѣкой членъ отъ семейството си. Повечето отъ тѣхъ поставляли своя образъ въ фракъ и цилиндъръ.

Бостонскиятъ корабопритехателъ Доналдъ Макей поставилъ на кораба си „Флангъ Клаудъ“ ангелъ, свирящъ съ тръба. Прочутиятъ корабъ „Грейтъ Републикъ“ ималъ грамаденъ американски орелъ съ разперени крила: „Шампионъ“ жъфъ дж Синисъ“ носът образъ на веселъ морякъ съ синя блуза, пъстра риза, барета и бѣли панталони препасани съ блестящъ черенъ коланъ. Много отъ тѣзи образи били съ разтворени рѣзи, които били тѣй устроени, че следъ излизането въ морето се откачали и прибирили, за да се не повредятъ отъ вълните. Понѣкога се прибирили дори украшенията на кърмовата частъ.

Поради неудобствата и голѣмата стойност на носовите образи английското адмиралтейство започнало постепенно да ги замѣсятъ съ малки бюстове, а въ края на XIX вѣкъ премахнало и тѣхъ отъ военните кораби. По сѫщото време вече били премахнати стѣрчицата, а съ тѣхъ окончателно изчезнали и носовите фигури на корабите, най-напредъ на военните, а после и на търговските.

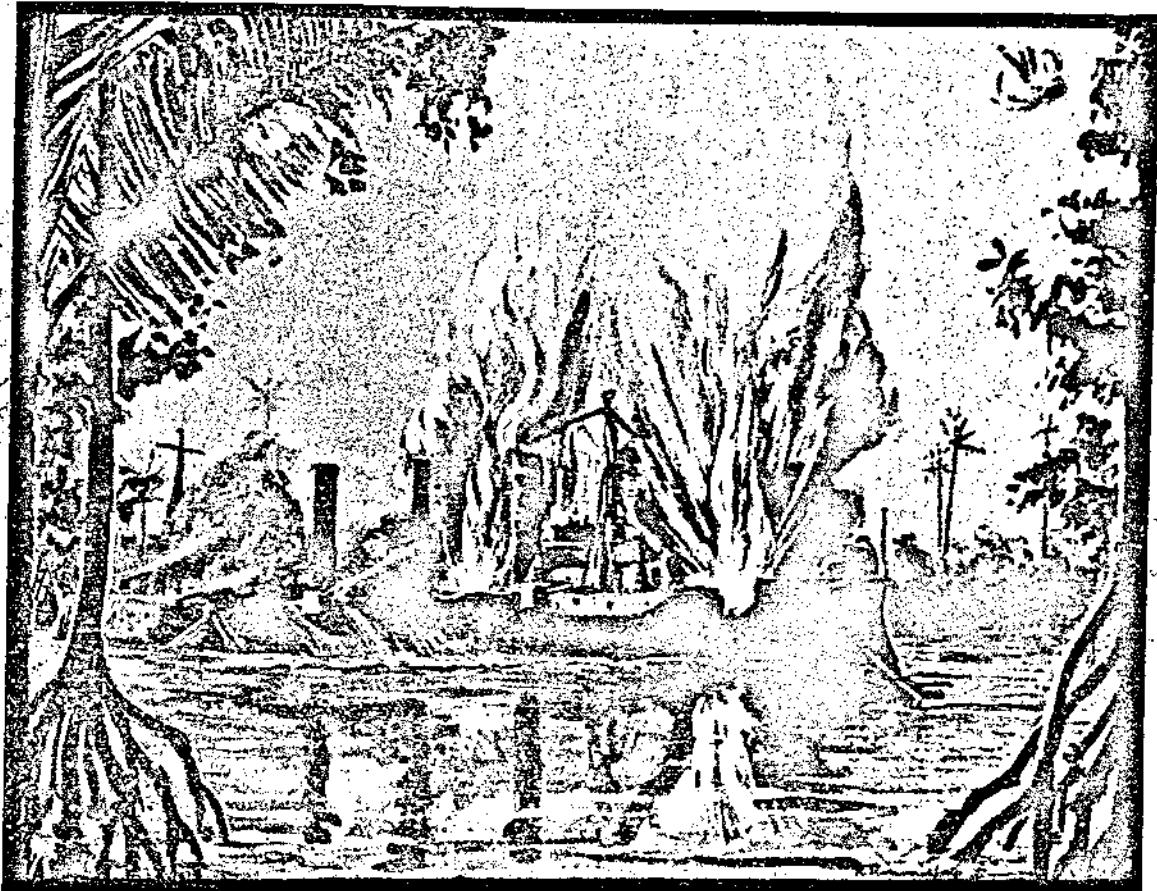
По-късно сѫ правени нѣкои опити да се възвърнатъ корабните образи. Когато се строелъ американскиятъ боенъ корабе „Масачузецъ“, щатът съ сѫщото име му подарилъ една чудесна статуя на победата; тя била поставена между 15-сантиметровите оръдия. Въ 1912 г. на новопостроения презатлантически паракодъ „Беренгария“, най-голѣмиятъ въ свѣта тогава, биль поставенъ на средния стожеръ грамаденъ орелъ, но по-късно билъ премахнатъ.

Днесъ корабните образи се срѣщатъ само тукъ-тамъ по нѣкои кораби и яхти. Гостувалиятъ преди две години въ Варна английски кръстосвачъ „Делхи“ имаше на задната си палуба металическа фигура на слонъ, висока около метъръ.

Модерните кръстосвачи по носовата си извивка напомнятъ много старите военни кораби съ стѣрчило. Това отново повдигна въпроса да се поставятъ носови образи на нѣкои френски, италиански и германски кораби. Днешниятъ германски кръстосвачъ „Емденъ“, който два пъти гостува въ Варна, има на носа си голѣмъ релефенъ гербъ на града Емденъ. Нѣкои кръстосвачи иматъ пъкъ орелъ съ разперени крила.

Днесъ старите корабни носови образи се пазятъ като музеини ценности. На островъ Сицилия има голѣма сбирка отъ такива образи, нѣкои отъ които сѫ съвсемъ вече изгнили и повредени. Една английска корабопритехателска фирма въ Лондонъ има сѫщо хубава сбирка на такива образи. Богата сбирка има и английската фирма „Рояъ Докнардъ“ въ Портсмутъ. Въ морския музей на нашата организация сѫщо могатъ да се видятъ украшения отъ старинни корабни носове.





Последия
часъ на
„Кьонигс-
бергъ“

Лейт. В. Паспалеевъ

Трагедията на единъ корсаръ

Въ миналата книжка на „Морски сговоръ“ ние прекъснахме своя разказъ за трагичната съдба на германския кръстосвачъ „Кьонигсбергъ“, спирали се на осеммесечната обсада, съ която бъха принудени да се задоволятъ англичаните, докато сполучатъ да влезватъ въ непосредственъ боенъ досегъ съ своя малъкъ, но смѣлъ и опасенъ противникъ. Да видимъ сега, какъ се развиха по-нататъкъ драматичните събития въ африканските джунгли.

Английското адмиралтейство решава най-сетне да изпрати въ устието на Руфиджи кораби, които ще могатъ да се добератъ до скрития въ гората корсаръ. Това сѫ двата рѣчни монитора „Северъ“ и „Мерсей“, 1200-тонни, въоръжени съ 15 и 12.5-сантиметрови оръдия и газящи въ водата само 1 м. 40 см. Корабите сѫ съвсемъ не-пригодени за открито море, и походът имъ отъ бръговете на Белгия, кѫдето тѣ действуваха противъ германците, до устието на Руфиджи представлява подвигъ, съ който справедливо могатъ да се гордятъ тѣхните командири. Съ пристигането имъ днитъ на „Кьонигсбергъ“ сѫ преоброени...

Военните действия се откриватъ на 6 юлий 1915 год. Въ този денъ, отъ ранна утринъ, започва атаката срещу „Кьонигсбергъ“. Въ атаката взематъ участие петнайсетъ кораба отъ разни типове.

Петнайсетъ противъ единъ — силитъ съвсемъ не сѫ равни... При това обслужата на корсара е въ голъмъ недостигъ: по заповѣдъ отъ Берлинъ

трима офицера и 75 моряка сѫ изпратени при езерото Танганайка, а отъ 230-те останали петдесетъ сѫ болни (това е още добре: имаше дни, когато числото на болните достигаше до 90 души).

Бойъ въ гъста тропическа гора между военни кораби е случай, какъвто още не е имало въ морската история...

Мониторите започватъ да се изкачватъ нагоре по рѣката, обсипвани отъ куршумите на залегналите въ гъсталациите германци. При единъ завой на рѣката отбранявящите се правятъ опитъ да пустнатъ върху предния мониторъ една самодвижаща се мина, привързана на две лодки. Опасността навреме е забелязана: единъ залпъ отъ дветъ 15-сантиметрови оръдия — и грамада отъ рѣчна тина, дървета и хора лети нагоре като огроменъ водосокъ. Четири кръстовача съ бѣсенъ огънь обстреляватъ делтата на рѣката, стремейки се да унищожатъ нейната защита и наблюдателните постове. Върху „Кьонигсбергъ“ се прави въздушно нападение съ цель да се отвлѣче вниманието му отъ мониторите и да имъ се даде възможност слокойно да си избератъ позиция. И ето, когатъ сѫ спуснати, всичко е готово за бой...

„Кьонигсбергъ“ прѣвъ открива огънь. Залповете на неговите петъ 10-сантиметрови оръдия падатъ съ поразителна точност (всички разстояния и посоки сѫ измѣрени отъ по-рано). Снарядите падатъ ту вдѣсно, ту влѣво отъ мониторите, но сякашъ самата съдба пази двата кораба отъ вреди:

нѣма нито едно попадение. Англичаните на свой редъ откриват огнь: двата монитора стрелят едновременно, безсистемно, тѣхните снаряди се сипят по дветѣ страни на „Кьонигсбергъ“ на километъръ-два отъ него. Наблюдателът отъ самолета, който трѣба да управлява стрелбата, е въ отчаяние. Той не знае какво да прави. Ако понѣкога случаенъ снарядъ падне близо до цельта, невъзможно е да се опредѣли на кой отъ двета стрелящи кораба принадлежи той. Следъ едночасова стрелба, която заплашва да погълне всички бойни запаси на англичаните, „Мерсей“ получава първото попадение: единъ снарядъ отъ „Кьонигсбергъ“ попада въ неговата кула съ 15-сантиметровитъ ордия, изважда я отъ строя и избива или изпонаранява всички намиращи се въ нея артилеристи. Трѣба да кажемъ, че това е „за щастие на англичаните“, защото отъ този мигъ вече стреля само „Северъ“, и наблюдалът отъ самолета може вече да поправя стрелбата. Резултатът се явява почти незабавно: шестъ снаряда единъ следъ другъ попадатъ на „Кьонигсбергъ“, подбиватъ едното му ордие и убиватъ шестъ души, а петнайсетъ раняватъ; между ранените е и командирът на кораба. Но самолетът трѣба да се върне въ базата си: бензинът му се е привършилъ.

Мониторите решаватъ да промѣнятъ мястото си и да се отдръпнатъ малко по-надалечъ. Сѫдбата още веднъжъ успѣва да подчуртае, че тя нѣма благоволение къмъ „Кьонигсбергъ“: едва „Мерсей“ вдига котва, когато на напустнатото отъ него място попада единъ пъленъ залпъ отъ „Кьонигсбергъ“...

Въ време на премѣстването си мониторите сполучватъ да забележатъ и да унищожатъ единъ скритъ въ дѣрветата германски наблюдателъностъ, който даваше на корсаря поправка на стрелбата му.

Следъ обѣдъ, съ появяването на втория наблюдателенъ самолетъ, престрелката се възобновява. Двата монитора пакъ стрелятъ наедно; щастие за тѣхъ е, че „Кьонигсбергъ“ пести своите бойни припаси и, понеже е лишенъ отъ наблюдателътъ си, стреля бавно и зле. Къмъ 3 часа следъ обѣдъ самолетътъ слиза поради повреда въ мотора, мониторите вдигатъ котва и се връщатъ въ морето. „Кьонигсбергъ“ имъ изпраща залпъ изъ всички си ордия, но мястото имъ е отдавна изстинапо, и скажоценните снаряди отиватъ на вѣтъра... Пакъ подигравка на сѫдбата!

Балансътъ на деня е повече отъ жалъкъ за англичаните: изстреляни сѫ 635 снаряда, а попаденията сѫ само шестъ. Мониторите сѫ силно пострадали. Обслужгите имъ сѫ измѣчени. Настроението е понижено.

На корабите се дава почивка до 11 юлий. За този денъ се приема сѫщата програма на действие, но съ едно изключение: на мониторите най-строго е забранено да стрелятъ едновременно — ще открие огнь „Северъ“, а „Мерсей“ ще остане въ резерва.

Действията започватъ по обѣдъ — частът на прилива. Мониторите влизатъ въ рѣката и заематъ позиция. Вдига се въ въздуха самолетъ-наблюдателъ, посрещнатъ отъ „Кьонигсбергъ“ съ шрап-

неленъ огнь. Но, уви, цѣлиятъ запасъ отъ тѣзи скажоцени снаряди е само трийсетъ къса.

Самолетътъ става по-смѣль и все повече се снишава.

Въ 12 ч. 30 мин. „Северъ“ изпраща първия залпъ. Никой не вижда падането му: снарядитъ сѫ паднали или много близо, или много далечъ. И вториятъ залпъ не дава попадения, третиятъ — сѫщо. Петъ залпа по редъ се съпровождатъ отъ безнадеждните сигнали на самолета: „Не виждамъ паданията“.

Тогава артилерийскиятъ офицеръ на „Северъ“ изведнъжъ и насполука скажыва прицела съ два километра. Близо до „Кьонигсбергъ“ въ рѣката плисватъ два водосокока, и самолетътъ дава точната поправка: прехвърляне 100 метра, 10 хилядни вѣтъно. Едновременно съ този залпъ предпоследниятъ шрапнель на „Кьонигсбергъ“ поврежда самолета. Летецътъ се държи въ въздуха съ сетни сили и все повече се снишава — близо сѫ вѣчнѣвърховетъ на дѣрветата... Но трѣба на всѣка цена да се задържи до мига на попадение въ германски корабъ.

Седмиятъ залпъ е добъръ по разстояние, но на четири хилядни вѣтъво. Осмиятъ залпъ е попадение...

Започва се разстрелването...

Подъ града отъ снаряди очертанията на „Кьонигсбергъ“ губятъ своята точност и стройностъ; тѣ като че се топятъ. Мостиците се рушатъ, прѣскътъ се надстройките, разкъсватъ се палубите и бортовете, затихватъ едно следъ друго ордията, отъ всички отвори изригватъ пламъци и димъ.

И всрѣдъ този хаосъ отъ огнь и разрушение двама души зареждатъ едното странично ордие и изстрѣлватъ последния шрапнель върху омразния самолетъ; перката става на парчета, а апаратътъ пада въ водата. Летецътъ сѫ невредими — една английска лодка ги прибира. Но вече е късно: нѣма особна нужда отъ по-нататъшни наблюдения.

Въ 12 ч. 40 мин. „Кьонигсбергъ“ отговаря само съ едно ордие. Въ 12 ч. 55 мин. се раздава огроменъ взривъ, замъква последното ордие, съпротивата е свършена... Но още цѣлъ часъ „Северъ“ бие горящата стоманена планина отъ корабни остатъци, напускана отъ германците. Тѣхните лодки отнасятъ на брѣга 19 убити и 45 ранени, следъ това оцѣлѣлитъ, а най-сетне командира, който има седемъ рани...

Двама души оставатъ на кораба: тѣ подпалватъ фитилитъ на зарядитъ, поставени въ дветѣ минни отдѣления въ трюма, следъ това се хвърлятъ въ водата и плаватъ къмъ брѣга. Следъ нѣколко мига изригва глухъ взривъ, вдигнатъ се стълбове отъ тина и вода... „Кьонигсбергъ“ цѣлъ лѣга върху дѣното, знамената му се вѣтъятъ по стожерите... Рѣката е плитка, и отгоре изглежда като че корабътъ плава още: това заблудява втория наблюдателъ самолетъ. 25 залпа отъ „Мерсей“ помитатъ последните остатъци отъ мостиците и трѣбятъ, свалять стожерите и подпалватъ всичко, което още може да гори...

Въ 2 ч. 20 мин. по сигналъ на адмирала, който командува английските сили, мониторите излизатъ изъ рѣката въ морето. Унищожаването на „Кьонигсбергъ“ е свършено.

В. Игнатовъ

Повишениe съ плесница

Отъ нѣколко дни североизточніятъ вѣтъръ непрестанно духаше, и вълнението въ Черно-море се засилваше. Сивите зимни дни въ Варна се оглушаваха отъ страшни взривове, ту далечни, ту близки. Това бѣха плаващи мини, които се носеха отъ вълнението и се взриваваха по брѣговете ни. Съобщенията по телефона за взривове на мини зачестиха. Крайбрѣжната наблюдателна служба знаеше, че въ такива дни се явяват много мини, и засилваше бдителността си. Опасността за моряцъ, патрулиращи по брѣга, бѣше голѣма, защото често взривовете ги изненадваха, когато се движеха по брѣга.

Телефонътъ въ минната рота зазвъни тревожно. Ротниятъ командиръ вдигна слушалката, въ очакване да получи съобщение за взривала се мина.

Този пътъ постът при морската градина съобщаваше, че една плаваща мина се приближава къмъ брѣга, а друга се вижда по-навжtre въ морето.

— На какво разстояние отъ брѣга е мината?

— Много е близо, господинъ лейтенантъ, почти е влѣзла вече въ прибоя и скоро ще се взриве, близо е до поста.

Лейтенантъ Минковъ остави слушалката и нареди на корабника да вземе инструментите и съ още двама миньори да тръгне съ него къмъ мястото.

Групичката се отправи къмъ морската градина, и преди още тя да стигне до края на пристанището, оглушителенъ грѣмъ разтърси цѣлия градъ. Черенъ пушекъ показа мястото на взрива. Скоро стигнаха тамъ и намѣриха издѣлбана самата скала на брѣга, и до нея части отъ тѣлото на мината: полуразтопена стомана, огъната и разкъсана...

— Добре че нѣма човѣшки жертви и никакви разрушения на поста, — каза командирътъ.

— Ние забранихме на хората да се доближаватъ до брѣга, господинъ лейтенантъ, — докладва морякътъ отъ наблюдателната рота.

Другата мина се намираше навжtre въ морето и не можеше да се опредѣли, кѫде ще бѫде изхвърлена. Тѣ я наблюдаваха дълго време. Мината ту се скриваше, ту се показваше отъ вълнението. Най-после ротниятъ командиръ нареди да останатъ миньорите Ангелъ Игнатовъ и Петъръ Чендовъ да наблюдаватъ и, когато се приближи къмъ брѣга, да го уведомятъ на време, за да дойде той и реши какъ да се разоржжи.

Двамата миньори зачакаха тѣрпеливо и започнаха да се движатъ по брѣга къмъ посоката, която вземаше мината. Частьта бѣше вече 11 по обѣдъ. Мината приближаваше между Аквариума и пристанището. Двамата миньори я следѣха напрѣнато и не откъсваша очи отъ нея.

— Ако се взриве, ще направи голѣми опустошения на кѫщите, — каза единиятъ.

— Наша мина е, — отговори другиятъ, — ясно се вижда предпазителната ѝ котва. Рога нѣма. Да мога да я стигна, ще я разоржжа.

Той се огледа наоколо, но не намѣри нищо, каквото търсѣше.

— Я постой малко тука, а азъ ей сега ще видя да намѣря нѣкой желѣзенъ лостъ, — каза той и се изкачи на брѣга.

На високия брѣгъ разтревоженътъ отъ първия взривъ хора се бѣха струпали да наблюдаватъ съ страхъ мината, която плаваше. Тя се поклащаща застрашително и бавно ту се приближаваше, ту се отдалечаваше.

Ангелъ скоро изтича при другаря си съ едно желѣзо въ ръка.

— Една жена ми го даде. Трѣбва да е отъ нѣкой креватъ. Разтича се, горката разтреперена и ми го донесе. „Господъ да те пази, синко, казва, страшно нѣщо е“ и захвана да се кръсти. „Ще грѣмне ли, сине?“ — „Нѣма да грѣмне, бабо, нѣма“ казвамъ й. — „Дано не грѣмне, защото ще ни събори кѫщите!“

Двамата се спогледаха усмихнати. Мината наближи бѣлата пѣна на разбиващите се вълни.

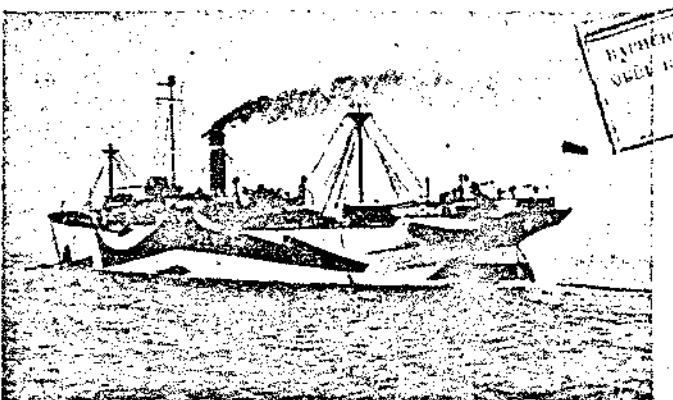
— Сега скоро ще захвane да стига дъното, — каза единиятъ.

— Докато предупредимъ командира и докато дойдатъ, и тази ще изгърми, — каза другиятъ, сякашъ хипнотизиранъ отъ мината, неоткъсващъ погледъ отъ нея.

Най-после тя започна да напредва по-бѣрзо. Вдигната отъ нѣкоя вълна, тя се понасяше стремително къмъ брѣга, загубваше се въ бѣлата пѣна, а следъ това, поета отъ отглеждящата се вода, се връщаше назадъ. Заставаше известно време на едно място, залюляваше се заканително и, поета отново отъ голѣма настѫпваща вълна, тръгваше бѣрзо къмъ брѣга. Двамата миньори съ затаенъ дъхъ, засъхнали уста и устременъ погледъ не я изпуштаха отъ очите си. Главите имъ инстинктивно се снишаваха съ всѣко насочване на мината къмъ брѣга, сърдцата имъ спираха да биятъ, очаквайки страшенъ взривъ.

Тази страхотна игра на вълните продължи сякашъ часове. Мината се приближаваше, а заедно съ нея и онзи страшенъ моментъ, който щѣше да направи невѣобразими опустошения.

— Сега вече нѣма време, за да съобщимъ на командира. Тя започна да стига дъното. Ако я поеме нѣкоя голѣма вълна и я бълсне силно, ще се взриве, — каза Ангелъ, обмислящъ нѣщо.



Търговски корабъ маскиранъ срещу подводници

— Азъ отивамъ, — извика той изведнъжъ и изтича съ желѣзото въ ръка срещу идващата напреща му мина.

Той нагази до поясъ въ водата. Срещна идващата вълна съ гърдите си, обърна се около мината, подпръя съ тѣлото си, за да не я отнесе отдръпвашата се вода, проврѣ бързо единия край на желѣзото подъ предпазителната котва и съ две ръце съ невѣроюта сила повдигна другия край нагоре. Предпазителната котва не издържа това свръхчовѣшко усилие и отхврѣкна надалечъ предъ него.

Ангелъ се опомни и разбра, че е въ водата. Цвѣтът на лицето му бѣше бѣль. Той погледна още веднъжъ ударното приспособление и едва сега се убеди, че мината е вече безвредна. Захврли желѣзото на брѣга и започна съ помощта на идващите вълни да я търкаля по плѣсъка. Дойде на помощ и другарът му. Следъ като изкараха мината на сухо, тѣ побѣрзаха да се прибератъ въ Флота.

Сега чакъ Ангелъ видѣ, че цѣлъ е измокренъ и едва движи краката си въ ботушите, пълни съ вода. Той ги изу, излѣ съbralата се въ тѣхъ вода и тръгна съ другаря си за Флота.

— Господинъ лейтенантъ, мината се оказа наша, типъ отбранителенъ. Азъ я разоржихъ. Заповѣдайте предпазната котва, — долови той на ротния си командиръ въ двора на флота; отъ него още капѣше вода. — Нѣмащо време да ви съобщимъ, защото бързо идващъ къмъ брѣга и щѣше да се взриве като първата.

— Знаешъ ли какво можеше да се случи? Още веднъжъ да не смѣешъ да пипашъ такива мини безъ мое нареддане.

Една пlesница звѣнна по бузата на ефрейтора.

— Това е за твоята безразсѫдност, а за проявената ти храбростъ началството ще те награди.

Командирътъ се върна въ канцеларията си и седна на писменната си маса.

Той представи ефрейтора Ангелъ Игнатовъ за повишение въ чинъ младши подофицеръ за проявлена храбростъ, като описа случката.

Ангелъ се прибра въ ротното помѣщение, за да се преоблѣче. Заобиколенъ отъ всички Миньори, той започна да разправя случката.

— Лесно си се отърваль, Ангеле, — му каза миннинът кондукторъ, — но още веднъжъ да не смѣешъ да пипашъ всѣка мина, защото не познавашъ устройството на всички мини.

— Ама тази бѣше наша, азъ я познавамъ добре, господинъ кондукторъ.

— Ами ако не успѣеше да извадишъ предпазната котва вследствие на ржда или миди по нея, какво щѣше да правишъ безъ инструменти и самъ?

Ангелъ погледна гузно учителя си по миннодѣло и се усмихна виновно.

Следъ две седмици той бѣше произведенъ за отличие въ чинъ младши подофицеръ въ присъствието на всичките си другари моряци отъ ротата.

69

Надя х. Йовнова

АКУЛАТА

Снѣжната виелица застигна малката лодка на Акулата, когато тя бѣ на нѣколко стотинъ метра отъ паракода. Непрогледенъ мракъ... Свѣтлината на фара мъждѣе презъ гжстата, бѣла завеса отъ танцуващи снѣжинки. Сирената звучи зловещо всрѣдъ дивата симфония на бурята. Снѣжниятъ ураганъ потиска грѣдъта на морето, която се издига тежко на голѣми, бавни вълни.

— Дяволъ те взель... Отъ ада ли изригна тоя вѣтъръ?... — ругае силно морякътъ и търка заледеното си чело.

Морето ще се развълнува следъ нѣколко мига, а дотогава силниятъ напѣтъ на бурята нѣма да му позволи да стигне до паракода. Въ тъмнината и тоя снѣженъ облакъ, който заслѣпява очите, не ще могатъ да се забележатъ сигнализирани знаци.

Акулата ругае съ най-цвѣтисти фрази. Но дѣлбоко въ душата си чувствува дива наслада отъ опасността, която вие въ бурята, надигаща се страховта, но величествена отъ дѣлбоко дишашитѣ гърди на морето.

— Ще си опитамъ силитѣ, приятелю..., — шепне Акулата, и голѣмата му алчна уста се разтѣга въ нагла усмивка.

Той напрѣга всички сили.

Лодката се колебае между напора на бурята и мощната тласъкъ на лопатитѣ.

Въ мрака свѣтлите прозорци на паракода блещукатъ, като далечни звездици. Гологлавъ и разгърденъ, съ свирепъ погледъ, впитъ въ тая

свѣтла цель, Акулата не чувствува ледения бичъ на снѣжната вихрушка, който щира лицето и гърдитъ му.

Той трѣбва да успѣе... Ако не успѣе, ще хвръли въ морето своя опасенъ товаръ... Е, съ това ще загуби нѣколко хиляди лева... Това не смущава Акулата. Но... той трѣбва да изпълни задачата си... Само успѣхътъ подслажда риска, на който се излага.

— Трѣбва да сѫ останали 150—200 метра до него... — пресмѣта Акулата. — Дали ще ме видятъ, ако дамъ знака?..

Той решава да опита и сѣда на дѣното на лодката, покрива съ дрехата си ацетиленовата лампа и съ мяка я запалва.

Лодката се мѣта безпомощно, тласкана отъ вълните и бурята.

Акулата издига малката лампа и прави три пъти кръстния знакъ. Сега кръстовете сѫ голѣми и смѣли. Той знае, че никой отъ постовете не може да го забележи въ тая адска нощъ. Вълнението се усилва...

— Е, слава Богу... — въздъхва Акулата.

Отъ паракода отговаря. Той закача свѣтлия знакъ на гърдитѣ си и взема енергично греблата. Следъ нѣколко минути, при блесването на фара, неговите хищни очи откриватъ малка тъмна маса на нѣколко крачки отъ него.

Въ лодката на паракода има трима души. Двама стоятъ при греблата, а третиятъ при кърми-

лото. Точно той поема предпазливо четирирът пакета, които Акулата му подава. Всичко свърши благополучно... Сега Акулата е доволен. Бурята и вълните ще бждат вече една приятна забава за закаления морякъ... Той развива дръжката на лопатата и пъхва във малката дупка свития пликъ съ пари... Вътърът е съ него и го тласка напредъ съ същото усърдие, съ което преди го спираше. Следът половинът частъ лодката заседна на бръгъ. Акулата я издърпва навънъ, взема парите и тръгва по пустия бръгъ.

Свѣтлинитѣ на града се виждатъ далечъ предъ него...

Въ мръсната кръчма край пристанището е пълно съ моряци и рибари. На една маса, близо до зачервената печка, съ седнали петима рибари. Между тѣхъ е и Акулата. На пода около масата се търкалятъ множество бутилки. Всички съ пияни и вдигатъ страшенъ шумъ. Повече отъ всѣкого, сега Акулата прилича на хищникъ, съ кървясалитѣ си мрачни очи, съ здравото, изпечено, тъмно лице, на което се откроява алчната червенина на една голѣма, винаги влажна уста, съ здрави, бѣли зъби. Изглежда най-пиянът отъ цѣлата юнашка дружина. Съ провлѣченъ, дрезгавъ гласъ той пѣе нѣкаква цинична пѣсенъ. Но преди края й още, главата му пада тежко върху масата, и следъ мигъ само се чува силенъ хъркане.

Малката кукувичка отъ стенния часовникъ излиза и следъ нейното мелодично „ку-ку...“ се чува единадесетъ тежки, равни удара.

Акулата се размърдва. Съ полу затворени очи разглежда цѣлата кръчма и става лениво.

— Сега както съмъ и... съ дявола изли... замъ на борба и... и... на пухъ ще го направя... — еква неговиятъ дрезгавъ гласъ.

Всички се смѣятъ.

— Ти гледай себе си какъ ще закарашъ до къщи, — подбива го нѣкой.

— А... азъ ли?... — вика страшно Акулата, и очите му блъсватъ гнѣвно. — Азъ е... ей сега ще ти покажа... батювото...

Тръгва къмъ вратата, но залита силно и пада върху здравия гръбъ на единъ рибаръ. Силниятъ смѣхъ го кара да се изправи бѣзо; съ люшкане се довлича до вратата.

— Шо ще търся дявола?.. Той ще избѣга, като ме види. Да дойде... нѣкой отъ васъ... насамъ, да ви... покаже Акулата, защо се... смеете... Хайде... Кого го сърби гърбътъ?

Кръчмарътъ приближава до него и дружелюбно го тупа по гърба:

— Всички те знаятъ, че си юнакъ... Но хайде сега прибирай се, че си далечъ. Азъ и безъ това трѣба да затварямъ вече.

Акулата го гледа нѣколко мига съ кървясалитѣ си очи, после бѣсва силно вратата и излиза вънъ.

— Хубаво се е натрѣскаль, — казва нѣкой следъ него.

— Дано само не се свѣтче нѣкѫде по пътя, та може да замръзне тая нощъ, — клати глава за трижено кръчмарътъ.

Има нѣщо тъмно около личността на Акулата. Това е чувството на всички тия мѫже. Тѣ не

знаятъ нищо за него. Въ сѫщностъ, по какво се различава отъ тѣхъ? Добъръ и смѣлъ рибаръ, беденъ нехранимайко, голѣмъ пияница... И все пакъ подъ тая традиционна фигура на бедняка-рибаръ се крие още нѣщо. Може би затова е виновенъ видѣть му на хищникъ.

Истинското му име бѣ Богданъ. Но една нощъ, когато пиеше съ другари, нѣкой му подхвѣрли:

— Какъвъ си Богданъ ти?... Не се ли виждашъ?... Цѣла акула.

Това име му допадна страшно. Той го приема съ удоволствие и отговаря до днесъ го носи.

Вънъ духа силенъ северенъ вѣтъръ. Ситни ледени кристалчета засипватъ скованата земя.

Въ единът отъ най-крайните квартали на града, кѫдето вече кѫщичките редѣятъ, и отъ никой прозорецъ не се вижда свѣтлина, нѣкакъвъ човѣкъ бѣзъра. Каскетътъ му е нахлупенъ низко надъ очите. Това е Акулата. Когато излиза на полето, спира и се заглежда въ полуъмната уличка, по която бѣ дошълъ.

— Още я нѣма... Кучешко време... — шепне тихо Акулата.

Тая нощъ му предстои една тежка работа... Точно за това авантюрата е двойно по-привлѣкателна. Все пакъ трѣбва да бѫде особено предпазливъ... Най-малкото подозрение върху него ще го закара на вѣжето. Въ такива случаи законътъ не се шегува. Не е като при контрабандата.... Акулата само подозира съ какво се е нагърбилъ. Жената, която го бѣ търсила въ неговата мръсна дупка оная нощъ, не му каза нищо повече...

— Следъ два дена, презъ нощта, трѣбва да напусна града и България. Бѣзърамъ много и не мога да чакамъ додеко уредятъ документите ми... Ще ви платя, колкото искате, ако се наемете да ме отведете съ вашата лодка. Зная, че сте добъръ морякъ и...

Тя не довѣри. Може би искаше да каже: „голѣмъ нехранимайко...“

Акулата се наежи. Жената бѣ прекрасна... Говорѣше съ лекъ акцентъ на чужденка.

Ако мисли, че така лесно може да го купи... лъже се.

Той отказа грубо. Но въ очите му свѣтъше алченъ пламъкъ.

Тя почна да се моли, опредѣли нѣкаква грамадна сума... Но Акулата упорствуваше. Тоя пѫтъ неговата жажда не може да се утоли съ пари. Колкото и много да съ тѣ. Та какво съ парите?... Той ги има вече толкова... И все пакъ живѣе като куче. Парите не го блазнятъ. Не го вълнуватъ... Рискътъ... опасността... борбата съ стихията на морето, съ закона, съ хората... Ето. Само това може да утоли странната жажда на неговия неспокоење, мраченъ духъ.

Той си дава ясна смѣтка, какво значи за другите, особено за закона, думата „контрабандистъ“. Но напрежението, което създава неговиятъ рискованъ и незаконенъ животъ, му е необходимо. Нима е виновенъ той, че Богъ е забравилъ да влѣе въ душата му малко свѣтлина?... Роденъ отъ мрака, той познава само него... Ето сега... Тая чудно красива жена, дошла отъ единъ другъ свѣтъ при него, мисли, че може да го купи съ нѣколко мръсни монети... Акулата не се продава. Той не иска да бѫде подлецъ. Това го дразни, обижда... Той

гледа на своята работа като артистъ. И, както във всъко изкуство, влага своите творчески сили за самото дъло. Но да гледатъ на него, като мошенникъ?... Това той няма да позволи.

Най-сетне тя бѣ почувствува... Гледа го дълго, настойчиво, съ явно учудване и каза съ своя пъещъ гласъ на чужденка:

— Е, добре... Ти не искашъ пари... Тогава азъ ще платя цената, която ти самъ ще определишъ.

Отрова се вмъква въ кръвта му.

Два дни живѣе само съ тая мисъль. Сега... Тя трѣба вече да дойде. Той подготви особено грижливо всичко. Времето благоприятства... Силният студъ отслабва бдителността на стражата... Алибита му е осигурено. Всички го видѣха безобразно пиянъ... Но... Това едва ли ще му потрѣба. Ловъкъ и хитъръ, той подготвя своите аванюри като шахматни ходове...

Ето я. Една забулена, гъвкава женска фигура бѣрза къмъ него. Сърдцето му, спокойно и при най-напрегнатитѣ моменти, сега трепти странно въ гърдите. Кръвта бучи въ ушите и чука настойчиво въ слѣпните му очи. За пръвъ пътъ той е нетърпеливъ, възбуденъ...

— Ето ме,—казва тя задъхана.—Много лошо време...—Дишането й е тежко.—Дори изпитвамъ малко страхъ да тръгна въ такава нощь.

Той стиска до болка финната крехка ржка и я повлича съ себе си.

Морето е спокойно, прибулено съ гъстъ воалъ отъ ледени кристалчета. Подката се плъзга безшумно. Жената мълчи. Цѣлото сѫщество на мажа е изопнато, тревожно.

Неочаквано леденото мълчание е нарушено отъ острия писъкъ на полицейската свирка. Акулата изтръпва. Нима сѫ го открили?... Бѣлять езикъ на фара продължава да се плъзга по водата.

Новъ сигналъ... Снопъ силна свѣтлина се изсипва въ морето. Тя лази предпазливо. Минава съвсемъ близо до малката лодка, залутва се въ далечината и изведнъжъ се връща, освѣтлявайки тъмния брѣгъ. Най-сетне тя ги открива. Като хищенъ паякъ вкопчи въ свѣтлините си нишки малката тъмна лодка и остана неподвижна.

Сигналъ... Втори... Трети...

Акулата излиза отъ вцепенението си. Нѣкакво безумно опиянение го тласка. Хваща лопатитѣ и почва да гребе. Навжtre... Да избѣга отъ тая ужасна свѣтлина...

Въ тъмнината се чува бутменето на моторъ.

Акулата чувствува съ цѣлото си сѫщество, че сега играе своята най-голѣма игра.

— Стой...

Лопатитѣ се движатъ, тласкани отъ една безумна сила.

— Стой...

Жената започва да плачи и става права. Едва сега Акулата си спомня за нея.

Изстрѣль... Прекрасното тѣло се струполява въ лодката. Плачътъ се превръща въ болезненъ стонъ.

„Ако я хвѣрля въ морето... Съ всичките ѝ тѣмни тайни... ще бѣда спасенъ. Никакво подозрение не може да падне върху менъ... Въ тая мъгла едва ли сѫ успѣли да забележатъ, че има двама души въ лодката... Ще се престоря на пиянъ...“

Мисъльтѣ работи трескаво. Но... какво го спира още?... Шумътъ на мотора приближава... Бѣрзо... Бѣрзо... Той се навежда надъ стенищото тѣло. Единъ мигъ колебание... Гласътъ на разумътъ загълъхва, и той ясно чува сега шепота на своето сърдце. Студеното, мрачно сърдце, въ което за пръвъ пътъ трепва малко, топло пламъче...

„Тя е толкова красива... Първата истинска жена въ твоя кучешки животъ... И щѣше да бѫде твоя...“

Въ тоя мигъ въ съзнанието му се плъзва една картина.

Малка, влажна килия съ решетъчно прозорче и твърдо дъсченото тегло...

Да го затворятъ него... Акулата?... Волниятъ орелъ, който не признава никакви закони, нито човѣшки, нито Божии... Да счупятъ крилата му и да смажатъ душата му? Унизенъ и жалъкъ, безпомощна играчка на човѣшката воля, която винаги е презираль... Никога... Никога...

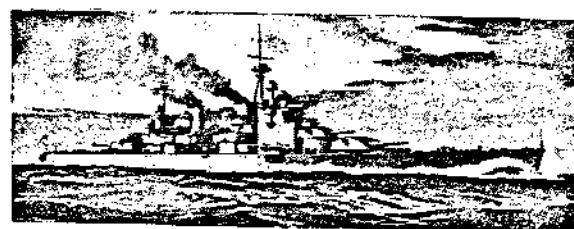
Морето се мръщи на малки, дребни брѣчки, които люшкатъ леко лодката.

Пресъхналитѣ устни на Акулата шепнатъ:

— Искате да ме лишите отъ простора... отъ въздуха, който дишамъ..., отъ борбата... и свободата ми... И да ме вържете, да ме заковете тамъ, на своята проклета, мръсна земя, кѫдето всички сѫ станали червеи... Хе... хе... приятели, Акулата се бори и живѣе само въ морето. Когато я хванатъ по-голѣми хищници отъ нея... тя умира пакъ въ морето...

Лодката се разклати силно...

Когато полицейската моторница стигна при нея, намѣриха вънте „само една простиеляна, агонизираща жена...“



Английскиятъ линеенъ корабъ
„Кингъ Джорджъ V“



Странница за малките

Веса Паспалеева

МАЛКИЯТЪ МОРЯКЪ

Обичамъ азъ морето,
край него съмъ роденъ,
то е прозорецъ свѣтъль
къмъ утрешния денъ.

Кога вълните плискатъ
лазурния му брѣгъ,
тъй ненаситно искамъ
да стана смѣълъ морякъ!

Играя ли съ децата,
все азъ съмъ капитанъ,
отъ всички най-високо
е моятъ флагъ развѣнъ!

Обичамъ азъ морето
и въ бури и въ покой,
привлича ме животътъ
на морския герой!

Привличатъ ме вълните
съ стихийната си мощь —
една мечта въ гърди
лелѣя денъ и нощи!

Да бжда като татко
неустрашимъ и смѣълъ —
морето да кръстосамъ
съ крилата на орелъ.

Родината да пазя
отъ всѣки чуждъ и врагъ
и да умра за нея,
катъ истински морякъ.

Стефанъ Ив. Стояновъ

БУРНО МОРЕ

На 4—5 километра отъ града, на южния високъ брѣгъ на залива, е кацнала като бѣла чайка Малка кѫщница. Тя е близо до брѣга и нейните обитатели сѫ свикнали съ рева на морето, който особено презъ дългите зимни нощи става тъй заплашителенъ и тревоженъ. Но макаръ че го познаваха по-добре отъ всичко друго на свѣта, презъ единъ сивъ есененъ денъ тѣ съ свити сърдца се вслушваха въ него.

Васко и Колю седѣха до прозореца и мълчаха. Задъ тѣхъ майка имъ, наведена надъ нѣкаква работа, сѫщо мълчеше.

— Вълнението се усиства, каза Колю, по-голямиятъ, и двѣтъ момчета, като по даденъ знакъ, излѣзха навънъ. Това тѣ правѣха вече нѣколко пъти, защото очакваха баща си. Той бѣше отишълъ на разсъмване на ловъ за риба. Наистина животътъ на рибаритъ не е лесенъ, и семейството на рибари Иванъ знаеше това. Но днешниятъ денъ е тъй мраченъ и нерадостенъ, че тѣ съ растяющо безпокойство очакваха завръщането му. Още повече, че той отдавна трѣбваше да си бжде вкѫщи, тъй като нѣмаше навикъ да се бави повече отъ опредѣленото време.

Колю и Васко впериха погледъ въ развълнуваното море. То имаше сиво-пепелявъ цвѣтъ. Вълните се надигаха, гонѣха се като подплашени коне и съ яростъ се разбиваха въ скалистия брѣгъ.

— Нѣма го, каза Васко съ треперящъ гласъ, но скоро ще се вѣрне.

Чакъ сега двѣтъ момчета забелязаха, че треперѣха. Тѣ се хванаха за ржка и тръгнаха по пижеката къмъ кѫщци.

Майка имъ вдигна глава, погледна ги и пакъ я наведе. Тежка въздишка се откърти отъ гърдите й и като неравенъ камъкъ се търкулна надолу къмъ морето.

— Не можахме да видимъ лодката, мамо, заговори Колю. Но той каточе ли се уплаши отъ това, което каза и побѣрза да добави: — Е, какво пѣкъ отъ това!... Не на другъ, ами на тати да се случи нѣщо. Не е той отъ тѣхъ, опитенъ е!

— Тъй ами прибави деветгодишниятъ Васко, който бѣше само две години по-малъкъ отъ брата си, и зачака да види, какво ще отвѣрне майка имъ на тѣхните думи.

А тя само ги погледна и се усмихна. Следъ това тримата отново потънаха въ мислите си.

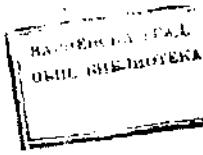
*

Частьтъ бѣше петь. Смрачаващо се. Морето не готовѣше нищо хубаво за тѣзи, които щѣха да замъркнатъ въ него. Иванъ напрѣгаше здравите си ръце, и неговата „Чайка“ пъргаво се мѣташе надъ вълните. А тѣ я бльскаха, заливаха и пълниха съ вода.

Той се бѣ отправилъ къмъ града. Искаше още днесъ да продаде рибата си и тогава да се приbere вкѫщи. Дали ще може да се добере до пристанището? То не е далечъ, но борбата съ вълните е тежка и изморителна. Ами ако се свѣршатъ силитъ му?...

— Ще стигна, ще стигна, мислѣше си и се окуражаваше Иванъ, нѣма да ме победи тази бура. И съ по-страшни съмъ се борилъ... А вйтамъ, потрайте още малко, скоро ще бжда при васъ!

Последните думи той изрече гласно, като се загледа по посока на кѫщата си. За единъ мигъ той забрави, кѫде се намираше. Виждаше само угроженото лице на жена си и замислените очи на своите две момчета. Една силеня вълна бълсна лодката. Иванъ се сепна и изпусна едното весло. Нова вълна наклони лодката настрани, тя гребна



вода, но пакъ се изправи. Тогава Иванъ успѣ да улови веслото. Той бѣше спасенъ.

Скоро той влизаше въ тихото пристанище, цѣлъ мокръ, а лодката му до половина пълна съ вода.

Иванъ продаде рибата и доволенъ се отби въ пристанищната гостилиничка да си почине. Той поседѣ малко.

— Кѫде? попита го единъ старъ рибаръ, когато видѣ, че става.

— Трѣбва да си ходя. Чакатъ ме и се беспокоятъ за мене.

— Пеша ли?

— Не, много ще закъсня така, отговори Иванъ. — Ще изчерпя лодката и ще прекося залива. Тъй ще съкратя пътя.

— Лудъ ли си, Иване? намѣси се единъ другъ рибаръ. — Въ такова време да тръгвашъ пакъ по морето! Залива какъ да е ще минешъ, но скалитѣ до вашия брѣгъ сѫ опасни. Отъ вълните тѣ не се виждатъ, пъкъ и месеца го нѣма, облачно е...

Иванъ сложи ржка на рамото и му каза, като се усмихнаше:

— Катошли и ти на мое място не би го направиль. Хайде, да не бѣбримъ повече, ами да тръгвамъ, че времето не чака... Пъкъ и струва ми се, че морето поутихна. Лека нощи!

— Лека нощи и добра сполука! извикаха нѣколко гласове.

— Чудень човѣкъ е този Иванъ, каза стариятъ рибаръ следъ неговото излизане. — Никой нѣма да му завиди и да напълни лодката си съ риба. И сякашъ, че и самото море грѣхъ ще вземе върху си, ако му стори нѣщо лошо.

Другитѣ кимнаха съ глави въ знакъ на съгласие.

Въ това време Иванъ изчерпваше водата отъ лодката си. Следъ това той я постегна седна на мястото си, натисна веслата, и „Чайка“ като клинъ се врѣза въ мрака. Нощта не бѣше отъ най-тъмнинъ. Месецътъ, макаръ и скритъ задъ облаците, пращаше слаба свѣтлина.

Но Иванъ се бѣше излъгалъ.

Морето не бѣше се укротило, то бѣше станало още по-бурно. При това той почувастваша и умора. Да се върне въ пристанището, бѣше вече късно. Той бѣше изминалъ половината пътъ.

Когато измина и втората половина, оставаше най-опасното: скалитѣ. Иванъ върваше, че ще наимѣри протока между тѣхъ. Нали той отъ малъкъ плаваше по тѣзи мяста на крайбрѣжието и ги познаваше като дланта на ржката си? Само не трѣбва да остави то да надвие умората. Тогава може да кара или въ лѣво, или въ дѣсно и ще се сблъска съ скалитѣ. Веднъжъ провре ли се между тѣхъ, вълните сами ще подхванатъ лодката и ще я изтласкатъ на брѣга.

Лодката наближи опасното място. Сърдцето на Иванъ заби по-силно, очите му се разширеха.

— По-вляво трѣбва да карашъ, мислѣше си той и наблѣгаше съ все сила дѣсното весло. И той се изтрѣгна днесъ за втори пътъ. Една неочаквано голѣма вълна грабна лодката и я тласна напредъ. Дъските изпрыщаха, едното весло се счупи.

— Скалитѣ! извика въ ужасъ Иванъ.

Лодката се напълни съ вода. Вълните се на-

хвѣрлиха върху нея, като върху беззащитна жертвва и я обѣрнаха. Иванъ падна въ шумящата бездна и усѣти остри болка въ колѣното. Свѣтли крѣгчета заиграха предъ очите му. — Прохода, прохода, се въртѣше непрестано въ главата му и той заплава къмъ него. Крѣгчетата ставаха все по-малки. Силите му го напуштаха. — Ето го! изкрешѣ радостенъ гласъ въ него; но въ сѫщото време Иванъ отпусна рѣже и потъна въ непрогледна тъмнина. Той не виждаше и не чуваше вече нищо. Разигралъ се води го скриха. И „Чайка“ изчезна... Само вълните продължаваха да се разбиватъ въ скалите и да догонватъ брѣга, сякашъ нищо не бѣше се случило.

*

Въ бѣлата кѫщица царѣше голѣмо безпокойство. Деца продължаваха да излизатъ и да се послушватъ въ тъмнината. Облаците бѣха се разпрѣснали, и месецътъ позлатяваше околността. Най-после Васко не можа да се стърпи и тръгна по пътеката, за да слѣзе до самия брѣгъ. Когато го наближи, той съзрѣ на пъська единъ черенъ предметъ. Васко се спрѣ, обзе го страхъ. Но той скоро се престраши и направи още нѣколко крачки. — Човѣкъ е, ето ясно се виждатъ краката и рѣцетъ!

— Боже, да не е татко? едва чуто промълви Васко и хукна назадъ. Краката му се подкосиха. Васко усѣщаше, че още малко и ще падне. Струваше му се, че тѣхната кѫща се е отдалечила на безкрайно голѣмо разстояние. Съ сълзи на очи той стигна до вратата, бѣлъсна я и се хвѣрли къмъ майка си.

— Мамо... мамо, задъхваши се той, тамъ на брѣга лежи... човѣкъ... Той е... Татко трѣбва да да е! Бѣрзай, мамо!

Майка му го улови за ржка и заедно съ него изхвѣркна навънъ. Следъ тѣхъ изтича и Колю. Непознатиятъ лежеше на грѣбъ. Когато се надвесиха надъ него, дветѣ момчета познаха баща си. Тѣ заплакаха. Майка имъ сложи ухо на гърдите му.

— Не плачете, деца! Не е късно, ще го спасимъ, помогнете ми само да го пренесемъ!

Дветѣ момчета почувствуваха голѣма сила въ младите си мищици. Тѣ понесоха ведно съ майка си безчувствия си баща и не усѣщаха тежестта на товара си.

Вжъщи, следъ като го изчистиха и превързаха раненото му колѣно, тѣ започнаха да го разтриватъ. Потъ се лѣеше отъ челата имъ, но усилията имъ като ли бѣха напразни. Все пакъ тѣ не губѣха надежда и продължаваха спасителната си работа. Най-после... Слаба въздишка размърда устните на баща имъ. И тримата нададоха радостенъ викъ...

Скоро Иванъ отвори очи и ги позна.

— Вие ли сте, моите момчета? проговори той съ слабъ гласъ. — Седнете тук! И съ очи имъ показа мястото отъ дветѣ си страни. После ги хвана за ржцетѣ и така заспа. Тѣ знаеха, че това е здравъ, укрепителенъ сънъ, следъ който баща имъ ще бѫде пакъ напълно бодъръ. Когато се събуди, той ще имъ разкаже, какъ се е борилъ съ вълните и тъмнината...

На огнището къкрѣше весело котлето съ вкусна чорбича. Въ кѫщата на рибара Иванъ бѣше пакъ топло и приятно.

Общите загуби от морската война за 5 месеца (според американски сведения)

Английски, загуби:

Общият тонажъ на английските кораби въ началото на войната бъ 21,000,000 тона. Въ първите 5 месеци на войната 141 английски паракхода съ общо водоизместимост 594,000 тона съ били загубени. По този начин въпреки усилената дейност на неприятелските подводници и авиация, общите загуби на английската търговска флота обхващат едва 2.5 на сто от тонажъ.

Тези загуби се намаляват, като се вземат предвидъ постройките на нови паракходи и закупването или пленяването на неприятелски паракходи, както се вижда от следните цифри:

Загубени	141 паракхода	594,000 тона
Придобити	113 паракхода	502,000 тона

Големата ефикасност на системата на придвижване, която при това не е развита въ пълния си размърът, е очевидна, като се вземе предвидъ фактът, че до 8,284 търговски английски, съюзнически и неутрални паракходи съ били конвоирани, а само 18 от тяхъ съ загубени или около 0.2. Два от загубените паракхода съ на неутрални държави.

Общите английски, съюзнически и неутрални загуби до сега съ следните:

Съюзнически	14 паракхода	77,000 тона
Неутрални	120 паракхода	352,000 тона
Английски	141 паракхода	594,000 тона
Всичко 275 паракхода		1,023,000 тона

Германски загуби:

Цифрите за германските загуби съ следните:

Пленени	21 паракхода	79,000 тона
Самопотопени	23 паракхода	139,206 тона

Всичко 44 паракхода 228,236 тона

Сравнението между английските и германските загуби съ огледъ на процента на тяхните търговски флоти е следното:

Английски 2.5% загуби

Германски 5 % загуби

Към тези цифри трябва да се прибави и това, че 29% от цялата германска търговска флота се намира блокирана по неутралните пристанища (вънътървът Балтийското море).

Според германски сведения въ първата месечна морска война, до края на месец януари т. г., неутралните държави съ изгубили 409 паракхода на общ тонажъ 1,403,531 тона.

Потопяването на 409 търговски паракхода на неутрални показва, че 1.6 на сто от целия свързан търговски тонажъ е бил изпратенъ на морското дъно.

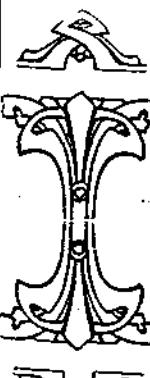
До 31 януари 1940 г. германската флота е загубила паракходи на 13 хиляди тона, задържани и отвлечени 82 хиляди тона и самопотопени 141,142 тона или от самото начало на войната до края на месец януари германската флота е загубила всичко 237 хиляди тона.

БАСИЛЕВСКА ГРАД
ОФИЦИЈАЛНА ЕКАДАМІЯ

Съдържание:

- Новият договоръ за търговия и корабоплаване — В. И.
- Науката за морето и морската война — Д-р Г. В. Паспалевъ.
- Действията на германския джебенъ кръстосвачъ „Адмирал граф Шпес“ — Ст. Делчевъ.
- Носовите украси на корабите — Р. П.
- Трагедията на единъ корсаръ — лейт. В. Паспалевъ.
- Повишаване съ плесница — В. Игнатовъ.
- Акулата — Надя х. Иовкова.
- Малкият морякъ (стих.) — Веса Паспалева.
- Бурно море — Ст. Ив. Стояновъ.

Редакционенъ комитет: лейтенантъ В. Паспалевъ, д-р Г. В. Паспалевъ, д-р П. Д. Смирчевъ и д-р Ст. Ив. Стояновъ.



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 от всичкъ видъ (извършени предприятия:
Деспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе)
Котли, водни и парни турбини и парни машини
Всички видове желъзни конструкции
Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.

ДЕЙНОСТТА НА ОБЩИЯ СЪЮЗЪ НА Б. З. КООПЕРАЦИИ презъ 1938 год.

Презъ изтеклата 1938 г. Общиятъ съюзъ на българскитѣ земедѣлски кооперации е извѣршилъ следнитѣ по-важни търговско-стопански дейности:

Изнесълъ на външния пазаръ: 1434 вагона плодове и зеленчуци за 85,964,500 лева; 42,135,120 бройки яйца за 72,469,020 лева; събралиъ за вѫтрешния пазаръ и изнесълъ въ чужбина 200,746,000 килограма зърнени храни за 687,164,000 лева; млѣчни и животински произведения 800,084 килограма за 24,779,791 лева и др.

Доставилъ и послалъ на вѫтрешния пазаръ: колониални стоки за 48,191,151 лева; петролъ и петролни деривати за 51,600,000 лева; машини и резервни части за 19,220,000 лева; книжни материали за 2,470,000 лева и др.

Презъ сѫщото време Общиятъ съюзъ на Б.З.Кооперации е обединилъ 38 районни кооперативни съюзи и синдикати, 1500 земедѣлски кооперации съ 320 хиляди членове земедѣлски стопани.

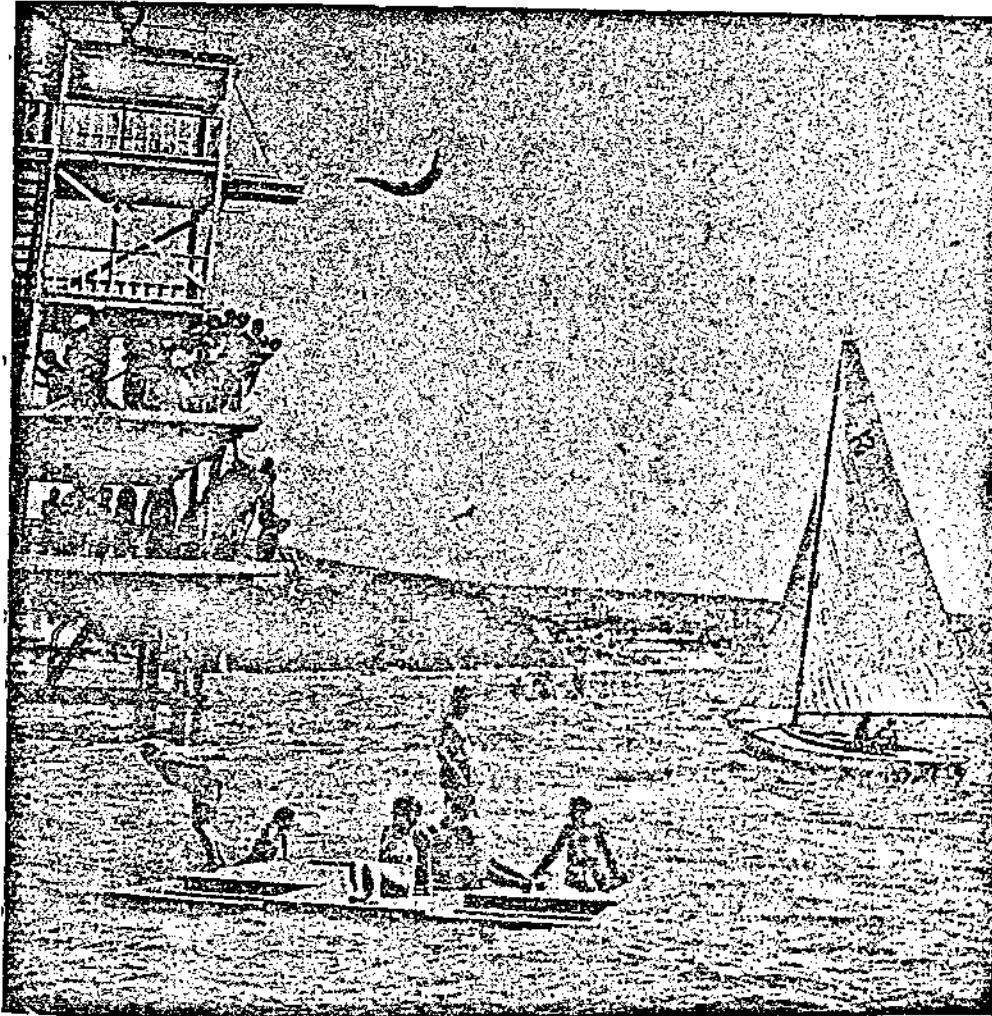
Цѣлокупната организация на селското кооперативно движение е извѣршила презъ изминалата 1938 година и голѣма културно-просвѣтна дейност. Тя обгръща всестраннитѣ културно-просвѣтни интереси на българското село; подържане на читалища въ селото, постройка на чешми, подпомагане на ученически трапезарии, създаване на младежки кооперативни културно-просвѣтни групи, ученически кооперации, организиране на курсове, сказки, събрания, вечеринки, кино пропаганда; издаване на вестникъ „Кооператоръ“ въ 18,000 екземпляра, списания „Младъ кооператоръ“ въ 8,000 екземпляра, „Кооперативъ подемъ“ въ 4,000 екземпляра, детско списание „Росица“ въ 14,000 екземпляра; месечни притурки къмъ вестникъ „Кооператоръ“, „Здравна просвѣта“, „Кооперативна практика“, „Поминъчна просвѣта“ и много други книги, брошури и пр.

Общъ съюзъ на бълг. земедѣлски кооперации.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



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

Великолепенъ плажъ. Най-модерно уредени морски студени и топли бани.
Всъкакъвъ видъ морски спортъ. Ручь-банъ (водна пързалка).

Максимална лъковитостъ.

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

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

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

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

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на планта“. Музикални търнества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кътче край морския брягъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани.

Първокласенъ ресторантъ

Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стантъ снабдени съ текща изобилна вода. Ангажиране стантъ 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I. Цените на билетите за Александрия съ редовните съобщения, които се поддържат двапъти въ месеца съ паракодите „Бургасъ“ и „Ц. Фердинандъ“, само отиване или само връщане, безъ храна съ I класъ — 4000, II — 3000 и III — 2000.

Презъ лятните месеци, отъ 1 юни до 15 септември, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сѫщия паракодъ, 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. Цените на билетите по нашето крайбрежие отъ Варна до Ахтополь и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лятното разписание, отъ 15 май до 15 септември, съ право на нощуване въ Царево въ помъщенията на съответната класа съ:

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

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

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

II . . . 1380 . 1010

III . . . 665

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

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

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

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

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