

ТОРСКИ СГОВОРЪ



6
ГОДИНА XV.
ЮНИЙ, 1938.

КОРАБОСТРОИТЕЛИ
оригиналенъ дърворѣзъ
отъ Пресл. Кършовски

Печатни издания на Б. Н. М. С.

I. Морска библиотека

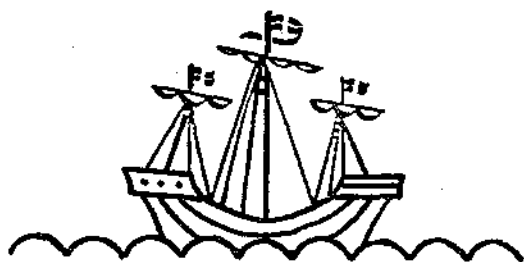
- № 1 — Нуждата отъ Б. Н. М. С.; Черно море; Българския морски риболовъ; Българинътъ и риболовството; Българската корабоплавателна техника; Ролята на морето въ живота на хората. Стр. 52. — Цена 5 лева.
- № 2 — Задачитъ на Б. Н. М. С.; Анхиалско езеро; Параходното риболовство въ Англия; Три дни съ „Дръзки“; Море и морска политика; Къмъ благотворителитъ. Стр. 64. — Цена 5 лева.
- № 3 — Българското корабоплаване по Дунава; Южната ни граница; Оправдава ли Черно море името си; Морскиятъ риболовъ у насъ; На „Чайка“ и др. Стр. 80. — Цена 6 лв.
- № 4 — Понятието „Б. Н. М. С.“; Руската лига за флота; Изследване на Черно море; Западно-европейскиятъ риболовъ; Славянитъ и морето; Германскиятъ търг. флотъ; Промъкналъ се; Русалка и др. Стр. 80. — Цена 6 лева.
- № 9 — Варна като морски курортъ; Замръзване на риби; Бетоннитъ кораби; Свѣтовниятъ тонажъ; Полската морска лига; Четири разказа и др. Стр. 96. — Цена 15 лв.
- № 10 — Използуване на морето. Стр. 64. — Цена 10 лева.
- № 11 — Морскиятъ климатъ, лѣчебно значение и използване; Нашето черноморско крайбрѣжие въ здравно и морелѣчебно отношение; Влиянието на Босфора за теченията въ Черно море; Оздравяването на черноморското ни крайбрѣжие. Стр. 64. — Цена 10 лева.
- № 12 — Замръзванията въ басейна на Черно море; Френско откритие за предсказване на времето. Стр. 32. — Цена 5 лева.
- № 13 — Държавата като корабостопанинъ. Стр. 32. — Цена 10 лева.
- № 14 — Законопроектъ за търговското корабоплаване; Значението на морето и нашата морска политика. Стр. 30. — Цена 10 лева.
- № 15 — Климатътъ на гр. Варна и черноморското ни крайбрѣжие. Стр. 68. — Цена 15 лв.

II. Общодостъпни бесѣди

- № 1 — Нуждата отъ Б. Н. М. Сговоръ, неговитъ цели, срѣдства и дейность. стр. 16. — Цена 5 лева.
- № 2 — Морето и слънцето, лѣчебно значение и използване. Стр. 16. — Цена 5 лева.
- № 3 — Историческо развитие на военното и търговското корабоплаване и значението имъ за народитъ. Стр. 24. — Цена 5 лева.
- № 4 — Нашиятъ черноморски брѣгъ (географски прегледъ). Стр. 26. — Цена 5 лева.
- № 5 — Българска Ривиера — климатично-здравнолѣчебно проучване. Стр. 38. — Цена 5 лв.
- № 6 — Военниятъ флотъ въ отбраната на брѣговетъ. Стр. 36. — Цена 5 лева.

III. Други мороки книги

- № 1 — Влиянието на морската мощъ върху историята на България (съ 33 скици), отъ Петъръ Дървинговъ, полк. отъ ген. щабъ о. з. Стр. 136 — Цена 40 лева.
- № 2 — Излазъ на България на Бѣло море. Стр. 76. — Цена 25 лева.
- № 3 — Изъ дневника на единъ морски юнкеръ, отъ С. Черноморски. Стр. 76. — Цена 20 лв.
- № 4 — Корсари — морски разкази (съ илюстрации) отъ лейтенантъ В. Паспалеевъ. Стр. 212. — Цена 40 лева.
- № 5 — Скагеракъ — най-големиятъ морски бой въ историята (съ илюстрации), отъ лейтенантъ В. Паспалеевъ. Стр. 176. — Цена 25 лева.
- № 6 — Емденъ — бѣлиятъ кръстосвачъ (съ илюстрации) отъ лейтенантъ Хелмутъ фонъ Мюке, преводъ отъ лейтенантъ Куюджунлиевъ. Стр. 160. — Цена 25 лева.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 15.

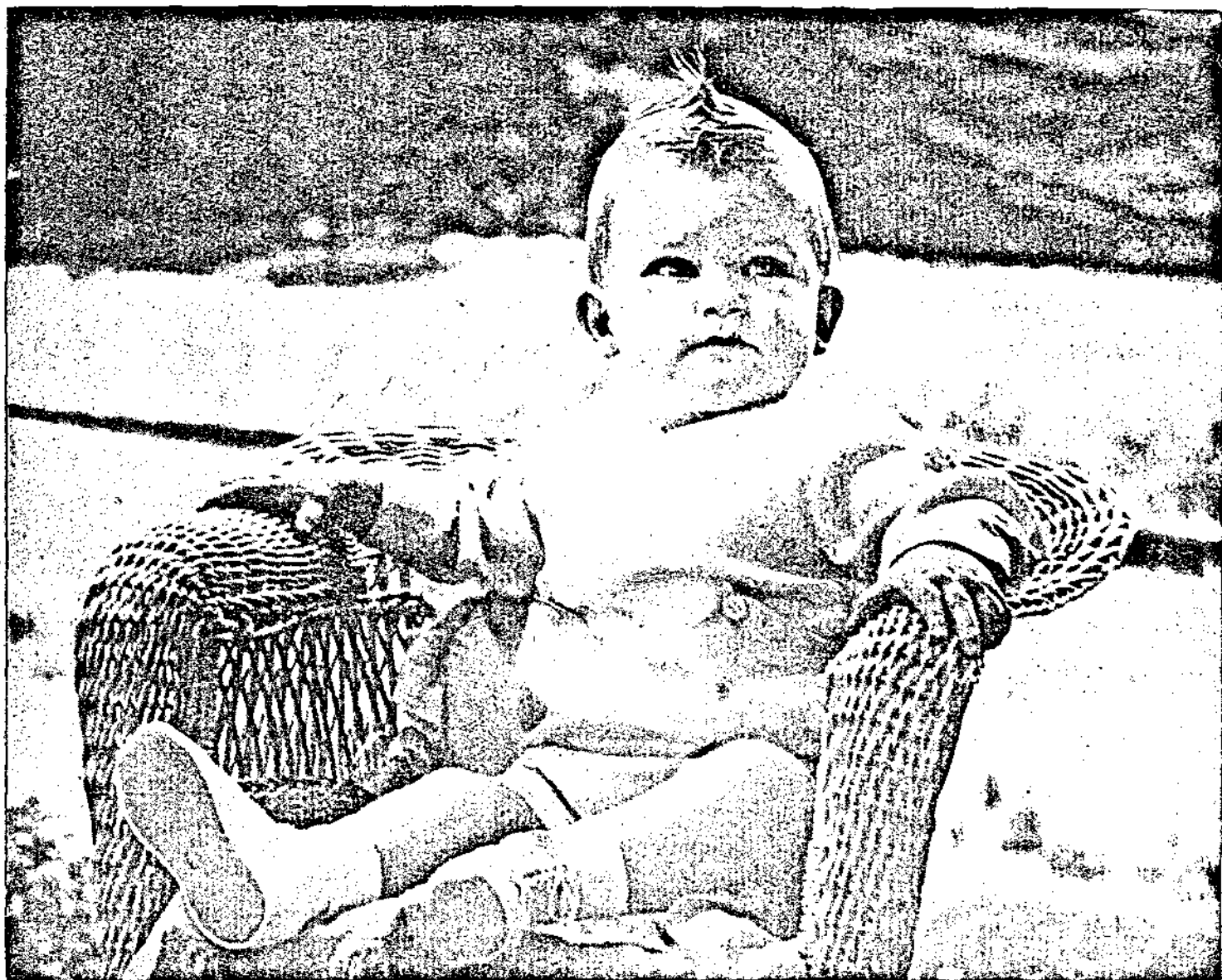
УРЕЖДА

Брой 6.

Варна, юний 1938 г.

КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ.



Н. Ц. В. Престолонаследникътъ СИМЕОНЪ Князь Търновски

Б. МАКОВСКИ

ДЕТЕТО НА БЪЛГАРИЯ

Преди една година, на шестнадесети юний, когато гърмът на орждията и тържественният звън на камбаните възвестиха раждането на наследника на престола на славният български цар, нашият изстрадал, но героичен народ прояви още веднъж безпредълната си обич към своя Върховен Вожда и Неговото семейство, обич, която се слъ с буйния ентузиазъм и всеобщата радост и въ най-отдалечените кътове на татковината ни. Много дни и ноци народът ликуваше, отпрати и не престава да отправя своя благослов към мъничката люлка, въ която расте и крепне надеждата на България и предопределението на сждбата, да се сбдне нашият въковен блъкъ и да се осъществи копнежът ни за честити дни.

Една година измина оттогава.

И сега, както въ оня исторически и паметен ден, цълъ народъ следи съ радост и гордост растежа на любимото Дете, което е щастливо да носи името на славния и великъ български царь, който записа въ страниците на нашата история безсмъртни подвизи и остави ос-

лнителен блъсъкъ въ далечното ни минало. Наследникът на престола на славният български царь е приемникъ на името на великия Симеонъ, който пръвъ заживъ съ мисълта да създаде, редомъ съ своята храбра войска, и единъ могъщ военен флотъ, за чиято база бѣше вече опредѣлилъ устието на рѣка Камчия. Превратността на сждбата, обаче, попрѣчиха да се изпълни този царственъ планъ.

Ала живъ е българскиятъ Богъ!

Затова сега, въ деня на тази честита и благословена годишнина, молиствуваме отъ Всевишния да даде здраве и дългоденствие на Детето на България и да Го благослови съ величието, подвизите и славата, които сж вплетени въ короната на славниятъ и безсмъртни български царь. И нека отново прокнати подъ синия лазуръ на родното небе обнаденениятъ ни възгласъ, чийто ехо да отекне до бръговете на ония далечни морета, които помнятъ славата ни и пакъ чакатъ да чуятъ мощното ура на всепобедния български воинъ!

Б. ИГНАТОВЪ

НАШЕТО ДѢЛО

Презъ месецъ августъ делегатите на клоновете на организацията ни ще се събератъ за петнадесети път да обхванатъ изминатия до сега път на една нова за страната ни идеология, да преценятъ достигнатите резултати, да дадатъ своите указания и да опредѣлятъ новите насоки за бъдеща творческа дейностъ. Петнадесетъ години сж мигъ въ живота на единъ народъ, но единъ периодъ на борба, възпитание, поуки и дейностъ достатъчно дълъгъ за една организация, създадена въ моменти на най-тежка национална покруса и започваща своето творчество въ свършено нова и непозната за широкото ни общество областъ — морето. Достатъченъ периодъ отъ време, за да се възпита едно поколение въ духа на нашата идеология, докато стигне до ръководните мѣста въ държава и общество, за да може на дѣло да прояви своите разбирания.

Като обърнемъ погледа си назадъ къмъ първите дни на създаване на нашата организация, ние виждаме само нѣколко млади, въодушевени за дейността глави и единъ-двама професори, жреци на науката, да обсъждатъ причините за нашите нещастия и начините да се хвърли въ народа семето на новата за страната ни идея, та да се очъртаятъ пътищата за стопански и националенъ напредъкъ, около тѣхъ да се издигне новъ идеалъ, който да обедини обезвѣрената и отчаяна интелигенция и да възбуди новъ импулсъ за националенъ подемъ и творчество. По-късно ние ги виждаме пламенни апостоли на идеята, бродещи изъ цѣлата страна съ себеотрицание, за да дирятъ и приобщаватъ отдѣлни единици и малки групи и да се поучаватъ сами въ най-тежкото изкуство — да облѣкатъ въ достъпна форма отвлѣчените идеи, за да могатъ лесно да бъдатъ разбрани и възприети. Ето ги на първия редовенъ съборъ, заобиколени отъ първите

дейци на младата организация, възторжени идеалисти, съ жаръ обсъждатъ мъжните задачи и сами се възпламеняватъ за творчество.

Новото семе бързо расте. Поставено подъ благодатната сѣнка на върховното покровителство на Н. В. Царя, който е пръвъ вдъхновителъ и съидейникъ, то започва да дава своите плодове. Височайшата подкрепа дава нови крила на ратниците на морската идея. Дѣлото расте, а съ него заедно надеждите и размахътъ на неговите дейци. Тѣ обхващатъ всички области на нашия животъ и, ръководени отъ възвишенъ идеализъмъ, възторжени жреци на кристаленъ патриотизъмъ, творятъ стъпка по стъпка българския мирогледъ за морето и неговото значение. Национални идеали въ връзка съ морето и р. Дунавъ, отбрана на крайбрѣжията ни, поминъкъ на крайбрѣжното население, рибарство, морелѣчение, детски лѣтoviща, курортна политика на крайбрѣжните ни населени мѣста, корабоплаване и неговото развитие, морска просвѣта, воденъ спортъ, културни и научни инициативи въ връзка съ морето, морско законодателство — всичко се поставя на преценка и въ координирана дейностъ за достигане на всестранно развитие на нацията, догонване на напредналите страни и създаване на обществено мнение по морските въпроси, за да се оправдаятъ и улеснятъ жертвите, които се искатъ отъ държавата.

Редъ събори, пълни съ идейни борби и усилено възбуждане къмъ дейностъ. Дейците растатъ заедно съ новите идеи, за да видимъ мнозина отъ закърмените съ нова идеология да заематъ мѣста, позволяващи имъ да приложатъ на дѣло нѣкогашните мечти. Започва се творчество. То се развива постепенно по инициативата на отдѣлни ведомства и служби, вънъ отъ организацията, която само дава своята обществена подкрепа и ценни указания.

Това творчество е въ духовна връзка съ главните дейци на организацията, защото ръководителите му сж вече излѣзли отъ тѣхните редици. Идеята вече се носи отъ своите последователи, които, макаръ и вънъ отъ организацията, сж срастнали съ нея. Дѣлото става общо.

Петнадесетиятъ съборъ има да отбележи нови и ценни придобивки и презъ последната година. Тѣ сж може би най-чувствителните и най-радостните. Този юбилеенъ съборъ ще направи прегледъ на миналото, ще подчертае голѣмите придобивки за идеята и ще установи, че достигнатото е само единъ етапъ за бъдещето, което получава все по-нови и по-широки задачи. Защото животътъ е движение, а животътъ на единъ народъ — постояненъ

напредѣкъ, който трѣбва да се развива съ скоростта на всички останали народи, ако този народъ иска да живѣе самостоятелно.

Новите събития въ Сръдна Европа ни изправятъ предъ нови задачи на р. Дунавъ. Измѣнението се положение на Дарданелите създаде нова обстановка за крайбрежните черноморски държави. Подготвятъ се събития, които искатъ неотслабващо внимание и готовност, та да бждатъ посрещнати съ достойна защита на националните ни интереси. А тази готовност има една предпоставка — единодушно и правилно насочено обществено мнение. Това е задача, която може да се достигне.

МИЧМАНЪ ОТЪ ФЛОТА

Бъдещата морска война

Професорътъ отъ единбургския университетъ Юингъ, който въ миналата война заемаше отговоренъ постъ въ тайната служба на британското адмиралтейство, въ неотдавнашната си речъ, произнесена въ юбилейното събрание на университета и посветена на прогреса на техниката, обърна вниманието на аудиторията си върху онова значение, което е повиканъ да изиграе въ бъдещата война техническиятъ апаратъ на разузнаването, подразбирайки подъ този терминъ „службата за наблюдение и свързка“. Като припомни неизброимите услуги на този апаратъ въ голѣмата война, професорътъ като примѣръ за неговото сполучливо прилагане изтъкна, че още преди началото на знаменитото морско сражение при Догеръ-Банкъ английското командване точно било осведомено не само за силите на германския флотъ, съ които му предстои да има работа, но и за мѣстото, и дори за часа на боя. Въ английското общество речта на професора предизвика интересъ. Тя получи отзвукъ и отъ гл. Ламаншъ. Другъ авторитетъ въ тази областъ, Вивьери, единъ отъ видните специалисти на френския технически апаратъ за разузнаване, сжщо излѣзе съ обширенъ докладъ на сжщата тема, но я развърна вече въ плоскостта на коалиционните мащаби, имайки предъ видъ, че войните ще се водятъ отъ коалиции. Спрѣ се на сжщия въпросъ и полковникътъ отъ полския генераленъ щабъ Стежински, спрѣха се на него и редица други авторитети отъ разните страни. Стежински въ своя трудъ „Техниката въ службата на разузнаването“ подчерта не само военното, но и политическото значение на тоя апаратъ, и въ редицата отъ примѣри за това негово значение напомни шумната история на разкриването, направено отъ английското техническо разузнаване, на тайните преговори между Берлинъ и мексиканския председател Каранца за сключване на воененъ съюзъ между Германия и Мексика противъ Съединените щати, като се привлѣче въ него и Япония; това, както е известно, даде грамаденъ тласкъ за намѣсата на Америка въ войната. Доколко този въпросъ сега е взелъ актуеленъ характеръ, показва токущо издадениятъ въ СССР специаленъ трудъ, посветенъ на неговото изучаване („Средства наблюдений и связи“. Управление морскихъ силъ РККА. Воениздатъ. 1938).

Но ако техническото оръжие на разузнаването

е повикано да играе въ бъдещата война толкова изключителна роля, опитътъ на миналото ни подсказва, че не по-малка роля ще играе и техническата частъ на апарата на контръ-разузнаването, и че въ всѣки случай тѣзи два апарата, като взаимно допълващи се единъ другъ, трѣбва да се развиватъ въ тѣсно сътрудничество. Твърде сж показателни въ това отношение спомените на Н. С. Ноу, личенъ секретаръ на директора на Интелиженсъ-дивизиона на лондонското адмиралтейство; тѣзи спомени сж посветени на работата на знаменития английски таенъ кабинетъ „40—О. В.“, крепостта на британското морско разузнаване и контръ-разузнаване. Буквите „О. В.“ (Old Building) означаватъ онова таинствено здание въ единъ отъ лондонските квартали, където се помѣщаваше този кабинетъ, за сжществуването на който не знаеха дори министрите, съ изключение, разбира се, на военния и на първия лордъ на адмиралтейството, — толкова грижливо се криеше той. Никому не хрумваше мисълта, че въ това старо, изоставано на видъ здание се помѣщава едно отъ най-чудните учреждения на адмиралтейството. А между това, колко драматични събития се разиграха тукъ, задъ тѣзи стари стени, въ епохата на войната! Достатъчно е да се каже, че всички най-сложни машинации на централните сили и всички най-видни шпиони на онова време, като Маргарита Зелъ, Линколнъ, Лоди, О-Бриенъ, бѣха разоблачени именно тукъ. Сжщо тукъ бѣ разкритъ и знаменития ирландски заговоръ, целта на който бѣ да се забие германскиятъ ножъ въ гърба на Англия. Ножътъ бѣ обезвреденъ отъ самия началникъ на „40—О. В.“, съръ Алфредъ Евингъ, личностъ въ много отношения забележителна; той бѣ поставилъ техническата частъ на британската служба за наблюдение и свързка на небивала висота. Въ бъдещата война, благодарение на грандиозния напредѣкъ на техниката презъ последните 20 години, нейната роля ще бжде още по-значителна; ето защо ние смѣтаме за небезинтересно да се запознаемъ съ нея.

Ако за задачата на агентурното разузнаване служи освѣтяването на обстановката въ неприятелския тилъ, а на боевото разузнаване — въ оперативния участѣкъ на военния театъръ, то като задача на службата за наблюдение и свързка се явява освѣтяването на обстановката въ цѣлия театъръ на войната, въ неговото цѣло. Въ коалици-

онните войни това значи осъществяване на обстановката едва ли не въ световен мащаб. Въ минатата война за такъв мащаб, по отношение на морската служба, служеха водителите, които мият главно Европа; сега, навърно, ще служи цялото земно кълбо. Оттук се разбира какви грандиозни разходи трябва да достигне мрежата на наблюдението и свързката, за да покрие толкова грамадни пространства, и отукъ също е понятно, защо двете враждебно настроени една против друга коалиции бързат да спечелят въ взаимната военно-морска солидарност, въ пределите на всяка дадена коалиция, тъсна връзка помежду си въ случай на война. Военно-морското споразумение неотдавна сключено между Англия и Франция най-добре потвърждава това.

Въ действителност, ако вникнем въ морските политико-стратегически задачи на тъй наречения „трижълник“ — Берлин — Рим — Токио (тук не говорим вече за другите му задачи), то ние веднага ще видим какви колосални пространства от океани и морета ще бъдат обхванати от войната. Действително, въ какво въ сжщност се заключава основната морска проблема на „трижълника“? Тя се заключава преди всичко въ стремение да се разкже най-важната за Великобритания средиземноморска артерия на нейния голъм воден път, съединяваща Англия съ Индийския и Великия океан, където, както е известно, сж сърцето — чени първокласни интереси на империята. Това е първото. Второто е — да се разпръснат британските въоръжени сили, чрезъ необходимостта за едновременно защита и на метрополията, и на съобщенията, и на колонията. И третото — да се създадат условия, при които английските съобщения, както впрочем и френските, биха попаднали подъ действителната заплаха на обединените сили на германо-итало-японската коалиция. Едната само тази задача разкрива предъ насъ извънредно широката панорама на борбата, когато службата за наблюдение и свързка ще трябва да решава сложната проблема за осъществяването на боевото управление на всички части на съюзните флоти, надводни, подводни и въздушни, опериращи въ тѣзи пространства. А опитътъ на войната нагледно ни показва, че дори отлично разработени операции въ по-малки пространства пропадаха и често се съпровождатъ отъ голѣми материални загуби именно затова, че въ процеса на тѣхното осъществяване висшето морско командване понѣкога губѣше връзката съ частите, а наедно съ нея — и тѣхното боево управление.

Съ-цель за осъществяване на споменатите по-горе главни морски задачи и трите страни на „трижълника“ предприеха редица стратегически мѣроприятия. Италия превърна сицилийската преграда, която пресича Средиземно море, въ извънредно сериозно препятствие, като я обкръжи съ многобройни аеродруми и морски бази и като издигна мощни укрепления, като въ самата нея, тъй и на островъ Пантелерия, който лежи въ срѣдата на Сицилийския проливъ. Споредъ мнението на италианския генераленъ щабъ, тѣзи мѣроприятия сж напълно достатъчни, щото въ който и да било мигъ да разкжсатъ надлъжния средиземноморски път (Гибралтар-Суецъ). Германия, съ влагането на елементи отъ своята морска политика въ водител

на западното крайбрежие на Африка (като, например, наемането за 99 години на португалската колония Ангола съ двете пристанища Бенгуела и Лоанда), заплашва съ излазъ на другия крайно важенъ, като оставащъ единственъ съобщителенъ път на Англия, минаващъ около носъ Добра Надежда и съединяващъ я съ Индия, Сингапуръ, Австралия, Нова Зеландия, съ една дума — съ Изтока; а съ вземането на строителни концесии въ принадлежащите на Испания и Португалия острови въ Атлантическия океанъ (Канарските, Азорските и Майдера), Германия се стреми да разшири тази заплаха къмъ посоката на англо-френските съобщителни пътища съ Америка. Най-сетне, Япония съ движението си къмъ Кантонъ и съ заграбването на островите Пратавъ въ Южно-Китайското море, а следъ това и на Хапао, на 32 км. отъ Хонконгъ (сега е на дневенъ редъ и островъ Хайнанъ), съ една дума — съ нахлуването си въ териториалните води на Великобритания заплашва нейните далекоточни съобщения. Но тя заплашва не само съобщенията, а и самия Хонконгъ, дори и Сингапуръ. Неотдавна още английскиятъ генералъ Хамилтонъ писа, че „японската армия може да обсади и завземе Сингапуръ, както на времето си обсади и превзе Портъ-Артуръ“. Въ всички тѣзи едновременно прокарвани стратегически мѣроприятия не може да се не види една определена воля, преследваща единъ определенъ планъ. На тѣхъ също тъй трябва да бъдатъ противопоставени една определена воля и единъ определенъ планъ.

Но въ какво се заключава главната заплаха на този планъ? Тя се заключава въ стремение на „трижълника“ да лиши Англия отъ нефтъ; съ други думи, да я постави въ случай на война въ катастрофално положение. Тукъ се разсждава тъй: Франция не разполага съ свои извори на нефтъ, а изворите, които владѣе Англия, сж извънредно отдалечени. Тѣзи извори сж следните: британската концесия въ Венецуела, концесията въ Персия, английската частъ въ Холандска Индия, нефтътъ отъ Британска Индия и нефтътъ отъ Иракъ. Отъ тѣзи петъ извори последниятъ (иракскиятъ) трябва да се смѣта за изгубенъ напълно, поради възможността отъ прекжсване на средиземноморския надлъженъ път и поради невъзможността за доставяне на нефтъ презъ Суецкия каналъ и понататъкъ по пътя около носъ Добра Надежда; причината за тази невъзможностъ е, че принадлежащите на Италия острови Леросъ, Калимносъ, Родосъ и Карпатосъ сж превърнати въ подводни и въздушни бази и каточели сж надвиснали надъ пътя Хайфа—Суецъ, а пъкъ и самиятъ Суецки каналъ едва ли може да се смѣта за напълно застрахованъ отъ задръстването му чрезъ потопяване на единъ-два английски транспорти отъ атаките на италианската въздушна армия. Освенъ това, доста голѣма опасностъ криятъ въ себе си и принадлежащите пакъ на Италия крайбрежни островчета въ Червено море, близо до Еритрея, които заплашватъ пътищата Суецъ—Индийския океанъ.

Морската стратегия на „трижълника“ има известни основания да предполага, че въ не-подобро положение ще се окажатъ и другите извори за снабдяване съ нефтъ, защото нефтътъ отъ Британска Индия, Индонезия и Персия, изпращанъ по дългия път около носъ Добра Надежда, също ще се изложи на грамадния рискъ отъ среща съ япон-



ПЕЩЕРАТА НА
ТЮЛЕНИТЪ
по черноморското ни
крайбрежие

скитѣ, италианскитѣ и германскитѣ подводни кръстосвачи, като не говоримъ вече за онѣзи подводни сили, които ще блокиратъ самата Англия. Остава, следователно, венецуелскиятъ нефтъ (отъ американскитѣ брѣгове). Но той ще трѣбва да прѣсече цѣлия Атлантически океанъ, т. е. да извърши преходъ отъ двайсетина хиляди километра, за който сж потребни най-малко 30 денонощия.

Тукъ предъ Англия ще се изправи съ цѣлия си ръстъ крайно сложната задача, какъ да се пази нефтениятъ керванъ презъ този месеченъ преходъ, какъ да се избѣгнатъ подводнитѣ и въздушнитѣ атаки съ приближаването къмъ опасната зона на блокадата. Да се разчита на използването на „конвойния способъ“, прилаганъ въ миналата война, едва ли ще се окаже възможно поради грандиозния напредѣкъ на подводното и въздушното оржжие. Въ днешнитѣ условия „конвойтъ“ ще представлява по-скоро клопка, отколкото осигуровка, тъй като ще представлява отъ себе си превъзходенъ обектъ за нападения, и охраняващитѣ го кръстосвачи, приковани къмъ тихоходнитѣ наливни транспорти (10 — 12 възла), не само не ще смогнатъ да го опазятъ, но и сами ще се окажатъ въ опасно положение. При наличността на подводни кръстосвачи, снабдени съ водосамолети, да се открие такъвъ „конвой“ не ще представя голѣмъ трудъ, като се има при това предъ видъ работата на шпионажа; това въ всѣки случай ще бжде по-лесно, отколкото да се открие плаващиятъ отдѣлно параходъ. Димѣтъ на отдѣлния параходъ ще се изобрази на далечния хоризонтъ въ видъ на тъничка нишка, която лесно може да остане незабелязана, докато димѣтъ на цѣлъ конвой ще покрие най-малкото площъ отъ 15 кв. километра. А веднѣжъ откритъ, „конвойтъ“ не ще може вече да избѣга подводнитѣ и въздушнитѣ атаки. Тукъ трѣбва още да имаме предъ видъ, че скоростта на съвременния боевъ самолетъ представлява 7 — 8 километра въ минута, а тъй като отъ кораба е немислимо да се открие самолетътъ по-рано, отколкото отъ разстояние 12 — 13 километра, то той ще

хвърли бомби почти въ упоръ, т. е. веднага следъ откриването му. Ще може ли при такива условия зенитната артилерия да отбие въздушната атака? Въ такова сжщо рисковано положение може да се окаже и всичкото останало снабдяване на Англия съ продоволствие и сурови материали. Доколко този въпросъ е сериозенъ и доколко той предизвиква безспокойство въ Англия и въ Франция, показва сключеното на 30 априлъ тази година споразумение между тѣзи държави, по силата на което Франция се задължи въ случай на война да раздѣли съ Англия своитѣ запаси отъ сурови материали и продоволствие и да създаде на своя територия мощни нефтови резервуари за въздушнитѣ флоти на дветѣ страни.

Споменатитѣ по-горе стратегически мѣроприятия на „трижгълника“ предизвикаха естествена реакция отъ страна на англо-френския блокъ. Франция се задължи да поеме върху си защитата на съобщителнитѣ пѣтища на дветѣ страни въ Сръдиземно море, докато Англия пое върху си сжщото задължение за другитѣ морета. Това споразумение се яви като резултатъ отъ съображението, че при случай на военни действия едновременно съ всичкитѣ три страни на „трижгълника“ Англия ще бжде принудена да защитава и метрополията, и своитѣ владения на Изтокъ, а тъй като до днесъ количественото съотношение на британския флотъ къмъ японския се изразяваше въ пропорцията 5 : 3, то за да бжде силна на Изтокъ, Англия ще трѣбва да съсредоточи въ Сингапуръ поне 75 процента отъ своя флотъ и, следователно, да остави въ разположение на британското командване въ европейскитѣ води всичко 25 процента за защита на метрополията, на африканскитѣ колонии и на всички англо-френски атлантически пѣтища.

Съ сжщото споразумение Франция пое върху си борбата противъ италианския флотъ и сжщевременно защитата на сръдиземноморскитѣ английски бази.

ИНЖ. Т. ДЕЛИСТОЯНОВЪ

ИЗЪ КОРАБОПЛАВАНЕТО ПО ДУНАВА

Водните пътища намират приложение още въ най-първобитните дни на човѣка и отъ тогава до днесъ тѣ продължаватъ непрекъснато да му служатъ, увеличавайки все повече и повече значението си въ неговия животъ. Дали му възможностъ да си търси или пренася храната по тѣхъ, да се брани или напада, използвайки тѣхните особени качества, водните пътища постепенно придобиватъ все по-голъмо и голѣмо значение въ неговия животъ, до като ставатъ една необходимостъ и ценностъ отъ голѣма стойностъ не само за отдѣлни личности и обществия, но и за цѣлото човѣчество. Използувайки първомъ рѣките и морските крайбрежия, кръстосвайки по-късно моретата, плавателните съдове излизатъ най-после и въ откритите океани, като по тоя начинъ завързватъ веригата отъ водните пътища. Плувайки по всички водни пътища, корабите днесъ пренасятъ съ милиони тона стоки и безброй пътници, която дейностъ ги прави най-мощното превозно сръдство въ свѣта, което човѣкъ има на свое разположение. Безъ тѣхъ свѣтътъ би останалъ въ своята първобитностъ, чрезъ тѣхъ той днесъ е достигналъ своя напредѣкъ и величие.

Създавайки горните качества на водните пътища, напредналите народи почватъ да търсятъ и се стремятъ да завладѣятъ колкото се може по-голъма частъ отъ морски или рѣченъ брѣгъ, да господствуватъ на отдѣлни морета и океани, да ръководятъ корабоплаването на рѣки и канали и да държатъ колкото се може по-далечъ отъ водните пътища народите, които още не сж оценили тия природни дарове.

Последниятъ стремежъ е помогналъ на много морски държави да държатъ въ своя стопанска зависимостъ народите съ слабо съзнание за използване на водните пътища. Тоя стремежъ е виновникъ и за създаването въ нѣкои страни на много силно корабоплаване, което е работило за смѣтка на други народи. Така е съ Гърция, Англия, Италия, Япония и др. по моретата, същото е било и съ Австрия на Дунава.

Но прогресътъ на народите върви изъ своя път, и културните придобивки отъ едни страни лесно вече преминаватъ и се възприематъ отъ други. Войните, и специално последната, накараха много народи да направятъ всичко, за да могатъ да заживѣятъ свой самостоятеленъ, независимъ стопански животъ. Тая нова линия въ устройството на стопанството на отдѣлните държави засегна не само фабрики, земедѣлие, скотовѣдство, но тя не забрави и корабоплаването.

Нуждата отъ сурови материали, търсенето на пазари и въобще лудото надпреварване въ свѣта между малки и голѣми сжщо така е съпроводено съ развитието на корабоплаването.

Да се чувствува единъ народъ самостоятеленъ и стопански независимъ, за да може той свободно да преминава митническите прегради и да разнася свободно плодовѣтъ на своя трудъ по свѣтовните тържища, за това е необходимо пакъ корабоплаването.

И тия истини се прокарватъ не само за откритите океани, за голѣмите и малки морета, но тѣ усърдно се преследватъ и по рѣките. Сена,

Рейнъ, Елба, Одеръ, Висла и редица още рѣки на Европа, безъ да споменаваме тия по другите континенти, даватъ широко гостоприемство на плавателните съдове и така се издигатъ като голѣмо национално богатство за страните, презъ които преминаватъ. Рѣката Дунавъ е не по-малко ценна. Тя преминава презъ много страни и представлява ценно богатство за много народи. Използуването на това богатство е преминавало презъ различни фази. То е достигнало до свой максимумъ, за да слѣзе после до минимумъ, различавало се е по мѣсто, ограничавало се и зависило е отъ владѣтелите на неговите брѣгове. Презъ историята отъ последните вѣкове това използване е било най-дейно отъ австрийците.

Създали свое параходно дружество още преди сто години, тѣ постепенно разширяватъ своята дейностъ по течението на Дунава въ двете направления. Първомъ по горни Дунавъ, после слизатъ до „Желѣзните врата“, до като най-после получаватъ привилегията да плаватъ и до устието на рѣката. Обхващало цѣлия Дунавъ, първото Дунавско параходно дружество увеличава бързо своя паркъ, за да може да задоволи превозните нужди на страните въ дунавския басейнъ. Водниятъ път по Дунава тогава е билъ главната артерия, която е свързвала Близкия Изтокъ съ сръдна Европа и е давала възможностъ за размѣна на произведенията на тия страни.

Въ ония времена, когато не е сществуваала конкуренцията на американските храни, земедѣлските произведения на долнодунавските страни сж намирали добъръ пласментъ въ сръдна Европа, и това е създавало едно чувствително перо въ трафика по Дунава. Развитието на индустрията въ държавите по горния Дунавъ идва да увеличи размѣната на стоки между дунавските страни. Това е друга голѣма частъ отъ трафика по Дунава. Рускиятъ петролъ преди и румънскиятъ сега сж виновници за създаване на специаленъ паркъ за превоза на земно масло и неговите деривати. Дървения материалъ отъ боровите гори въ Карпатите и Австрия сжщо така е билъ значителенъ и голѣмъ клонъ въ дунавския сточенъ трафикъ. А пътническия трафикъ, който въ миналото е използвалъ твърде рационално водния дунавски път, е билъ достатъченъ да рентира едно значително число отъ специални пътнически кораби. Наредъ съ тия голѣми пера е имало и други по-малки, много отъ тѣхъ макаръ и локални, но всички сж въздействували да се създаде по Дунава още преди много десетилѣтия единъ голѣмъ и дѣненъ паркъ. Центрътъ на тоя паркъ се е състоялъ отъ плаващите съдове на Австрийското параходно дружество. То е било първото и си е останало най-мощното и добре организирано дружество на Дунава и до сега. Неговата дейностъ отъ първите години следъ основаването му се е смущавала само отъ отдѣлни собственици на гемии, и едва въ 1890 год. се явява единъ организиранъ съперникъ. Това е било Унгарското параходно дружество. Преди голѣмата война се създаватъ и нови параходни дружества на Дунава, но особено интересно става разпредѣлянето на подвижния паркъ следъ войната. Отъ австрийския, германския и унгарския дунавски тър-

товски флотъ биватъ отнети голѣми части и предадени на Сърбия, Румъния и Чехия. Въ последнитѣ държави се създаватъ нови параходни дружества и така общия брой на дунавскитѣ дружества нараства значително. Това, обаче, не прѣчи въ първитѣ години следъ войната корабоплаването по Дунава да проявява една трескава дейность. Разнебитенитѣ отъ войната и съ недостатъчно още подвиженъ паркъ желѣзопътни съобщения, излѣзли отъ строя и очакващи своя редъ за ремонтъ голѣмъ брой плаващи сѣдове и неорганизиранитѣ още нови параходни дружества позволяватъ на годния дунавски паркъ да прояви една изключителна дейность. Това е траяло нѣколко години докато се нормализиратъ условията на живота, следъ което настѣпватъ и други дни за корабоплаването по Дунава. Желѣзницитѣ взематъ вече своята данъ отъ трафика, влизатъ стари и нови сѣдове въ строя на действующитѣ, изживяватъ своя организационенъ животъ и новитѣ параходни дружества, а заедно съ това показва се призрактъ на настѣпващи неплодородни години въ дунавскитѣ земеделски страни съпроводени и съ свѣтовната стопанска криза.

За намаляване дейността на дунавския пътъ е спомогнало много и замирането на корабостроенето. До като другаде се правятъ голѣми крачки въ увеличаването на скоростта на превознитѣ сѣдства, на Дунава е запазено почти предивоенното положение. Едва въ последнитѣ години се отдава внимание и на тоя отъ твърде голѣмо значение факторъ, и параходнитѣ дружества почватъ да полагатъ грижи за подобрене качествата на плавателнитѣ си сѣдове.

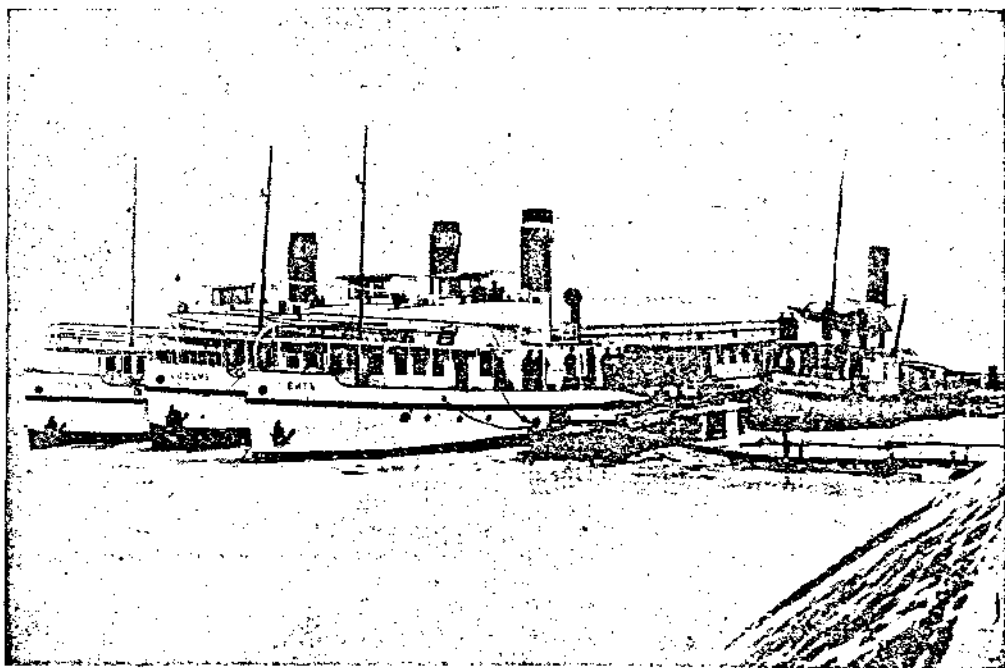
Наредъ съ изброенитѣ причини оказало е влияние и новото следвоенно разпредѣление на земитѣ по брѣговетѣ на р. Дунавъ, което създавайки приятелски и неприятелски страни става причина да се унищожатъ традиционнитѣ търговски връзки, създадени преди между държавитѣ, разположени въ сѣщия басейнъ. Търговията на тия страни се насочва вече въ съвсемъ други направ-

ления, които нѣматъ нищо общо, или пъкъ съвсемъ слаба насока къмъ дунавския пътъ.

Всичко това почва да подготвя черни дни за дунавското корабоплаване, които се отразявали най-чувствително върху Първото дунавско параходно дружество. Съ своя голѣмъ подвиженъ паркъ, съ който преди войната е обслужвало трафика почти на цѣлия Дунавъ, сега трѣбваше да се задоволи само съ тоя на една анемична страна, която мирнитѣ договори бѣха създали подъ името Австрия. Мислейки за своето бъдеще, това австрийско дружество насочва усилията си да организира дунавскитѣ параходни дружества по такъвъ начинъ, щото тѣ да не си прѣчатъ едно на друго и да се самоунищожаватъ чрезъ конкуренцията помежду си. Тая идея на австрийцитѣ скоро се възприема отъ унгарскитѣ и нѣмскитѣ параходни дружества, и въ 1929 год. биватъ бетонирани основитѣ на единъ съюзъ между тия дружества, който изключва конкуренцията помежду имъ и отъ инвентара на всички се създава едно общо цѣло, наречено „Превозенъ съюзъ“. Стремейки се да привлече и други параходни дружества, инициаторътъ за съвмѣстна дейность на всички д-ва преследва и по-далечни цели. Той се стреми да спре развоя на дунавскитѣ параходни дружества отъ една страна, а отъ друга да си осигури привилегии въ странитѣ, чийто параходни дружества влизатъ въ основания съюзъ.

Вънъ отъ тоя съюзъ оставатъ, обаче, чехското, югославянскитѣ, румънскитѣ, холандското, французкото и други дружества, които все повече и повече се стабилизиратъ и засилватъ. За да се предпази и отъ тѣхната конкуренция, следъ като не е могло да ги привлече въ превозния съюзъ, първото дунавско параходно дружество предлага единъ съюзъ, основитѣ на който да се състоятъ отъ общи тарифи за неговитѣ членове. Презъ миналата година се постигатъ и въ това направление положителни резултати.

Оставатъ още не напълно уредени отношенията на дунавското корабоплаване съ желѣзницитѣ, които нѣкъде прѣчатъ, а другаде допълнятъ съобщенията по естествения воденъ пътъ. Въ това



ПАРАХОДИТѣ
на нашето дунавско
корабоплаване
(зимна снимка)

отношение има значителен прогресъ, но има още доста да се постига.

Морското корабоплаване също така оказва влияние върху навлата за сточния трафикъ по Дунава. Тукъ бъдещето предвещава благоприятни перспективи за дунавското корабоплаване. Прокъпането на канала Рейнъ-Майнъ-Дунавъ или Рейнъ-Некаръ-Дунавъ ще промѣни чувствително пътя на много стоки, които сега идватъ по морския пътъ отъ северозападнитъ брѣгове на Европа за Близкия и Далечния Изтокъ. А нова Германия сега положително ще направи всичко за по-скорошното реализиране на този новъ воденъ европейски пътъ.

Спускането на Германия по-надолу по Дунава и нейния интересъ къмъ изтокъ по всѣка вѣроятностъ ще окажатъ влияние на трафика и корабоплаването по тая рѣка и то само въ положителенъ смисълъ. Голѣмитъ усилия отъ редъ години, да се създаде единъ стопански блокъ отъ дунавскитъ държави, направиха много малко до сега. Нова Германия, обаче, съ своята реална стопанска политика, търговски връзки, голѣма активностъ и интересъ къмъ изтокъ неминуемо ще може да съживи водния дунавски пътъ и да възвърне дейността на корабоплаването по него.

САВА Н. ИВАНОВЪ, капитанъ I рангъ

Минирането на мраморноморскитъ и бѣломорскитъ пристанища презъ време на Балканската война

На 10. I. 1878 г. се сключи примирието между рускитъ и турскитъ войски, съ което се тури край на Освободителната война. Руско-английскитъ отношения, обаче, толкова много се бѣха влошили, че всѣки моментъ бѣше възможно да се откриятъ нови военни действия — този пътъ срещу Англия. Поради това руското главно командуване бѣше замислило да прегради пътя на английския флотъ въ Черно море, като минира Босфора. Ето защо главнокомандуваниятъ на руската армия повика при себе си въ Санъ-Стефано морската команда отъ гвардейския флотски екипажъ, която зимувахе на Дунава. На 8. II. 1878 год. тази команда, начело съ капитанъ-лейтенантъ Дейбнеръ, въ съставъ 34 офицера и 883 моряка, напусна с. Петрошанъ, мина Дунава, насочи се по пътя Бѣла, В.-Търново, Елена, Твърдица, Нова-Загора и отъ тамъ по желѣзопътя презъ Одринъ пристигна на 28. II. 1878 г. на брѣга на Мраморно море. При тръгването си за този дълъгъ сухоземеи пътъ рускитъ моряци се опитаха да взематъ и необходимитъ имъ заградни мини, но поради голѣмата трудностъ при пренасянето имъ по неудобнитъ сухоземни пътища тѣ се отказаха отъ това си намѣрение. Минитъ се пренесоха по воденъ пътъ по Дунава, презъ Сулина, къмъ Цариградъ.

Това, обаче, което нашитъ учители презъ 1878 год. не се решиха да направятъ, тѣхнитъ ученици — българскитъ моряци — го направиха следъ 35 години въ време на Балканската война 1912—1913 год., когато нашата Дунавска флотилия пренесе своитъ минни запаси по желѣзопътни и коларски пътища къмъ Мраморното и Бѣлото морета и можа, макаръ и съ първобитни импровизирани средства, да минира съ успѣхъ съответнитъ пристанища. Но за това ще разкажемъ по-долу. Съ

По-лоши дни отъ изживѣнитъ общо за Дунавското корабоплаване за сега не могатъ да се очакватъ. Ония, които използватъ тоя природенъ даръ, може би ще имъ се наложи да подобратъ качествата на своитъ плаващи средства, което обстоителство се вече забелязва, или да създадатъ нови съдове въ зависимостъ отъ появилия се новъ видъ трафикъ или тоя, който може евентуално да се привлече по тоя воденъ пътъ.

На България се налага да не пропусне и тоя преходенъ моментъ при модернизирането и създаването на специаленъ паркъ по Дунава, който естествено ще има предвидъ и нуждитъ на българския износъ.

Днесъ строятъ нови съдове Чехия, Германия (включвайки и Австрия), Унгария, Югославия. Създали веднѣжъ нови кораби за нуждитъ на дунавския трафикъ, постройката по-късно на такива отъ България ще дойде да пресири нуждитъ му. Сега е единъ отъ най-удобнитъ моменти, въ които България трѣбва да заеме своето подходящо мѣсто на Дунава, нареждайки се въ редицата на дунавскитъ страни, и сподѣляйки заедно съ тѣхъ благата, които тоя природенъ даръ непрекъснато имъ носи.

този предговоръ азъ искахъ да направя само единъ паралелъ между велики учители и достойни ученици.

* * *

Къмъ 20. XI. 1912 г. две специални минни команди отъ Дунавската флотилия, едната водена отъ командиря на флотилията капитанъ-лейтенантъ Евстати Винаровъ, а другата — отъ мичманъ I рангъ Б. Стателовъ, заедно съ грамадиянъ си специаленъ обозъ, пътуваха на югъ къмъ брѣговетъ на Мраморно море. По пътя си тия две команди трѣбваше да се срещнатъ и съединятъ. Само командата на капитанъ-лейтенантъ Винаровъ, която носѣше съ себе си по-голѣмата частъ отъ минитъ за заграждане, се придружаваше отъ 150 коли. Тѣзи две необикновени за сушата моряшки върволици се движеха по неудобни кални коларски пътища и се спираха да ношуватъ въ разположенитъ по пътя имъ села. Къмъ 8 декемврий двѣтъ съединени вече команди пристигнаха въ гр. Силиврия и веднага започнаха да се подготвятъ за поставянето на миннитъ заграждения. Последнитъ трѣбваше да запазятъ заетитъ отъ насъ мраморноморски брѣгове отъ угрозата на турския воененъ флотъ и съ това да осигурятъ дѣсния флангъ на българскитъ войски, действащи на чатаджанския фронтъ.

Следъ като се подбраха отъ пристанището на Силиврия 15 отъ най-подходящитъ лодки, на 14 декемврий командата отъ Дунавската флотилия, състояща се отъ 3 офицера и 170 подофицери и моряци, една частъ отъ тѣхъ съ минното имущество, натоварено на 150 коли — по сухо, а другата частъ натоварена на 15-тъ лодки — по море, запазвайки тайната, се насочиха на западъ къмъ чифлика Папазли. На 15. декемврий тѣ спрѣха на морския брѣгъ при чифлика и още сѣщия денъ започнаха

да проучаватъ условията за поставянето на първото минно заграждение въ Мраморно море срещу Чанта-дере. !

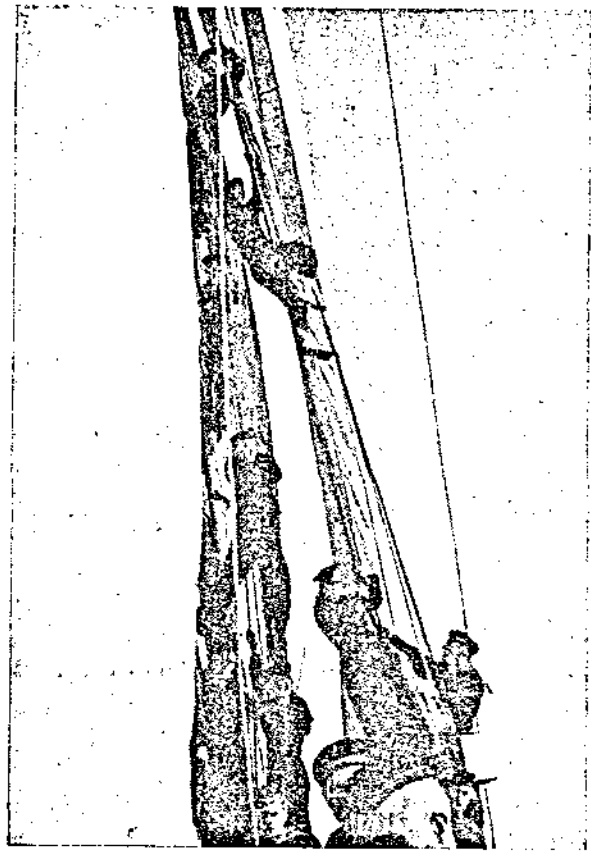
За да се постави минното заграждение скрито отъ око̀то на противника, на 16. декемврий мичманъ I рангъ Т. Тодоровъ организира охраната на операцията по сухо и по вода. Презъ цѣлия день и настѣпилата нощъ минната команда подготвяваше и зарядяваше минитѣ. !

Сутриньта на 17. декемврий 1912 г. започнаха да поставятъ въ морето въоръженитѣ вече мини, съгласно указанията и разработения планъ отъ капитанъ-лейтенантъ Евстати Винаровъ. Въ този извънредно бавна и трудна, поради липсата на подходящи сръдства, операция взе живо участие цѣлата команда — офицери, подофицери и моряци. Презъ деня успѣха да поставятъ само 40 „Херцови“ мини. Една отъ малкитѣ рибарски лодки, съ които се поставяха минитѣ, при хвърлянето на една мина въ морето се обърна, обаче всички моряци отъ обслугата на лодката бѣха спасени отъ сръжнитѣ имъ другари отъ другитѣ лодки. Въ нѣкои случаи при хвърлянето на минитѣ, поради неудобствата и преждевременното падане на котвитѣ имъ въ морето, имаше голѣма опасностъ да бждатъ прерѣзани отъ стоманенитѣ минни вѣжета работящитѣ около тѣхъ, но благодарение на подвижността и изумителната сръжностъ на нашитѣ смѣли моряци тия предстоящи нещастия бѣха щастливо отбѣгнати.

На 18. декемврий продължиха изпълнението на плана по минирането на района предъ Чанта-дере. Поставиха още 8 „Херцови“ мини и 13 мини система „Соте и Харле“. Къмъ 15 часа посоченото въ плана водно пространство бѣше минирано. На 2'5 до 3 метра подъ повърхността на морето, видимо за око̀то, въпрѣки силното течение стояха здраво закотвени 60 мини, напълнени съ по 60 килограма пироксилинъ, готови всѣки моментъ при ударъ да се взриватъ и да вдигнатъ въ въздуха всичко, което би се оказало въ близостъ до тѣхъ.

Следъ като засѣкоха и опредѣлиха точното мѣсто на минното заграждение и го нанесоха на съответната карта, ловко и бързо прибраха всички плаващи знаци и флагчета, които имъ служеха за ориентировка при минопоставянето.

Заповѣданата отъ командувачия I отдѣлна армия задача — да се минира водниятъ районъ предъ Чанта-дере — се извърши съ първобитни плаващи сръдства и при изключително трудни условия. Липсваше специаленъ миненъ складъ за въоръжаването на минитѣ, поради което по необходимостъ работѣха на открито, често пжти нощно време, при слабо освѣтление отъ вѣтроупорни лампи или обикновенни свѣщи, нѣщо, което съвсемъ не се пропорѣчва отъ правилата за безопасността. Липсваха каквито и да било специални плаващи сръдства за поставяне на едно бойно минно заграждение въ непознати води, при наличието на турския флотъ въ Мраморно море и безъ каквато и да е корабна охрана. Действуваха при неблагоприятни условия въ морето: силно течение, а понѣкога вълнение или мъгла. Изпълняваха отечествения си дългъ съ една недостатъчно усъвършенствувана материална частъ. По-голѣмата частъ отъ минитѣ бѣха безъ автоматически котви, което още повече затрудняваше минопоставянето. Поради голѣмата тежестъ на минитѣ въ сравнение съ малкитѣ рибарски лодки, последнитѣ често се пълнѣха съ



НА СТОЖЕРА
(изъ живота на нашия флотъ)

вода и подлагаха обслугитѣ си на голѣмъ рискъ. Поради неподходящитѣ сръдства за хвърлянето на минитѣ, тѣ често се удряха въ стенитѣ на лодкитѣ, вследствие на което морячитѣ-миньори бѣха изложени на постоянна опасностъ отъ преждевремененъ взривъ. Въпрѣки, обаче, всички тѣзи неимовѣрно трудни условия за работа, нашитѣ отлично обучени, смѣли и пѣргави моряци минираха мраморноморскитѣ води напълно успѣшно.

Въ тази първа по характера и оригиналността си смѣла минна операция въ Мраморно море, освенъ славнитѣ наши моряци, се отличиха и тѣхнитѣ началници и ръководители: капитанъ-лейтенантъ Евстати Винаровъ, лейтенантъ Б. Стеловъ, мичманъ I рангъ Т. Тодоровъ, корабоводачътъ Русанъ Колевъ, миннитѣ кондуктори Чевешевъ и Докузановъ и корабницитѣ Денко Бугаровъ и Минко Марковъ.

* * *

Следъ привършването на минното заграждение при Чанта-дере, на 19. декемврий минната команда се отправя за Родосто, кждето пристигна сжщия день и започна да се подготвя за минирането на Родостското пристанище. Тукъ подбраха нови плаващи сръдства отъ мѣстнитѣ рибари и се заловиха да импровизиратъ минни плотове за поудобно поставяне на минитѣ. Всѣки миненъ плотъ се състоеше отъ по две рибарски лодки, неподвижно свързани съ съответна дървена платформа.

Заграждението при Родосто се постави на 22. декемврий 1912 г. То имаше за целъ да по-

пръчи на противника да направи десант въ пристанището, а също така и да го възпрепятства да обстрелва войските ни, разположени на позицията около гр. Родосто. Поставиха се 22 „Херцови“ мини, групирани въ три гнѣзда на около 5 километра отъ пристанището, по най-вѣроятния пътъ за турските бойни кораби. За да се прикрие количеството и мѣстото на поставените мини, отъ 23. до 26. декемврий всички лодки и минни плотове излизаха при зори въ морето и престояваха тамъ до вечерята, като даваха видъ, че поставятъ още мини въ разни мѣста. И това второ минно заграждение, както и първото при Чанта-дере, се постави при изключително трудни условия за работа. Но при все това, и тази бойна задача бѣше изпълнена съ успѣхъ отъ нашите опитни и достойни за похвала моряци.

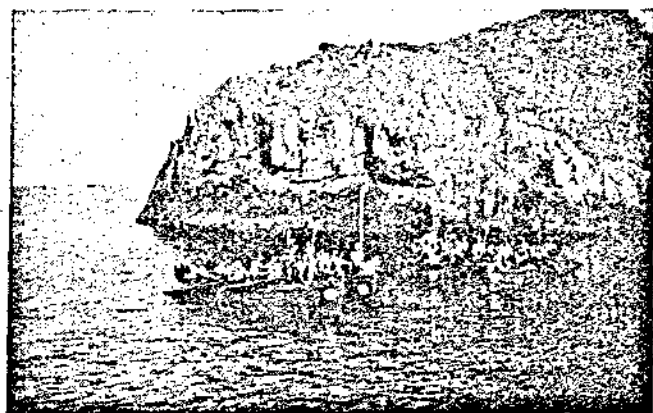
Приключвайки операцията, тѣ извадиха всички лодки на сухо за огледъ и поправка, а остатъка отъ мините прибраха въ стѣкмениа набързо миненъ складъ въ гр. Чорлу.

* * *

Когато приключи съ отбиването на турския десантъ при Шаркьой, българското главно командване реши да минира шаркьойското пристанище, за да го предпази отъ ново нападение. То заповѣда на капитанъ-лейтенантъ Евстати Винаровъ да се подготви и минира пристанището. Последниятъ нареди да се пренесатъ мините отъ Чорлу въ Шаркьой и да се въоръжатъ за предстоящата операция. Едновременно съ това той поиска нови минни запаси отъ Варна, тъй като намиращите се въ склада въ Чорлу мини бѣха на привършване. Въ това време турските кораби кръстосваха около мраморноморското крайбрежие, като обстрелваха и безпокояха нашите войски.

Въ началото на м. февруарий 1913 г. изпратените отъ Варна мини пристигнаха до желѣзопътната станция Узункюпри и отъ тамъ съ коли се пренесоха въ Шаркьой. Къмъ 8. февруарий всичко необходимо за минната операция се съсредоточи въ пристанището, и се започна непосредствената подготовка за изпълнението ѝ.

На другия день, късно следъ обѣдъ, турскиятъ броненосецъ „Тургутъ-Рейсъ“, идящъ отъ къмъ Дарданелите, мина покрай избраното мѣсто за минното заграждение, а следъ това обърна обратно и съ малкъ ходъ се отдалечи пакъ къмъ Дарданелите.



ПРЕДЪ НОСА БАГЛАРЪ
(изъ живота на нашия флотъ)

Тази малка, може би съвсемъ случайна демонстрация показва, че планътъ за минирането е добре изработенъ, и че предвиджанията на нашите моряци сж правилни. Радостни и доволни отъ това заключение, тѣ продължиха съ още по-големо въодушевление работата си.

На 11. февруарий всичко бѣше готово и трѣбваше да се пристѣпи къмъ поставянето на мините, но поради появилото се голѣмо вълнение, което продължи три денонощия, минирането се извърши едвамъ на 14. февруарий. Поставиха се две групи по 7 „Дефансови“ мини.

Шаркьойското минно заграждение бѣше поставено също при извънредно трудни условия за работа и, главно, при пълна бойна обстановка. При все това, то бѣ завършено успѣшно и скрито отъ околото на неприятеля. И въ този случай нашите моряци-миньори се отличиха съ своята добра подготовка и смѣли действия.

* * *

Следъ подписването на мирния договоръ съ Турция на 17. V. 1913 г. и последвалитѣ следъ него разногласия въ Балканския съюзъ въ връзка съ подѣлбата на освободените земи, се очакваше една нова — сега междусъюзническа война. Предвидливостта налагаше да се миниратъ всички наши бѣломорски пристанища, за да се предпазятъ отъ неприятелски обстрелъ или десантъ.

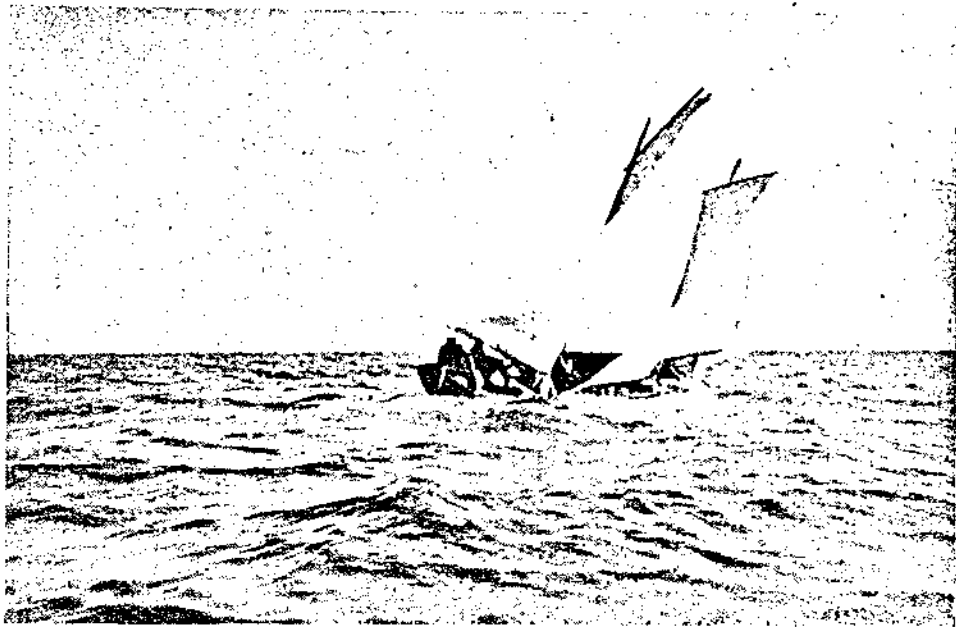
Въ връзка съ предстоящото миниране на бѣломорските пристанища и липсата на достатъчно мини затова, въ края на м. май щабътъ на армията нареди да се извадятъ поставените въ Мраморно море мини, да се пренесатъ къмъ бѣломорските брегове и, заедно съ намиращите се въ Чорлу мини, да се използватъ за новите минни заграждения. Едновременно съ това се заповѣда да се извадятъ ненуждните вече мини въ Черно море и да се изпратятъ също къмъ Бѣло море.

Нареждането да се извадятъ поставените въ Мраморно море мини, да се почистятъ и пригответъ за ново поставяне, да се пренесатъ отъ Родосто и Папазли по море въ Шаркьой и отъ тамъ по сухо да се прехвърлятъ въ пристанищата Деде-Агачъ, Порто-Лагосъ, Кавала и Лефтера, които трѣбваше да се миниратъ, при липсата на подходящи миночистачни и превозни сръдства бѣше една много трудна задача. На началника на морската минна отбрана на южния фронтъ капитанъ-лейтенантъ Е. Винаровъ предстоеше да ръководи една мжчна, опасна и продължителна операция.

Къмъ 20. май той започна подготовката ѝ, като изиска отъ Варна още мини и миночистачни прибори, съ каквито не разполагаше. Едновременно съ това нареди да се подбератъ най-подходящите плаващи сѣдове отъ мраморноморските пристанища и да се направятъ отъ тяхъ необходимите платформи за изваждането и поставянето на мините.

За да не се губи време, използвайки мѣстните плаващи сръдства лейтенантъ Стателовъ се подготви набързо и къмъ 24. май започна почистването на родостското минно заграждение. Съ примитивните и набързо импровизирани миночистачни сръдства миночистането, въпреки усиления трудъ и старанието на моряците-миньори, отиваше бавно и трудно. Сръдно дневно можеха да изваждатъ отъ морето по 4—5 мини, които веднага се почистваха и се приготвяха за ново поставяне.

Скоро следъ това, паралелно съ почистването



ВЪ ДЯВОЛСКИЯ ЗАЛИВЪ
снимка мичманъ I р. Минковъ

на родостското минно заграждение, започнаха да почистват и минните заграждения при Чанта-дере и Шаркьой. И тукъ срѣдствата за миночистенето бѣха първобитни и оскѣдни, а работата бѣше трудна, опасна и уморителна, но въпреки това отличните наши минни команди успѣха, безъ никакъвъ по-значителенъ инцидентъ и, главно, безъ каквато и да е човѣшка жертва, да почистятъ загражденията и да приготвятъ мините за ново поставяне. Общата работа се ръководѣше отъ неумримия капитанъ-лейтенантъ Евстати Винаровъ, който постоянно сновѣше отъ пристанище на пристанище да дава необходимите нареждания и напътствия.

Мраморноморските минни заграждения при Папазли (Чанта-дере), Родосто и Шаркьой—всичко 96 мини — бѣха почистени окончателно на 10. VI. 1913 г. Веднага следъ това извадените отъ водата мини и частъ отъ плаващите срѣдства се изпратиха по сухъ пътъ, презъ гара Муратли, на Бѣло море—въ Деде-Агачъ. Отъ тукъ, било то съ парахода „Варна“ или отчасти по сухъ пътъ, тѣ се разпредѣлиха по останалите бѣломорски пристанища.

* * *

Минирането на бѣломорските пристанища отъ нашите моряци-миньори започна къмъ 12. юний. Първоначално пристѣпиха къмъ минирането на пристанището Кавала, като едновременно съ това се предприеха подготвителните работи по минирането на другите пристанища.

Пристанището Кавала минираха на 13. VI. 1913 г., като поставиха 5 групи по 4 мини въ група — всичко 20 мини, на разстояние около 8 километра отъ брѣга.

Пристанището Деде-Агачъ се минира на два етапа (18. и 26. VI. 1913 г.), като се поставиха всичко 12 мини въ 4 групи по 3 мини, на разстояние 7 до 9 километра отъ брѣга. При изпълнението на втория етапъ отъ това минно заграждение грѣцките военни кораби вече кръстосваха покрай бѣломорските брѣгове и се показваха за малко предъ Деде-Агачъ, което обстоятелство задържа до из-

вестно време минната операция. Все пакъ, изчаквайки отдалечаването на корабите, мините бѣха поставени скрито отъ погледа на противника.

За да минира заливчето Лефтера, нашата минна команда тръгна отъ Кавала съ лодките и плотовете си, преминавайки по морето едно разстояние около 20 километра подъ гребла, изложена всѣки моментъ на ударите на грѣцкия флотъ, който кръстосваше въ Орфанския заливъ. Заливчето Лефтера се минира на 20. юний. Поставиха се всичко 9 мини въ една линия, преграждаща входа въ заливчето. Къмъ обѣдъ, когато минната операция бѣше привършена и командата съ плаващите си срѣдства се изтегляше отъ заливчето, предъ него се появи една грѣцка ескадра въ съставъ: бронираниятъ кръстосвачъ „Аверовъ“, единъ миненъ кръстосвачъ и два контръ-торпедоносца. Последните откриха огънь по нашите минни плотове въ заливчето, но докато тѣ се пристрелятъ добре, нашите брѣгови батареи откриха също огънь и ги прогониха. Следъ оттеглянето на грѣцката ескадра, къмъ 15 часа, нашата минна команда заедно съ плотовете си, влачени отъ една моторна лодка, напусна заливчето и привечеръ благополучно се завърна въ Кавала, за да продължи по-нататъкъ пътя си за Порто-Лагосъ.

Залива Порто-Лагосъ минираха на 24. юний съ 8 мини, поставени въ две отдѣлни групи.

По този начинъ, въ продължение на две седмици, се минираха нашите бѣломорски пристанища, като се поставиха около 50 мини. Тия минни заграждения не бѣха повече развити и допълнени, тъй като скоро следъ тяхното поставяне настѣпи примирие, и военните действия бѣха прекратени, за да се подпише междусъюзническиятъ миръ въ Букурещъ.

Все пакъ тѣзи първоначални бѣломорски минни загради, макаръ и твърде малки, изпълниха предназначението си. Тѣ задържаха грѣцкия флотъ далечъ отъ нашите брѣгове презъ време на военните операции и сковаха въ голѣма степенъ неговата свобода за действие въ прибрежните води.

въпрѣки че ние нѣмахме никакъвъ воененъ флотъ въ Бѣло море.

* * *

Така нашата морска минна команда презъ време на Балканската и Междусъюзническата войни, прехвърляйки се по сухо и вода отъ едно мѣсто на друго, минира последователно мраморноморскитѣ и бѣломорскитѣ пристанища подъ носа на турския, а въ послѣдствие на грѣцкия флотъ, при извънредно трудни условия и съ пѣрвобитни плаващи сѣдства, като заложилъ 145 мини въ дветѣ морета. При тия минни операции, въпрѣки неблагоприятнитѣ условия за работа, не се случи никакво нещастие, благодарение на отличната подготовка на нашитѣ славни моряци. Това бѣше една отлично изпълнена бойна дейность, заслужаваща възторга и адмирацията не само на всѣки бѣлга-

ринъ, но и на моряцитѣ отъ цѣлия свѣтъ, които умѣятъ да ценятъ сѣржното изпълнение на труднитѣ специални операции.

Следъ свършването на междусъюзническата война миннитѣ заграждения въ Бѣло море бѣха съответно почистени отъ бѣлгарскитѣ или грѣцки моряци, съобразно съ заетитѣ отъ тѣхъ пристанища. Нашата минна команда почисти миннитѣ заграждения въ Деде-Агачъ и Порто-Лагосъ, а грѣцкитѣ моряци — пристанището Кавала и заливчето Лефтера.

* * *

Ето така компетентно, сѣржчно и славно действуваха, само 35 години следъ освобождението си, достойнитѣ ученици на великитѣ военно-морски учители и освободители.

СТ. ИВ. СТОЯНОВЪ

КРАЙ МОРЕТО

(скици съ моливъ)

Морето воленъ пленникъ
на свойтѣ брѣгове. —
Душата му безбѣрна
неспирно ме зове.
И азъ съмъ вѣченъ пленникъ,
желанъ и прокѣлнатъ.
Отъ двама ни на бури
кой ли е по-богатъ?

*

Вѣтъръ-ураганъ реве,
сякашъ полудява; —
не душата на свѣта
носи, съ бѣгъ спасява.

*

Единъ въпросъ, единъ копненъ, желание,
и вече
въ мигъ само спомена за тѣхъ стихията
отвлѣче

*

Отново щомъ те видя, струва ми се,
че никога така не съмъ те виндалъ.
Живѣешъ сто живота; твойтъ часъ
е вѣчностъ, вѣчността ти — часъ.
Единъ човѣкъ възправенъ на брѣга
тукъ виндамъ само. Бедниятъ! —
Устата му мѣлватъ: „Защо съмъ азъ?“

*

Говоришъ и като мѣлчишъ,
пламтишъ, безъ да изгаряшъ, ти
море!
Така да ходя по свѣта
азъ искамъ: да пламти безъ да
изгаря и като мѣлчи
пакъ да говори моето
сѣрдце...

*

Другъ свѣтъ тамъ лени задъ него,
мисля, знамъ го азъ, кѣде е;
Свѣтъ, предъ който мисълта ми
като облака рѣдѣе.

В. И.

ШИПКА

На 28 май т. г. се извърши въ Рошоукъ, Германия, едно скромно тържество, което мина незабелязано въ нашата преса, но е от голямо значение не само за Българското търг. параходно дружество и за морската идея изобщо, но и за цялото ни стопанство. Защото спускането на вода на новъ търговски параходъ, надъ който се издига вече българският трицветъ, а подъ него се златни букви стои пълната съ символика дума „Шипка“, е стопанска победа, съответствуваща по значение на историческата Шипка, където се пукна зората на нашата политическа свобода.

Българското търг. парох. дружество върви смѣло въ пътя на подновяване и увеличение на плаващия си паркъ, за да може да отговори на задачите, които стопанството ни му възлага, и да оправдае жертвите, които държавата прави съ огледъ на голѣмото му значение за нашия животъ.

Цѣлиятъ свѣтъ е изправенъ предъ една трескава стопанска мобилизация, особно въ областта на корабоплаването. Транспортътъ, а главно водниятъ, днесъ е обектъ не само на стопанската политика на държавитѣ, но отъ него сж живо заинтересувани военнитѣ и политическитѣ срѣди. Защото голѣмата война доказа, а следвоенниятъ периодъ утвърди, че само собственитѣ транспортни срѣдства сж въ състояние да бждатъ инструмента на насочваната стопанска политика въ услуга на нацията.

Трескавата подготовка на народитѣ за едно ново, може би още по-страшно по размѣри сблъскване изтъкна на преденъ планъ голѣмия въпросъ за собствения имъ воденъ транспортъ. Това предизвика вниманието на държавитѣ върху собственото имъ параходство и грижи за неговото подновяване, развитие и организиране по такъвъ начинъ, че въ всѣки моментъ и безъ сътресение то да може да се постави въ услуга не само на международния трафикъ, а и на нацията, като ѝ обезпечи пълна независимостъ и свобода на действие. Това доведе до борба за надмощие въ търговското корабоплаване и международния трафикъ, безъ да ѝ се дава гласностъ, но изразена въ покровителството и голѣмитѣ жертви, понасяни отъ държавитѣ за собственото имъ корабоплаване, въ преобразуванята на съществуващитѣ до тогавъ дружества, въ създаване на мощни организации, целящи нагодяването имъ къмъ съществуващитѣ условия на съревнувание и бждещитѣ имъ задачи и пр.

Нека не отиваме много надалечъ. Нашата северна съседка пристъпи къмъ преобразуване на търговския си флотъ, като го подчини на едно ръководство и направи поръчки на нови параходи, които могатъ да извикатъ недоумение у незапознатитѣ съ въпроса въ неговата широта. Турция продължава поръчкитѣ на нови търговски параходи, макаръ че и сега не чувствува липса на търговски тонажъ. При това поръчкитѣ се правятъ и съ огледъ на бждещи задачи не отъ търговско естество. Югославия отъ встъпването си на Адриатическо море успѣ да създаде корабоплаване, надминаващо по размѣри корабоплаването на стари въ морско отношение държави. За Гърция е излишно да говоримъ. Тамъ грижитѣ на държавата сж само покровителствени, защото корабоплаването е националенъ поминѣкъ. Съзнанието за неговата

полза е всадено въ народа. Италия създаде специална държавна организация за обединение подъ едно ръководство на параходнитѣ си дружества, като ги слѣ въ нѣколко групи. Германия сжщо така подчини своето корабоплаване на едно ръководство и замѣни корабитѣ си съ най-нови модели.

Новото време наложи началото на вѣшателство на държавата въ стопанскитѣ въпроси и отношения. Насочваното (дирижирано) стопанство изисква и подходящъ инструментъ за това—транспортътъ. Корабоплаването е единственото отъ транспортнитѣ срѣдства, позволяващо пълна независимостъ на международна почва. Затова то е обектъ на най-голѣми грижи и внимание въ всѣки държави.

Макаръ че ние сме останали най-назадъ въ това отношение, не можемъ да не се радваме на успѣха, направенъ отъ Б. т. парох. д-во, защото това е тържество на една здрава политика. Следъ „Родина“ и „Варна“, „Шипка“ е третиятъ по редъ въ единъ периодъ отъ три години. Той носи съ себе си не само надежди за по-усилена стопанска дейностъ, но и радостта за една действителна победа, защото преди още да бжде спуснатъ на вода, той е вече изплатенъ отъ собственитѣ срѣдства на дружеството. „Шипка“ сочи новитѣ хоризонти на нашето стопанско възможване и като своята славна балканска съименица е символъ на новитѣ насоки на стопанския ни животъ. Защото ние сме превъзможнали вече трудноститѣ и излизаме на икономическото международно състезание съ модерни кораби.

Параходътъ е по размѣри и двигатели точно като своя събратъ „Варна“. Постройката му е започната на 30 декемврий 1937 г. Трѣбва да бжде готовъ презъ августъ. Има дължина 91'5 м., ширина 13'26 м., ще гази най-много 5'64 м., при товароподемностъ 3000 тона. При мощностъ на машинитѣ 1600 к. с. той ще развива скоростъ 12 мили.

На тържеството по спускането на парахода е присъствувалъ подпредседателътъ на упр. съветъ на дружеството г. Ив. Дръновски. Въ своята речъ ето какъ е изтъкналъ той значението на името на новия параходъ за насъ българитѣ и надеждитѣ, възлагани на него за нашия стопански напредѣкъ:

„Шипка, това е българскиятъ Термопили. Въплъщение на надежди толкова могщи, колкото е



Рѣка ВЕЛИКА

могщо за насъ слънцето, което съ своитѣ животворни лъчи дава радостъ и свѣтлина. На Шипка изгрѣ презъ 1877 г. слънцето на българската свобода следъ страшното, единствено въ историята на човѣчеството по своята жестокостъ петвѣковно робство. „Шипка“ у насъ е символъ на нова ера и национална гордостъ. Съ съзнанието за това съдържание на славната Шипка управителниятъ съветъ на Б. търг. парак. дружество реши да кръсти новия параходъ съ това историческо име“.

Усилията на Бълг. търг. парак. д-во трѣбва да бждатъ поощрени. Защото, макаръ че вече два нови кораба обогатяватъ нашия корабенъ паркъ, то още не е успѣло да поднови корабитѣ си. Параходътъ „България“ вече завърши своята служба. „Бургасъ“ е сящо така на края на службата си. Двата нови кораба идватъ да замѣнятъ въ сръдимноморската линия старитѣ ветерани, и фактически нашиятъ търговски тонажъ остава въ досегашнитѣ си размѣри. Усилията на дружеството да увеличи корабния паркъ трѣбва да се поощрятъ съ огледъ на голѣмитѣ нужди на нашата стопанска

и държавна политика. Защото собственитѣ сръдства на дружеството не сж въ състояние да я задоволятъ. Преследвайки чисто търговскитѣ начала на рентабилитетъ при експлоатацията на корабитѣ, дружеството е ограничено въ своитѣ възможности и не може да се развива съ огледъ на бждещето, което само държавата може да прецени, а следователно и да насочва. Стопанската мобилизация въ корабоплаването на нашитѣ съседи и въ другитѣ страни трѣбва да ни послужи като добро указание.

Само така „Шипка“ ще стане действителенъ символъ на стопанската ни свобода и начало на нова ера въ икономическия ни животъ.

Българскиятъ народенъ морски сговоръ не може да не поздрави този националенъ успѣхъ и да не пожелае на дружеството да следва начертания си пжтъ. Организацията ни може да се гордѣе, че нейнитѣ идеи, проповѣдвани съ апостолска ревностъ отъ създаването и, печелятъ почва и постепенно ставатъ действителностъ.

НАДЯ х. ИОВКОВА

МАГИЯ

Апостолътъ скочи леко въ малката синя лодка и пое греблата. Младо момиче съ разпилѣни руси букли и стройни, загорѣли боси нозе стои при тѣсната желѣзна стълба на малкия пристанъ и го гледа настойчиво.

Тъмнитѣ очи подъ надвисналитѣ гжети вежди на рибаря се вдигатъ къмъ моста подъ настоятелния зовъ на синьо-зеленитѣ зеници. Той гледа очудено непознатото младо момиче и избърсва съ напуканата като суха земя дланъ сивитѣ си мустаци. Това движение е навикъ у стария Апостолъ. Който го познава добре, ще каже, че въ тоя моментъ той е малко смутенъ. О, много малко само, защото никой не е видѣлъ разнѣженъ закоравѣлия рибаръ. Той потапя тъмнитѣ си очи въ водата, за да измие русия, свежъ образъ на момичето, и поема решително греблата.

— Мога ли да ви помоля да ме вземете съ себе си?...

Голѣмото, загорѣло ухо долавя нѣжния звукъ на гласа, но очитѣ оставатъ упорито впити въ водата.

— Моля ви, васъ, съ лодката „Звезда“, да ме вземете съ себе си...

Едно сръдито рѣмжене отговаря на настойчивата молба. Апостолътъ пакъ бърше съ загорѣлата си дланъ дългитѣ мустаци и се провиква неочаквано:

— Лодката ми се казва „Звѣзда“ а не „Звезда“... А вий за какъвъ ме вземате?... Да не мислите, че съмъ лодкаръ!? — Апостолътъ поглежда сръдито момичето. — Потърсете си друга лодка. Ей ги нашитѣ юнаци имъ се подбиха гърбоветѣ отъ лежане...

Една дружина полуголи, изпечени мжже посръща съ смѣхъ забележката на стария рибаръ.

— Не фучи като стара вещица, Апостоле, ще изплашишъ рибитѣ въ таяна си...

Апостолътъ рѣмжи сръдито и размахва широко греблата.

— Моля ви, вземете ме съ себе си... — Апостолътъ поглежда въ недоумение младата нахалница. — Зная много добре, че не сте лодкаръ, а рибаръ. Затова и искамъ да дойда съ васъ. Не искамъ само да се разхождамъ съ лодка.

Апостолътъ държи греблата надъ водата и гледа малкитѣ бисерчета, които падатъ отъ тѣхъ. Той като че се двууми. После изведнѣжъ дава ходъ, и носѣтъ на синята лодка се чуква леко въ желѣзната стълба.

Стройнитѣ бронзови нозе слизатъ леко надолу и скачатъ умѣло въ лодката.

Стариятъ рибаръ чувствава необяснимо удоволствие, като вижда, че това момиче е свикнало съ живота около водата. Той не я гледа, натисва леко греблата, и тоя пжтъ вече „Звѣзда“ леко се плъзва по гладката зеленикава повърхностъ на водата.

Мълчание.

Лекъ плѣсъкъ на греблата, които струятъ малки блестящи бисери.

Мълчание...

Най-после Апостолътъ победенъ вдига рошавата си грапава глава къмъ младото момиче. Месеститѣ устни правятъ презрителна гримаса, после плювава енергично въ водата и казва високо:

— Е, госпожичке... Още не сте казали ни дума. Нѣма ли да се провикнете и вие както всички... Ахъ водата... охъ морето, ехъ вълнитѣ... луната... а?

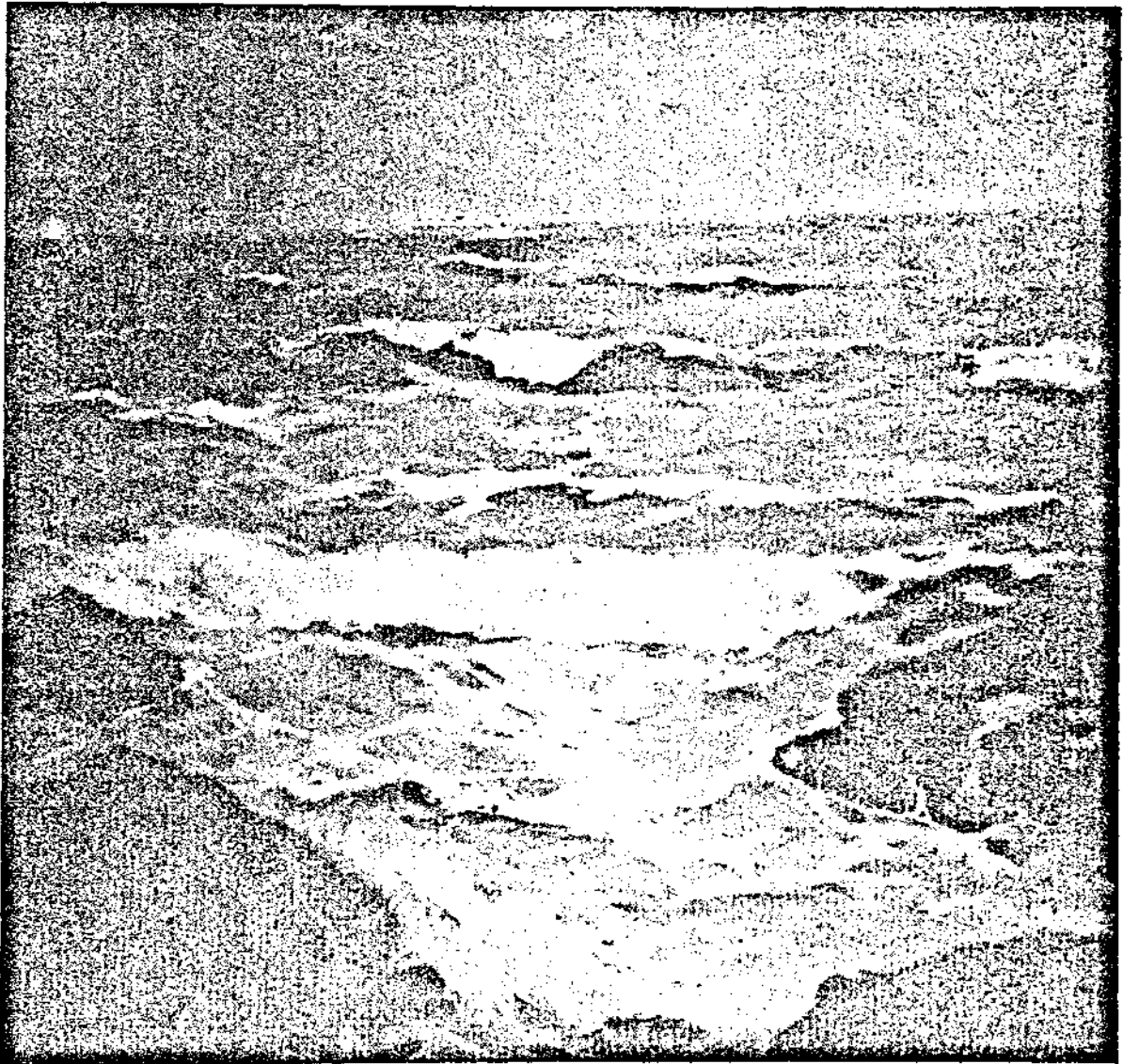
Синьозеленитѣ очи го наблюдаватъ спокойно, но упорито.

— Не, нѣма да кажа това... Азъ не обичамъ морето.

— Хе, — Апостолътъ я изглежда съ интересъ. Въ мрака на очитѣ му пробѣгватъ малки искрици отъ симпатия. — И азъ доживѣхъ да чуя това.

— Защо ви наричатъ Апостолъ? — пита момичето, безъ да обръща внимание на учудването му.

— Заради брадата... И за това още, че не пия, не играя карти и никжде не ходя... — Гру-



МОРЕ

картина отъ
Милентъ
Сакжзовъ

биятъ гласъ звучи приятелски вече. — А вий защо не обичате морето?

— Живѣя край Дунава. Отрасла съмъ на неговия брѣгъ и мога да обичамъ само тая голѣма, спокойна и тиха рѣка, съ зелени брѣгове, пълна съ свѣтлина и краски. Тя е като добра майка — винаги тиха и свѣтла. Никога не съмъ я виждала сърдита. Нейната душа я познавамъ и обичамъ, а морето не познавамъ. То е студено, чуждо, далечно и зло... Дори и когато е спокойно, не се усмихва. А Дунава привечеръ? Свѣтлата вода се свлича на дълги ленти надолу... Колко цѣтове играятъ по нея тогава! И всичко е така красиво, прозрачно, кристално... — Дълбокиятъ вълнуващъ гласъ секва внезапно. — Но вий не познавате Дунава и ще ми се смѣете сигурно, — казва тя сухо.

— Кой, азъ ли? — сепва се Апостолътъ.

— Азъ искахъ да дойда съ васъ..., вий кжде отивате? — попитва тя внезапно.

— Да нагледамъ таянитѣ.

— Искахъ да поговоря съ васъ. Всички рибари знаятъ такива хубави, странни истории отъ тоя непознатъ животъ на водата... Сигурно вий знаете повече и отъ тѣхъ, защото вий имате очи, които не само гледатъ, но и виждатъ... Искахъ

да ми разкажете нѣщо изъ вашия рибарски животъ... Обичате ли много морето?

Апостолътъ я заглежда мрачно и трѣсва сърдито.

— Да го обичамъ ли?... Не! Не го обичамъ азъ тоя черъ бездъненъ гробъ...

Отговаря му очудениятъ погледъ на момичето.

— Да,—продължава убедително стариятъ рибаръ, — не го обичамъ, но то ми е направило магия и ме дърпа къмъ себе си съ милионъ черни нишки... — Той помълчава малко. После заговаря по-глухо. — И азъ съмъ роденъ на брѣга на Дунава. Тамъ отраснахъ въ водата на голѣмата рѣка. И азъ като васъ я обичахъ. Синъ на рибаръ, самъ станалъ рибаръ, азъ познавахъ най-малката промѣна на моята рѣка. Всѣка минута на деня я правѣше друга. Винаги бѣ различна, но винаги хубава. Не познавахъ лицето на майка си така, както познавахъ свѣтлината, вълнитѣ и сѣнката на върбитѣ на рѣката. Въ зори, когато ставахъ да поставя мрежитѣ, я виждахъ бѣла и чиста, каточе току що се е кжпала. После небето ставаше тъмно-синьо и се оглеждаше въ водата. Малки дипли я правѣха ту по-свѣтла, ту по-тъмна. По обѣдъ свѣтва,

като сребърна улица. А когато сдрачът почва да пада... Ех, какво да ви разправам?... И вий сте я гледали съ сжщитѣ очи. И вий сте ѝ дъщеря... И по сдрачъ идваха често да се разхождатъ хора отъ града. И млади, и стари...

Стариятъ рибаръ пакъ избърсва съ дланъ мустациѣ си. Гласътъ му звучи глухо.

— Идваше често едно младо момиче. Ей такава като васъ... Златно, нѣжно, стройно. Винаги се спираше при менъ да побъбри, било за рибата, било за времето, за мене самия. И така ме гледа, гледа... Бѣхъ младъ, юначага, никой не можеше да ми излѣзе насреща. Предъ нея пѣкъ се чувствувахъ като дете. Тя бѣ богатска щерка, хубавица... По едно време почна да идва съ единъ младъ момъкъ. Такъвъ единъ тъничъкъ, мекичъкъ... И двамата се спираха да разговарятъ съ менъ. Азъ имъ разправахъ за живота си, за моята рѣка, а тѣ слушатъ такива едни като очудени. Посвикнахъ малко съ нея. Веднѣжъ тя дойде сама.

— Искашъ ли да заминешъ съ менъ? — Говори задъхано, като че бѣ тичала. — Трѣбва да се вѣнчае въ недѣля съ тоя човѣкъ, но азъ не го обичамъ. Обичамъ другъ...

Не я питахъ защо не отиде при другия, а идва при менъ. Бѣхъ като замаянъ. Щѣше да ми изкочи сърдцето. Скача като лудо.

— Къде искашъ да отидешъ? — питамъ я азъ.

— Зная ли?... Където пакъ можешъ да бждешъ рибаръ. На морето нѣкъде.

Още сжщата нощъ заминахме и дойдохме тукъ. Тогава разбрахъ кого бѣ обичала тя. И сега още се чудя, какво бѣ намѣрила тя у менъ, бедниятъ неукъ рибаръ.

Но тукъ морето не ѝ хареса. Страхуваше се отъ него. Живѣехме въ една кжщичка току на брѣга. А то цѣль день реве и плиска предъ вратата ни. Все като че се заканва... Страхъ я бѣше отъ него, но винаги идваше съ менъ за риба.

— Само като съмъ съ тебе, не ме е страхъ отъ нищо, — отвърщаше тя на моето мърмене.

Идваше и въ най-силна буря, и всрѣдъ нощъ, и въ дъждъ, и грѣмотевици, винаги...

Една вечеръ излѣзохме късно. Бѣше тежко и тъмно. Знаехъ, че ще има буря. Имаше пасажъ на скумрии. Не можехъ да изпустна лова. Годиная бѣ лоша. Хвана ни буря. Не бѣ за пръвъ пътъ. Но кой знае?... Смъртта ли бѣ наблизо или що, но тая нощъ се изплашихъ. Бѣ тъмно като въ рогъ. Вълнитѣ една следъ друга, като разярени

бикове се хвърляха върху насъ. Бѣхъ капналь отъ умора. Цѣль треперѣхъ. Каточе въ тая нощъ пѣкъ лътъ се бѣ отворилъ, и всичко се тресѣше и буцеше. Познавахъ вече доста морето. Бѣхъ изкарвалъ толкова бури всрѣдъ него, но наистина тая нощъ то бѣ страшно. Сжщинско чудовище, което вие, гърми, реве и иска да ни разкъса. Не разбрахъ какъ се обърна лодката. Почнахъ да викамъ и самъ азъ като дяволъ и да търся моята жена. Силитѣ ми се върнаха. Каточе Богъ се смили надъ менъ и поиска да ми помогне да извлѣка отъ разпѣнената, страшна и гладна уста моята другарка. Гуркахъ се подъ водата, плувахъ, задущавахъ се отъ вълнитѣ, които ме заливаха, душеха и влачеа надолу въ ада. Но тя бѣ изчезнала. Колко време търсихъ и викахъ, не зная. Силитѣ ме напушаха вече, но бѣхъ като лудъ отъ мъка и яростъ. Къмъ полунощъ една загубена рибарска лодка съ мъка се влѣчеше къмъ брѣга. Какъ сж ме чули, не зная още, но поискаха да ме прибератъ при тѣхъ. Пратихъ имъ проклятие и имъ казахъ, че додето съмъ живъ още, нѣма да излѣза и да оставя моята жена. Тогава нѣкой умникъ отъ тѣхъ ме ударилъ съ дърво по главата, и така успѣли да ме извлѣкатъ въ лодката...

Апостолътъ млѣква. Гласътъ му бѣ станаль хрипкавъ отъ накупѣлитѣ отъ сърдцето му неизплатени съзли. Махва съ рѣка, плюва пакъ въ водата и злобно поглежда спокойната морска ширъ.

— Ето така стана... Тоя черъ дяволъ ми открадна зеницата на очитѣ. Отъ тогава ходя като слѣпъ и глухъ. Много, много години минаха... Исканъ да се махна веднага отъ тукъ. Но магия ми е направило то. Колчемъ намисля да го оставя, ми се струва, че водата се разтваря, и виждамъ златната глава на моята другарка. Синитѣ ѝ очи сж пълни съ съзли. Азъ зная, че тя не иска да я оставя сама тукъ, защото още се страхува отъ морето. Не ми я даде дяволътъ... Пазихъ я като сърдцето си, а той ми я взе, открадна ми я и я скри въ черната си вода... Пази я тамъ, за да не си отиде, та и менъ да погълне нѣкога... Азъ все чакамъ това...

Замлѣква за моментъ стариятъ Апостолъ и едва чуто добавя:

— Казваше се Звѣзда...

Синьо-зеленитѣ очи на момичето бѣха оклпани въ бистрия кристаль, приличенъ на водитѣ на родната рѣка.

II. СК.

ЛЖЧЕЗАРНА ВАРНА

(Лѣтoviще за наслада и обнова)

Следъ вчерашния проливенъ дъждъ днесъ Варна сияе окжпана и свежа. Буйната шума на младитѣ трепетлики долу по брѣга весело шумоли подъ прохладнитѣ морски повѣи. Милярди сребърни слънчица подскачатъ въ безспирна игра по лазурнитѣ простори на токущо пробудилото се море. Далече, въ тежка непрогледна зеленина се въздига изъ воднитѣ недра Евксиноградъ самотенъ, забуленъ въ тънка синкава мъгла. Отсреща Галатенскиятъ хребетъ, проточилъ далеко въ морето своята дълга снага, крие въ буйногориститѣ си урви и

високи поляни чароветѣ на Полифемовски приоблаченъ миръ.

Природата е въ утринна омая!

Възторженостъ и радостъ лѣха отвсѣде. Небеснитѣ висини сияятъ; цѣлиятъ този крайморски свѣтъ е чистъ и лжчезаренъ. Водната стихия, мощна и страхотна, сега е стихнала и прозрачна, тя примамва духъ и тѣло къмъ своитѣ потайни владения; ще ти се да литнешъ по нейната ширъ — свѣтла и безпредѣлна.

* * *

Градътъ е свежъ и безпрашенъ. Широкитѣ

му булеварди сж прорѣзани по цѣлата си длъжъ отъ тревиста ивица, чиито дървѣ, цвѣтя и морава трептѣтъ въ пѣстри багри подъ коситѣ лъчи на ранното слънце. Варна е градъ-градина, спретнатъ, гиздавъ, чистъ, и лъчезаренъ. Варна е сега градъ многоводенъ, подреденъ и обновенъ отъ пъргавитѣ си общинари, очакващъ да зарадва своитѣ гости-лѣтовници, да ги очарова и самъ да имъ се радва.

* * *

Морската градина, чиста и прекрасна, леко диша полъхвана отъ утринна брѣза. Въ роснитѣ лехи сладкодъхави цвѣтя блестѣтъ въ чудни багри подъ лѣтното слънце и излъчватъ радостъ и наслада; скрити капки искрятъ и се загарятъ горе въ огрѣненитѣ лѣта на още мокритѣ дървѣта. Аленитѣ сж още пусти—само подсвиркване на невидими птици нарушава очарованата градинска самота.

Още нѣма музики, още не гърмятъ дрезгави високоговорители. Само лекиятъ плѣсъкъ на приливащитѣ талази радва съ своя спокоенъ ритъмъ отмореното ухо; свежъ дъхъ на море, на трева и цвѣтя прониква въ унесеното ни същество; душата ни се изпълня съ възторгъ и омая, и една блаженна омара сладко се разлива по всички фибри на ободреното ни тѣло, и погледътъ благодарствено се разлива по сребристата ширъ на игриво трептукащото море.

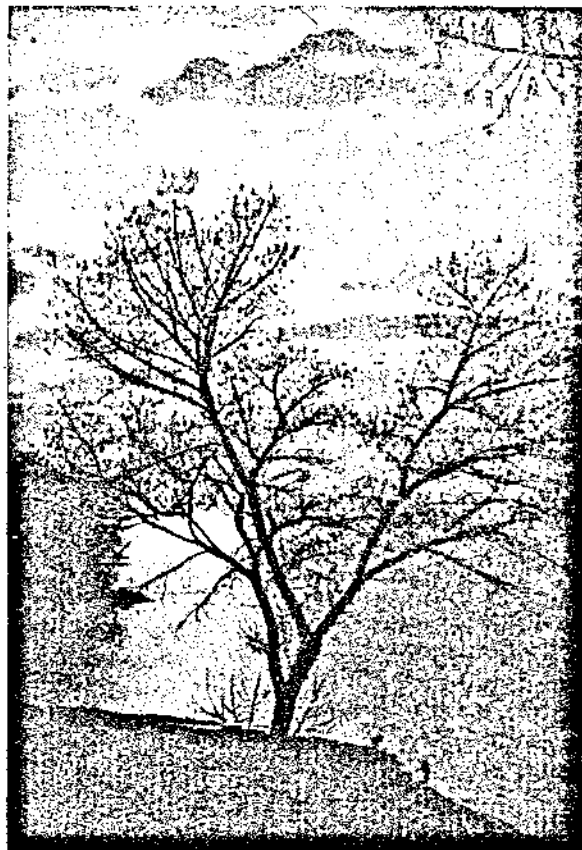
* * *

Бѣли едроруности облаци изплувватъ незабелязано по небето и величествено съпътствуватъ възходящото слънце. Далече на хоризонта се бѣлва ядро*) на корабъ. Голѣмата бърза и удобна лодка „Галата“ бодро тупти съ мотора си, тя завива край вълнолома и носяща „на борда“ си нѣколко десетици жизнеради излѣтници лекокрыло плува къмъ буйнозеленитѣ брѣгове на Евксиноградъ, манастира и Златни пѣсъци.

Плажътъ вече почва да се оживява. Още къмъ ранно предипладне шетнята тукъ е твърде голѣма, и радостни провиквания се донасятъ изъ прохладнитѣ недра на прибрѣжнитѣ води. Шаренъ, безгриженъ свѣтъ прикриващъ съ разноцвѣтни гашички голотата си — вмѣсто съ листо отъ смоковница — лежи въ плѣтско блаженство на знойния златистъ пѣсъкъ и се унася въ съзерцание ту на плаващитѣ облаци, на прелитащитѣ чайки, на ритмичното шумение на пѣнливитѣ талази, ту крадливо се вира въ лекоприкрититѣ прелести на слободно околежащитѣ другополови особи. Тукъ пекатъ тѣлесата си свѣтлокоси неренди и тъмнооки наяди, и Парисовци се мѣркатъ тукъ и тамъ; но моржоветѣ преобладаватъ, и особи наподобяващи фокитѣ на Амфитрида и тритони се въртятъ изъ нашитѣ води и се втурватъ по нѣкоя нимфа не мисляща да се подплашва. Презъ година — две се вестява на нашия плажъ лъчезарна нѣкоя Навзикая, подобна на Артемида — божествената Зевсова щерка; тя изтърва шарена гумена топка, следъ която вмигъ се впускатъ десетина космати чернокожи сатири, очаквайки благодарствена усмивка. А малки пухкави деца-амурчета усърдно събиратъ мидички и охлювчета и невинно си играятъ по пѣската край своитѣ флиртуващи прелестни млади майки.

Тукъ на плажа душата се унася въ свѣтли видения, и тѣлото се къпи въ сияйна лъчезарностъ що трепти въ въздуха, навсѣде и се носи изобилно отъ небето, отъ морето и отъ кристалния златенъ

*) „Ядро“ на старобългарски значи: платно на корабъ, вѣтрило, парусъ — желателно е тази хубава стара наша дума да се възприеме отъ нашитѣ моряци.



УТРО КРАЙ ВАРНА
снимка Фото Терзистоевъ

пѣсъкъ. А въ морето тѣлото плава и се люлѣе въ плѣтната водна стихия, и духътъ блажено се разлива по неговитѣ безкрайни простори.

* * *

Шуми надвечеръ морската градина и ликува отъ жизнерадата глъчъ на глумливи лѣтовнички и лѣтовници съ заголени бедра и гърбове, весели и доволни отъ своето безгрижно битие.

Дрънва ударъ на тѣпанъ и тазове. Гръмва музиката въ казиното; дрезгаво „ноктюрно“ се понася презъ нощта отсамъ и оттамъ; долитатъ гръмовитѣ шлагери отъ високоговорителитѣ на едно лѣтно кино, на друго лѣтно кино, джазъ трещи и се къса—та лѣе Полихимния, креслива, вилнѣяща, нестихваща своитѣ дарове обилно, и цѣлата атмосфера е наситена съ музика и банда.

Всрѣдъ това потпури отъ людска глъчъ, радио и банди за мигъ настѣпва стѣписване, всичко извърта глава къмъ хоризонта на изтокъ: тъмна, смѣтна червенина се надига изъ подъ морето и окъпана съкашъ въ кърваво нѣкое китайско море изплува изъ бездната луната огромна, оглозгана, апокалиптична и прокарва своята мистична огнена пжтека по тъмнитѣ води на стихналото море. Но издигнала се високо на небето, луната става пакъ привична и мила и сияе лъчезарно надъ въ сънъ унасящата се Варна.

Лъчезарна е Варна и денемъ и нощемъ, и прѣскатъ обилна свѣтлина новоподреденитѣ голѣми електрически лампи.

Нека пожелаемъ щото всѣко българско чедо, уморено и досадено отъ трудъ и грижи презъ тежката година, да може да дойде въ лъчезарна Варна да окъпи и освежи душата си и да обнови покрусеното си тѣло въ лазурнитѣ морски простори!

В. ИГНАТОВЪ

Нашето корабоплаване по р. Дунавъ

Въпросът за създаване и развитие на нашето корабоплаване е толкова старъ, колкото е старо племето ни на полуострова. Въпреки това, никога въ миналото нашите инициативи въ тази област не сж дали осезателни резултати. Изправени предъ тежки политически задачи, поради послани въ тази област съседи ние не сме могли да се закрепимъ въ нея.

Третото българско царство създаде огромно строителство въ всички области на нашия общественъ животъ. То не пропусна и корабоплаването, като създаде на Черно море параходство съ помощта на частния и държавния капиталъ. И това параходство крепне и се развива съ грижитъ на държава и общество, като се мжи да догонва нашия стопански животъ.

На р. Дунавъ, обаче, ние едва преди три години сложихме наченки съ създаването на Ръчната корабоплавателна служба изключително съ държавни срѣдства. И тя даде неочаквани и отъ най-големитъ и защитници резултати, като опроверга по най-очевиденъ начинъ противниците си, мнозина отъ които бѣха жертва на чужди интереси. Отъ тогава и до днесъ въпросътъ за разширението на тази служба до нуждитъ на стопанството ни и подобаващи за авторитета на държавата ни размѣри стои откритъ. У насъ е по-лесно да се схване нуждата отъ едно шосе, което ще задоволява безспорни вътрешни нужди, да се разреши кредитъ за постройка на една ж. п. линия, частъ отъ бъдеща жизнена артерия за вътрешния ни транспортъ, отколкото да се отпуснатъ 170 милиона лева за дунавско корабоплаване, което ще създаде за стопанството ни наша собствена външна транспортна линия, ограничена само отъ плавателността на рѣката и независима отъ вътрешнитъ режими на странитъ, покрай които минава, нито пъкъ ограничена по количеството на превознитъ срѣдства. По-лесно се схващатъ стопанскитъ облаги отъ помалки съобщителни обекти, отколкото неизмѣримитъ облаги, които ще ни даде националното корабоплаване, макаръ тѣ да сж очевидни отъ примѣритъ, показвани ни отъ всички граничащи съ рѣката страни.

Въ бр. 615 на в. „Нова Камбана“ четемъ изявленията на секретаря на сдружението на частнитъ бродарци въ Югославия, въ които изявления сж една славянска сърдечност се казва: „Дунавъ е гръбначниятъ стълбъ на Европа, и за насъ, югославцитъ, е скръбно и непонятно, защо вашето дунавско национално корабоплаване е слабо. Желаетъ да видимъ редомъ съ нашия флагъ и вашия националенъ триколюръ да се развѣва по голѣмитъ европейски дунавски пристанища. Югославия има силно развито рѣчно бродарство — частно и държавно, по величина второ въ международния Дунавъ“. И по-нататкъ той предлага „да се нанесе съ общи усилия ударъ върху картела на чуждитъ дунавски параходни дружества. Този картелъ трупа нечестни печалби и спѣва българския износъ чрезъ високи напла. Той е пригоденъ най-вече за лични интереси, а не да служи на българския износъ и вносъ“.

Макаръ че сжитѣ доводи организацията е

изнасяла откато съществува този въпросъ въ дейната ни програма, цитираме тѣзи изявления, защото тѣ сж направени отъ лице, запознато добре съ материята и, спекулативно погледнато, заинтересовано въ обратна посока. Защото появяването на нашето параходство по рѣката не може да не се отрази косвено и на югославското при борбата за международния трафикъ. Но тѣ сж направени съ една трогателна сърдечност и то въ единъ моментъ, когато международната обстановка на рѣката се видоизмѣня, и когато дребнитъ корабоплавателни инициативи на по-слабитъ държави сж заплашени, ако не схванатъ общия си интересъ предъ голѣмата опасностъ, която се надига. Тѣ сж единъ зовъ за последно предупреждение за насъ, да се опомнимъ, защото скоро ще стане късно.

Ако досегашнитъ наши режими могатъ да бждатъ упрекнати, че не сж предприели нищо по рѣката, тѣ иматъ заслугата, че запазила областта на корабоплаването у насъ непокътната отъ чуждитъ инициативи и капитали. Ние, обаче, ще понесемъ тежка отговорностъ предъ бъдещитъ поколения, ако пропуснемъ да създадемъ българското национално корабоплаване, защото изживяваме върховни моменти на подготовка на голѣма борба за стопанско надмощие по рѣката, следъ което ще стане мжно, дори невъзможно, създаването на нови инициативи. Нашата пасивностъ предизвика удивлението и на нашитъ съседи!

На 14 юний въ канцеларията на софийския ни клонъ се свика по инициативата на Б. Н. М. С. и Съюза на българскитъ моряци конференция, на която бѣха представени търговско-индустриалнитъ ни камари и общинитъ отъ крайдунавскитъ ни градове, за да обсъдятъ начинитъ за ускоряване разрешението на този жизненъ за страната ни въпросъ. Следъ като се изложиха всички правени до сега постѣпки отъ страна на дветъ организации и състоянието на въпроса, разрешенъ вече по начало отъ съответнитъ служби, благодарение на готовността на Б. З. и К. Банка да отпустне нуждия заемъ за целта, изтъкна се необходимостта да се настои за прокарване на приготвения вече законопроектъ още въ първата извънредна сесия на новото народно събрание.

Министрътъ на желѣзницитъ направи категорични изявления предъ представителитъ на конференцията, че въпросътъ е вече поставенъ на разрешение. Тѣзи свои изявления той повтори въ още по-категорична форма въ речта си по отговора на тронното слово. Искаме да върваме, че най-после българското корабоплаване по р. Дунавъ ще стане действителностъ, че не ще се намѣрятъ нѣкои дребни поводи, които да изпратятъ въпроса отново въ архивитъ, за да проиграемъ окончателно голѣми национални интереси съ тежки послѣдствия за нашето стопанско развитие. Така ще видимъ осъществена една отъ най-важнитъ точки на дейната програма на организацията ни, предвидена още отъ основаването ѝ, и движена непрестанно съ настойчивостъ, достойна за удивление, съ съдействието на всички труженици на нашата идея и отъ грамадно значение за нашето бъдеще стопанско развитие.

БОРИСЪ САХЖОВЪ

Стремежътъ на българитѣ къмъ морето

Какви сж били и какви сж днесъ стремѣжѣтъ на българитѣ къмъ морето?

Първоначално древнитѣ българи сж се стремили на изтокъ къмъ Черно море, за да препрѣчатъ морскитѣ нападения на гърцитѣ, а после на югъ къмъ Бѣло море — грабителски набѣги въ крайбрѣжнитѣ богати византийски области, винаги примамливи за полукултурнитѣ и бедни наши прадѣди. По-късно, обаче, презъ време на Симеона и Асеновци, тия стремѣжи приематъ единъ по-опредѣленъ стопански и държавенъ характеръ. Но най-ярко опредѣлениятъ български владѣтель съ своята морска политика е билъ царь Калоянъ — оня, който е далъ всичкитѣ си усилия да стѣпни и се затвърди на Егейския брѣгъ.

Презъ време на турското робство стремѣжѣтъ на българитѣ къмъ морето приема чисто стопански характеръ.

Домашното и занаятчийско производство, зародено въ диплитѣ на Балкана, постепенно слиза въ полетата, овладява голѣмитѣ турски градове, а оттамъ прониква по дунавскитѣ и морски скели и пристанища. Въ градоветѣ Гюргево, Мачинъ, Браила, Галацъ, Сулина, Кюстенджа, Варна, Бургасъ, Цариградъ, Кавала, Солунъ и др. възникватъ цѣли български махали и еснафски чаршии, начело на които стои стохилиядната българска колония въ Цариградъ, съ прелестната лѣтна резиденция на забогатѣлитѣ български търговци, о-въ Халки.

Нѣщо повече, нашиятъ еснафинъ-производителъ, превърнатъ въ предприемчивъ търговецъ, започналъ да прониква и отвѣждъ морето — въ Анадола, Смирна, Бейрутъ, Египетъ...

Не е пълна истина, че българинътъ се плаши и бѣга отъ морето. Отъ морето се плашатъ и бѣгатъ въобщо всички земледѣлци и скотовѣдци, безъ разлика на народностъ, отрасли и живѣли презъ цѣли поколения между домашното огнище и нивата. Еснафътъ и търговецътъ, обаче, затвърдили професията си въ приморскитѣ градове, не само свикватъ съ морето, но и въ послѣдствие то имъ става предметъ на бждещи предприятия и спекулации.

Така, презъ 70-тѣ години на миналия вѣкъ, ние виждаме вече поставени начала (инициативи) за българско параходно дружество и друго такова за корабоплаване по р. Марица, а по тракийскитѣ бѣломорски скели маса български работници ставатъ рибари и канкчий. Най-сетне презъ 1865 — 68 г. повечето майстори-ржководители въ държавната султанска корабостроителница въ Цариградъ сж били български дърводѣлци.

Освобождението въ 1878 г. прекъсна това стопанско развитие на българската нация и нейното излизане и закрепване на морскитѣ брѣгове.

Берлинскитѣ конгресъ раздѣли България на три части: северна — свободна, южна — автономна и западна — подъ турска властъ и, следователно, ние, българитѣ, продължихме развитието си не като едно национално цѣло, както дотогава, а отдѣлно, разпокъсано — всѣка частъ при особни условия.

Въпрѣки това, стремѣжѣтъ на българитѣ къмъ морето продължава.

Съединена България създаде две превъзходни пристанища на Черно море, а чрезъ желѣзнитѣ линии на баронъ Хирша поддържа здраво стопанскитѣ си връзки съ Цариградъ и Бѣло море. Македонцитѣ, отъ своя страна, все повече проникваха въ Солунъ, успѣшно побългарявайки неговата пияца.

Съ една речъ, българитѣ, въпрѣки политическата си разпокъсаностъ, продължаваха да излизатъ и се закрепватъ на морето.

Кои сж, обаче, основнитѣ мотиви на тоя стремѣжъ?

Тѣ сж едновременно географски, стопански и национални.

Всѣка наша стопанска областъ си има естествени изходи — орографически улеснения къмъ морето: сев.-източна България къмъ Черно море, южна България — по Марица, Тунджа и Арда — къмъ Бѣло море; Софийското поле, сърдцето на българскитѣ земи и на Балканския полуостровъ, по рѣка Струма къмъ сѣщото море. По тия естествени пѣтища, както водитѣ на Марица, Тунджа, Вардаръ, Мѣста и Струма текатъ и се спускатъ къмъ Егея, както Дунавъ и Камчия къмъ Черно море, тъй и народното ни стопанство, презъ течение на вѣковетѣ, се е спускало къмъ тия морета. Но тия естествени пѣтища къмъ морето минаватъ не презъ чужди, а презъ български земи, населени съ наши сънародници. За това и нашиятъ морски стремѣжъ е билъ винаги, и *стопански и националенъ*, улесняванъ отъ географското положение на страната ни.

Затова и днесъ, заедно съ всѣка капка вода, която се спуска отъ Балкана, Родопитѣ, Рила и Пиринъ, за да потече къмъ Егея и Черно море, се носи и нашата стопанска и национална мисль за затвърдяването ни на тѣхнитѣ брѣгове и за създаването на една България, твърдо закрепена между тѣхъ!

Изъ живота и дейността на организацията

По случай рождения день на Н. Ц. В. Престононаследника Князь Симеонъ Търновски, между Н. В. Царя и Г. У. Т. се размѣниха следнитѣ телеграми:

Александъръ Маноловъ
Председателъ Български Народенъ
Морски Сговоръ
Варна

Благодаря искрено Вамъ и на членовѣтъ на Сговора Ви за изказанитѣ ми по случай рождения день на Престононаследника поздравни и благопожелания.

Царьтъ

№ 317
16 юний 1938 г.

Негово Величество Царя

София

Членовѣтъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ и азъ честитимъ на Ваше Величество първия рождения день на любимия престолонаследникъ Симеонъ Князь Търновски. Богъ да го закриля, за да бждемъ щастливи да благоволятъ единъ день да Го зачислите въ редовѣтъ на младитѣ моряци.

Председателъ
Александъръ Маноловъ

По инициативата на Г. У. Т. и Съюза на моряцитѣ на

14 юний се свика въ организацията ни конференция за обсъждане начините на действие, за да се ускори разрешението на въпроса за Дунавското тър. корабоплаване. На конференцията бяха поканени търговско-индустр. камари и общините от крайдунавските ни градове Явика се представители на варненската и софийската търг.-инд. камари и представители на общините Видин, Лом и Русе.

Конференцията посети председателя на Нар. събрание г. Ст. Мошанов и министра на железниците, като изтъкна необходимостта от изготвяния закон за заем за дунавски търговски флот да се внесе на разглеждане още въ извънредната сесия на Нар. събрание.

И двамата обещаха пълно съдействие. Министърът на железниците изтъкна, че въпросът за дунавското корабоплаване е вече разрешен по начало и скоро ще бъде внесен въ Нар. събрание.

Конференцията изработи обстойно изложение по въпроса, за да бъде разпратено на всички министри и народни представители.

На 19 юний се произведоха въ Варна гребни състезания между учениците от варн. сръдно-учебни заведения и от спортния отред на клон на осморки на 2000 м. Състезателите се класираха както следва:

1. Лодка съ старшина Н. Втичев от VII в. кл. взема разстоянието за 11 минути и 21 сек.

2. Лодка съ старшина Михаил Ив. Христов от VI сборен кл. за 11 мин. и 50 сек.

Съ писмо № 7395 от 31 май т. г. министра на нар. просвѣта отпусна сумата 25000 лв. за подържане на гребни инвентаръ на отредите от крайдунавските градове. Сумата се отпусна въ връзка съ подготовката на гребния поход по р. Дунавъ.

Въ заседанието съ от 28 юний т. г. Гл. Упр. Тѣло утвърди управителното тѣло на пернишкия ни клонъ както следва: председател: Боянъ Димитровъ, подпредседател: Димитъръ Павловъ, секретаръ-касиеръ: Кирилъ Григоровъ съветници: Никола Петровъ и Щерю Щеревъ.

Провѣрителенъ съветъ: председател: Кирилъ Михайловъ — заклетъ счетоводителъ, заведующъ Бюро доставки при мини Перникъ. Членове: Ал. Николовъ — счетоводителъ въ отдѣленieto Електроснабдяване и централи при минитъ и Кирилъ Михайловъ — помощникъ контролоръ при минитъ.

Одобрени управителни тѣла на клонове. Въ заседанието си от 27 май т. г. Гл. упр. тѣло одобри управителните тѣла на следните клонове:

Бургасъ. Председател Борисъ Н. Станевъ, подпредседател Богданъ Ганчевъ, секретаръ Иванъ Райновъ, подсекретаръ Димитъръ Янакиевъ, касиеръ Любенъ Георгиевъ, домакинъ Петко Задгорски, съветници: Д-ръ Стефанъ Теневъ, Димитъръ Димитровъ, Стойчо Неновъ и Ст. Николовъ. Провѣрителенъ съветъ: председател Асенъ Ст. Минковъ, секретаръ Апостолъ Апостоловъ и членъ Борисъ Угаревъ.

с. Бѣла (Варненско). Председател Александъръ Топузовъ, подпредседателъ Алексъ Янковъ, секретаръ-касиеръ Петко Владовъ, членове: Йорданъ Иосифовъ и Димитъръ Я. Балтаджиевъ. Провѣрителенъ съветъ: Георги Георгиевъ, Кочо Минчевъ и Б. Тенчевъ.

Видинъ. Председател Р. Бораджиевъ о.з. полковникъ, подпредседателъ Г. Кожухаровъ — началникъ пристанището, секретаръ П. Даскаловъ — чиновникъ общината, касиеръ А. Цоневъ — основенъ учителъ, съветници Христо Тричковъ — основенъ учителъ, Борисъ Димитровъ — гимназиченъ учителъ, Д-ръ Илия Велковъ и 1 офицеръ заведующъ водния спортъ. Провѣрителенъ съветъ Николай Николаевъ — касиеръ Вид. попул. банка, Александъръ Митовъ — о. з. полковникъ, Натанъ Аллехъ — търговецъ.

Враца. Председател Лука П. Юрдановъ, подпредседателъ Гюлмезовъ, секретаръ Д-ръ Марковичъ, касиеръ Петъръ Кръстевъ, членове инженеръ Панчевъ, Д-ръ Недковъ

и Джандарски. Провѣрителенъ съветъ: председателъ Георги Пенчевъ, членове Любенъ Етоговъ и Нейко Орозовъ.

В.-Търново. Председател Маринъ Ганевъ — учителъ държ. търгов. гимназия, подпредседателъ Стоянъ Марчевъ — учителъ мѣжката гимназия, секретаръ Борисъ П. Тютоновъ — учителъ държ. търг. гимназия, касиеръ Иванъ Нанковъ —, прокуристъ въ банка Бѣл. кредитъ. Провѣрителенъ съветъ: Коста Атанасовъ — учителъ пенсионеръ, Иванъ Господиновъ — финансовъ чиновникъ, Милка Дочева — учителка държ. търг. гимназия, членове: Борисъ Геневъ — чиновникъ, Стефанъ Тенекджиевъ — адвокатъ, Д-ръ Ст. Караивановъ — градски лѣкарь.

Г.-Джумая. Председател Асенъ Тилевъ — касиеръ Б. Н. Б., подпредседателъ Д-ръ Благой Гавриловъ Инглизовъ — лѣкарь, секретаръ Славейко Ангеловъ Стояновъ — секретаръ окол. сѣдъ, касиеръ Станчо Филиповъ Георгиевъ — чиновникъ попул. банка, домакинъ Георги Мицовъ Вангеловъ — чинов. Макед. нар. банка. Провѣрителенъ съветъ: председателъ Георги Паскалевъ Балучевъ — директоръ М. н. банка, членове: Ангелъ Христовъ Миловонски — жболѣкарь и Никола Абджиевъ — дир. Б. н. банка.

Плѣвенъ. Председател Маринъ Милчевъ, подпредседателъ Ас. Кантарджиевъ — адвокатъ, секретаръ — Василь Петровъ — инсп. д-во „Балканъ“, касиеръ Христо Маринчевъ — учителъ, съветници: Ст. Кепкенезовъ — индустриалецъ, Илия Димитровъ — пенсионеръ и Симеонъ Маринчевъ — началникъ гара Плѣвенъ. Провѣрителенъ съветъ: председателъ Борисъ Поповъ — о. з. полковникъ, членове Христо Бърдаровъ — чинов. Б. з. к. банка и Илия Павловъ — книжаръ.

Петричъ. Председател Константинъ Ангеловъ — пенсионеръ, запас. офицеръ, подпредседателъ Д-ръ Константинъ Даскаловъ — лѣкарь, секретаръ Манчо Г. Манчевъ — гл. учителъ, касиеръ Апостолъ Димитровъ — дир. Макед. нар. банка, съветници: инженеръ Димитъръ Митковъ — дир. вод. синдикатъ, Никола П. Георгиевъ — агентъ Б. Н. Б. и Георги Благоевъ — дир. Б. з. К. банка. Провѣрителенъ съветъ: председателъ Христо П. Николовъ — пенсионеръ, секретаръ Димитъръ Ст. Узуновъ — чинов. Б. з. К. банка, членъ Стоянъ В. Константиновъ — търговецъ.

Русе. Председател Константинъ Доневъ Михайловъ — адвокатъ, 1 подпредседателъ Иванъ Хр. Фетваджиевъ, пом. кметъ, 2 подпредседателъ Стефанъ Ат. Узуновъ — държ. адв., секретаръ Владимиръ Георгиевъ Чавговъ — чиновникъ Б. Н. Банка, касиеръ Стефанъ Владевъ Мавродиевъ, чинов. флота, домакинъ Георги Михайловъ Ценовъ — чинов. флота, зав. спорта мичм. Тремолъ Ивановъ, флота, мед. съветникъ: Д-ръ Никола Джаковъ, мед. лѣкарь, технич. съветници: лейт. Петъръ Др. Рашевъ — флота, мичм. 1 р. Христо Д. Кукенски — флота, съветници: Аронъ Дж. Майеръ — адвокатъ, инж. Тодоръ Делистояновъ — инж. пристанището и Георги Обрешковъ — търговецъ. Провѣрителенъ съветъ: председателъ Христо Стомоанковъ — зам. прок. апел. сѣдъ, секретаръ арх. Стефанъ Т. Тоневъ — арх. на свобод. практика, членъ инж. Георги Тодоровъ Екимовъ — пристанищната секци.

Ямболъ. Председателъ Никола Т. Бояджиевъ — пенсионеръ, секретаръ Иванъ Д. Ивановъ — книжаръ, касиеръ Антонъ Ковачевъ — банковъ чиновникъ, домакинъ Димитъръ Андрѣевъ — учителъ, съветници: Стоянъ Митевъ — кметъ на града, В. Бончевъ — жболѣкарь и Ал. Нуранъ — аптекаръ. Провѣрителенъ съветъ: Иванъ Даовъ — аптекаръ, Л. Ламбриновъ — директоръ „Рако“ и Юрданъ Таповъ — банк. чиновникъ.

Съгласно писмото № 317 от 19 април т. г. на отдѣленieto за тѣлесно и държавно гражданско възпитание Главната Дирекция на Б. Д. Ж. е разрешила на организациите по тѣлесно възпитание патуване съ 65% намаление по Б. Д. Ж. за опредѣлено число патувания, когато ще ставатъ състезания за държавно първенство.

На организацията ни сж разрешени 6 такива патувания презъ годината, когато спортистите ще ги използватъ на групи отъ 8 души най-малко.

СЪДЪРЖАНИЕ:

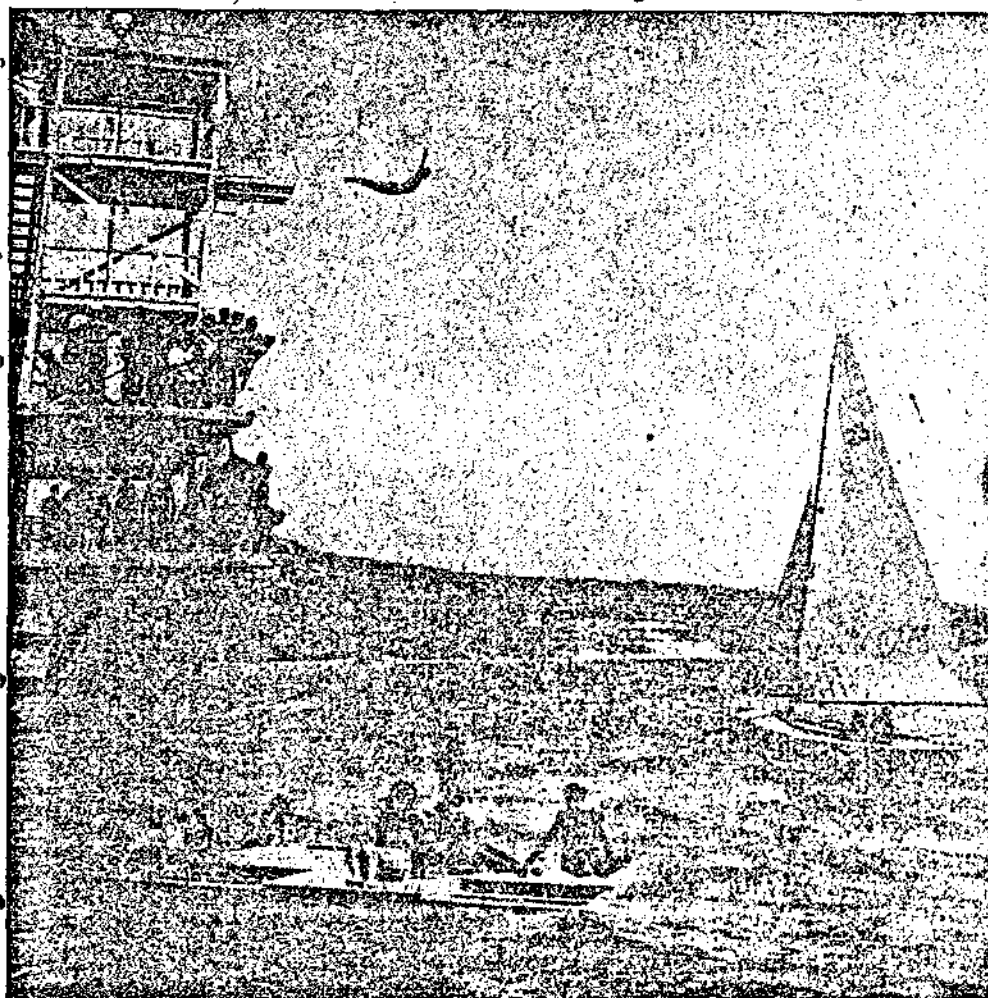
1. Детето на България — Б. Маковски,
2. Нашето дѣло — В. Игнатовъ,
3. Бъдещата морска война — Мичманъ отъ флота,
4. Изъ корабоплаването по Дунава — инж. Т. Делистояновъ,
5. Миширането на мраморноморските и бѣломорските пристанища презъ време на Балканската война — Сава Н. Ивановъ,
6. Край морето (стих.) — Ст. Ив. Стояновъ,
7. Шипка — В. И.,
8. Магия — Надя х. Йовкова,
9. Лѣчезарна Варна — П. Сн.,
10. Нашето корабоплаване по р. Дунавъ — В. Игнатовъ,
11. Стремезътъ на българитъ къмъ морето — Борисъ Сажзовъ,
12. Изъ живота и дейността на организацията.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалевъ, д-ръ Г. В. Паспалевъ и д-ръ П. А. Скорчевъ.

Посетете Варна

Посетете Варна

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНА

по своето

местонахождение

и климат

МОРСКИ КУРОРТ

въ юго-източна

Европа



Великолепенъ плажъ.

Най-модерно уредени морски студени и топли бани.

Всѣкавъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пѣрзалка).

Максимална лѣковитостъ

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

50% намаление за пѣтуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. Дансингъ-баръ.

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана“.

Музикални тържества.

КУРОРТА „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани.

Първокласенъ ресторантъ.

Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стантъ снабдени съ течаща 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.

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 Пирея.

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 сжщото време, да се видятъ останките и паметниците на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художественостъ, сж още недостигнати.

Пътуванията за Леванта — Близкия изтокъ се извършватъ съ голъми и луксозни параходи, типъ — „Царъ Фердинандъ“, при всички удобства за приятно и неусѣтно пътуване по морета, които съдържатъ безбройни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелитъ и осеяния 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 гѣний 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 и бързоходенъ параходъ „Евдокия“.

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

Пътуването между дветѣ 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, пътниците ношуватъ 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-во, 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-и юний до 15 септемврий, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сжщия параходъ, безъ прекъсване, освенъ презъ време на престоя на кораба въ нѣкое пристанище по разписание, както следва:

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

II. Ценитъ на билетитъ по нашето крайбрѣжие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лѣтното разписание, отъ 15-и май до 15 септемврий, съ право на ношуване 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 „Ц. Фердинандъ“ и „Бургасъ“ презъ лѣтните месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и ношуване 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 пълень дневенъ абонаментъ по 150 лв.

По крайбрѣжието отъ Варна до Ахтополъ и обратно, презъ лѣтните месеци, пълень 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 лв., а пълень 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.

