

МОРСКИ СЛОВОРЪ

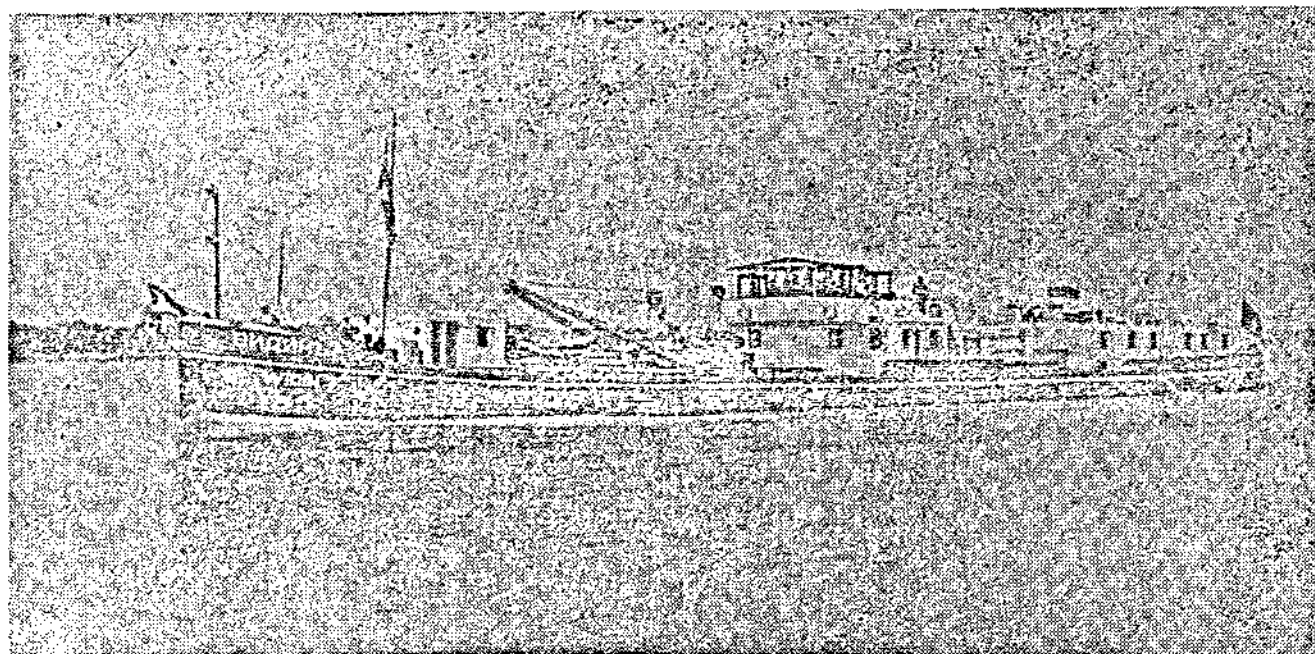


XVIII година

май, 1941.

5

БЪЛГАРСКО РЪЧНО ПЛАВАНЕ — РУСЕ



БЪЛГАРИ,

Корабитъ на Българското ръчно плаване (Б.Р.П.) сж въ деноношна служба на родното ни стопанство. Тъ поддържатъ пжтнически и товарни съобщения по Дунава, както въ нашитъ граници, така и далечъ отъ тѣхъ.

Пжтувайте по Дунава съ корабитъ на Б. Р. П.

Използвайте всѣкидневнитъ корабни товаропжтнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби—най-красивитъ, най-удобнитъ и най бързитъ на цѣлия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието както на новитъ двувинтови моторни, така и на любимцитъ на дунавци парни товаропжтнически кораби на Б. Р. П.

Давайте стокитъ Ви да бждатъ пренасяни отъ корабитъ на Б. Р. П. Тѣ ще бждатъ разнесени бързо и сигурно по всички пристанища на Дунава, отъ Сулина до Регенсбургъ.

Стоки отъ всѣкакъвъ видъ, предназначени за Сръдна Европа или отъ тамъ за България, се пренасятъ съ бързитъ товарни двувинтови моторни кораби на Б. Р. П. Тѣ сж снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на цѣлия Дунавъ.

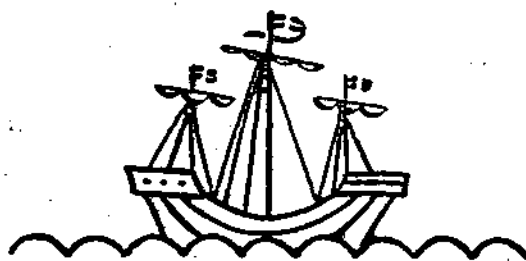
За Вашитъ стоки сж на разположение и влѣкачитъ и шлеповетъ на Б. Р. П.

За пжтуване или за превозъ на стоки по Дунава, отнасяйте се до:

Дирекцията на Българското ръчно плаване—Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92.

Телеграфически адресъ: РЪЧНОПЛАВАНЕ.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XVIII.
Варна, май 1941 год.

Уренда
Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ

Брой 5.
Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

„ЦАРЬ БОРИСЪ III“

Първиятъ пѣтнически корабъ на Българското рѣчно плаване пристигна въ български води. Съ пристигането и на другиятъ два отъ сѣция типъ ще се изпълни програмата, предвидена за снабдяването на тази служба съ кораби, като първи етапъ.

„Царь Борисъ III“ е най-новиятъ и най-модерниятъ пѣтнически корабъ на рѣката. Той съ достоинство ще носи името на Царя—морякъ, защото това име е свързано съ всички успѣхи на родното корабоплаване. Той ще бѣде символъ на устрема на едно поколение за достижения въ областта на корабоплаването, подкрепянь и умѣло насочванъ отъ единъ просвѣтенъ владетель, схващащъ правилно значението на тази стопанска областъ. Добре запознатъ съ морската ни идея и малцината труженици въ тази областъ, НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО никога не остави безъ внимание и поощрение всѣко начинание, целяще да допринесе за нейното развитие и успѣхъ. Всѣка придобивка въ това направление, макаръ и най-малката, радва най-много него, голѣмия любитель на морето и покровителъ на морячеството.

Когато българското знаме се развѣва надъ блѣнуванитъ южни морски простори, а българскитъ войски крачатъ къмъ етническитъ граници на племето ни, „Царь Борисъ III“ пристигна въ севернитъ български води, за да бѣде символъ на

една мъдра политика, която ни открива воднитъ хоризонти за стопански успѣхъ следъ вѣковни борби за обединение и сѣществуване на полуострова.

Наредъ съ голѣмитъ успѣхи на нашето историческо сѣществуване, той отбелязва една стопанска придобивка отъ епохално значение.

Българскитъ Народенъ Морски Сговоръ не може да не участвува въ радостта на това събитие, защото то е една отъ най-главнитъ точки на неговата дейна програма. Нашето морячество не може да не посрещне съ възторгъ този исторически моментъ, защото вижда въ него проявата на онази воля, която дава нова насока на нашата стопанска мощъ, а заедно съ това открива широки възможности за морскитъ труженици. Тъ могатъ да бѣдатъ спокойни за утрешния день, защото закрепването на Б. Р. Плаване е указателъ за постоянната насока, възприета вече отъ дѣржавата по отношение на корабоплаването.

„Царь Борисъ III“ пристигна въ български води за Тезоименния день на Височайшия си сѣименикъ, за да засили тържествеността на празнуването, съвпаднало съ тържеството на българската правда, чрезъ стопанскитъ възможности, които той носи.

За много години.

МОРСКИ СГОВОРЪ.

В. Игнатов

Българско рѣчно плаване

Улисана въ шеметните събития, които ни доведоха до въдворяването ни съ помощта на нашите върни бойни другари, въ владение на българските земи, оросени съ кръвта на стотици хиляди герои отъ три войни за националното ни обединение, нашата общественост мина почти незабелязано една голѣма стопанска придобивка, осъществена едновременно съ тържеството на българската правда. Новопостроениятъ лѣтнически корабъ „Царь Борисъ III“ пристигна въ български води, за да започне службата си въ Българското Рѣчно Плаване.

Може би това съпадение е случайно, но то е знаменателно. Обединението на българското племе съпада съ узрѣване на съзнанието за необходимостта да се използватъ водните блага. Новата държава прави завоевания въ всички области на своя животъ и твори истинското си величие. Зашото величието на една държава не се мѣри само съ нейното пространство.

Една държава е велика, когато е овладѣла напълно всички стопански фактори въ своите простори и ги е координирала въ хармонична работа, за да твори благата, необходими за развитието на общото и на отдѣлните личности. Тѣ отъ своя страна, схващайки значението на създадената общностъ въ интересите, бранятъ съзнателно съ цената на собствения си животъ държавата. Така постепенно държава и народъ създаватъ онази сила, която прави велика държавата. Тази сила е съвкупността на всички обществени елементи, които обуславятъ цѣлото.

Водната стихия е била и ще остане единъ отъ най-главните фактори за развитието на човѣчеството. Затова народи, които сж съумѣли да схванатъ значението на моретата и рѣките и сж ги използвали, сж се издигнали и процъвтѣвали. Затова и стремжтъ къмъ моретата е съпроводенъ съ кървави продължителни борби. Затова пъкъ този стремжъ не може да свърши до брѣговете на блѣнуваните водни простори. Тѣ трѣбва да бждатъ овладѣни и използвани, за да станатъ онзи необходимъ факторъ, който ще създаде величието на държавата. Само когато водната стихия стане елементъ въ сществуването и живота на народа и той започне да живѣе чрезъ нея, само тогавъ може да се каже, че този народъ е изградилъ здраво величието си на сществуващите три основни фактори въ живота: въздухъ, вода и земя.

Ето защо въ развитието на нашето Рѣчно корабоплаване ние виждаме придобивка въ пѣтя на овладяване на най-сщественъ факторъ за развитието ни, като държава. Съзнанието за тази необходимостъ съпада съ момента, когато ние излизаме на южния морски брѣгъ. Това е гаранция, че ние ще съумѣемъ да използваме тази ценна придобивка и не ще повторимъ историческите грѣшки на миналото.

Българското рѣчно плаване се създаде за да запълни една празнота, чувствувана отъ освободоникто ни насамъ. Едва сега ние можемъ да кажемъ, че р. Дунавъ започва да играе роля въ нашия животъ. Тя не е само северна граница, отъ която ние наблюдавахме движението на чуждите

знамена, но тя става нашъ воденъ пѣтъ, за да отидемъ ние сами къмъ най-големите пазари за нашите произведения. А това е отъ най-големо значение за нашето стопанство. Когато производството ни почувствува благодатното влияние на Б. Р. плаване върху навлата му и навременното му пренасяне до неговите пазари, тогавъ р. Дунавъ ще се почувствува като факторъ и въ най-затѣтената колиба на нашия производител. Тогавъ чрезъ Б. Р. плаване ние ще чувствуваме значението не само на корабоплаването, а и на р. Дунавъ, която е цененъ даръ на природата, за да бжде използванъ. Тогавъ ние ще знаемъ, защо го владѣемъ и ще го бранимъ не само защото е свързанъ съ скъпи спомени за минали борби, а защото е една необходимостъ за нашето сществуване и напредѣкъ.

П/х. „Царь Борисъ III“, по размѣри, устройство и скоростъ е единъ отъ най-добрите и най-модерните лѣтнически корабъ на рѣката. Съ тѣзи си качества той достойно ще представлява Велика България и ще служи, като указателъ за бързото развитие на Б. Р. плаване, което преди 6 години бѣше въ зародишно състояние.

Много борби се изживѣха, за да стигнемъ до днешното положение на рѣката. Когато преди 20 години Бѣлг. народенъ морски сговоръ, нададе тревоженъ викъ за нашето състояние на рѣката, ние бѣхме въ плачевно положение тамъ. Даже понтоните по пристанищата ни не бѣха български. Тѣ принадлежаха на чужденците, които обслужваха съ корабите си нашето крайбрѣжие. Малкото български служебни корабчета, за да пристанатъ къмъ нѣкое наше пристанище, трѣбваше да искатъ разрешение отъ чуждите агенции. Ние не бѣхме господари въ собствените си пристанища. Всички бѣха се примирили съ това положение и така бѣха свикнали съ него, че когато шепата дейци на организацията ни започнаха да изтѣкватъ, че то е несъвмѣстимо съ достойнството и суверенитета на държавата, служебните лица, натоварени да се грижатъ за пристанищата ни, излѣзоха въ защита на сществуващия редъ. Борбата се насочи срещу ръководителите на пристанищата ни политика. Тя бѣше изнесена предъ обществото и малкото идейни борци бързо спечелиха симпатиите и сътрудничеството на всички будни напредничави хора, защото борбата бѣше колкото навременна, толкова и права. Спечелената обществена борба трѣбваше да намѣри практическо разрешение. Свеждайки на тази почва въпроса, идеята срѣщна още по-големи спънки. Чужденците, господари на корабоплаването по рѣката, почувствуваха, че ще загубятъ положението, което имъ даваше толкова несмушавани до тогавъ изгоди отъ страната ни и поставиха въ действие цѣлото си изкуство, за да доказватъ несъстоятелността на издигнатите предъ обществото ни идеи. Пустнаха се въ ходъ всички срѣдства, за да се докаже, че корабоплаването по нашето крайбрѣжие е нерентабилно и съпроводено съ загуби за тѣхъ и че българска служба отъ този родъ ще бжде обречена отъ сществуващата конкуренция на загуба.

За да се даде всетаки отдушникъ на създа-

деното вече обществено мнение, появили се предложения да се създаде българско корабоплаване въ сътрудничество и съучастие на чужди корабоплавателни предприятия. Тези предложения целѣха по-скоро да обезпечат привилегии въ страната ни за чужди компании, за да се борят по-резултатно съ конкурентитѣ си, отколкото интереситѣ на нашето стопанство. Организацията ни схвана веднага голѣмата опасност, на която щѣше да се изложи българското корабоплаване съ такова разрешение на въпроса. Всички усилия се насочиха да се обори то, колкото примамливо и лесно осъществимо да изглеждаше. Издигна се лозунгътъ „по-добре да закъснѣе създаването на българското корабоплаване, но то да се запази само за български капитали“.

Колкото и предшествувашитѣ поколения да не сѣ схващали значението на корабоплаването, тѣ имаха заслугата, че запазили тази голѣма стопанска област отъ чужденцитѣ.

Презъ 1925 година въ Министерството на Търговията се свика конференция, която да проучи въпроса за създаване на българско корабоплаване на р. Дунавъ и да подготви неговото решение. Конференцията намѣри, че създаването на българско параходство на Дунавъ е необходимо и напълно възможно, но тя завърши само съ тази си констатация. Въпросътъ отново замръ. Организацията отново заработи. Презъ 1929 година биде назначена комисия въ Министерството на Желѣзницитѣ, която да подложи на всестранно разглеждане въпроса относително създаването на едно търговско параходство, което да улесни и засили българския износъ презъ Дунавските ни пристанища. Въ комисията взеха участие представители на пристанищното отдѣление, инспекторътъ по корабоплаването, длѣжностъ създадена подъ натиска на общественото мнение и водената борба, Гл. инспектори, юристъ и дейци за стопански проучвания отъ Б. Д. Желѣзници и този отъ Дунавския секторъ, Представителъ на Б. З. К. Банка, на Русенската Търг. Индустр. Камара и на организацията ни.

Въ заседанията на тази комисия получиха отражения всички скрити сили, които бѣха пуснати въ ходъ, за да спънатъ правилното разрешение на въпроса. Тукъ си дадоха сражение бюрократичното схващане на пристанищната ни служба и нейнитѣ нужди съ новото разбиране за значението и развитието на корабоплаването и неговото бждеще. Следъ дълги спорове и тенденциозни смѣтки за нерентабилността на едно самостоятелно българско параходство по р. Дунавъ, комисията даде следнитѣ заключения:

1. Да се проучи възможността за образуване на едно параходство подъ българско знаме, въ сдружение съ друго чуждо параходство при посоченитѣ условия.

2. Да препорѣчва на заинтересованитѣ учреждения, Б. З. К. Банка и Русенската търговска камара, съ съдействието на пристанищната служба, организирането на бързъ превозъ за зеленчукъ, грозде и др. плодове, яйца и др.

3. Да препорѣчва най-настойтелно по-скорошното създаване на осигурителния фондъ за засилване плавателния съставъ на дунавската превозна служба.

Този протоколъ бѣше подписанъ на особно

мнение отъ представителя на организацията ни, инспекторътъ на корабоплаването и представителя на Б. З. К. Банка. Тѣ застанаха на становището, преди да се пристѣпи къмъ създаването на параходството въ широки размѣри, да се приспособятъ за превозъ съществуващитѣ налични кораби и да се започне крайбрѣжната служба, която чрезъ резултатитѣ и безспорната си рентабилностъ, ще докара разрешаването на голѣмия въпросъ само съ български срѣдства, а за превоза на сезоннитѣ ни произведения да се създадатъ моторни шлепове съ хладилници.

И този протоколъ остана безъ приложение. Комисията даде възможностъ обаче да се проявятъ всички скрити сили на противодействието и да се уясни обстановката.

Презъ 1930 година въпросътъ се поде отъ Търновската постоянна комисия, която взе инициативата да се свика нова конференция въ София, за да се занимае съ въпроса за бързия превозъ на зеленчуци, плодове и пр. Заключенията и на тази конференция бѣха напълно благоприятни за създаване на бързия превозъ. Въпросътъ не слизаше отъ сцената, но разрешението му не можеше да се получи.

Следъ нови изложения, срещи, резолюции и пр. презъ 1932 година се свика конференция въ Министерството на Земедѣлието, която да разгледа въпроса за създаване на превозна служба по р. Дунавъ за нашитѣ земеделски произведения, но и тази конференция не даде резултатъ.

Започна да се оформява обаче разбирането да се пристѣпи къмъ създаване на рѣчно плаване чрезъ приспособяване на съществуващитѣ пристанищни кораби, които стояха неизползувани. Съ това щѣше да се даде отдушникъ на общественото мнение.

Следъ дълги спорове и проучвания между отдѣлението за корабоплаването и Главната Дирекция на Желѣзницитѣ бѣха изработени проекти за приспособяване на два отъ пристанищнитѣ влѣкачи за крайбрѣжно корабоплаване. Плановитѣ за тѣхното приспособяване, както и всички подготвителни работи бѣха приготвени, но разрешениятъ първоначално проектъ бѣше спрѣнъ отъ Дирекцията на Желѣзницитѣ. Промѣната въ тази дирекция презъ 1934 година даде възможностъ наново да бжде поставенъ въпросътъ за разрешение и презъ 1935 година този проектъ се осъществи. Дунавското корабоплаване, макаръ и въ недостатъченъ видъ, следъ голѣма и скрита съпротива, която проваляше и частнитѣ инициативи въ тази областъ, се създаде вече. Особното мнение въ първия протоколъ по този въпросъ се изпълни следъ 5 годишна борба.

Новата служба се откри на 17 мартъ 1935 година. Българското Рѣчно Плаване започна своя животъ чрезъ Рѣчното Крайбрѣжно Плаване. Новата служба даде неочаквани резултати. Тѣ надминаха предвижданията и на най-върлитѣ защитници на идеята. Въ кжсо време службата се видѣ въ невъзможностъ да задоволи нуждитѣ, въпрѣки усиленото денонощно използване на корабитѣ и презъ 1936 година се започна проучване за разширение на службата. Презъ 1937 година се установиха типовеѣ кораби, които следва да се порѣчатъ, но мжчнотията да се намѣрятъ необходимитѣ за це-

лът кредити не можа да се преодолѣе. Въпросътъ взе определѣна форма, когато Б. З. К. Банка изказа готовностъ да отпусне нужния заемъ. Законътъ бѣше изготвенъ, но въпреки всичко въпросътъ неможа да се разреши. Задкулиснитѣ прѣчки продължаваха да спиратъ развитието на въпроса. Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ използва всички възможни срѣдства за въздействие, като предизвика постъпки отъ крайбрѣжнитѣ клонове на р. Дунавъ и съ специални делегации врѣчи изложения по въпроса, а на 14 юний 1938 година се свика конференция въ София отъ представители на Б. Н. М. Сговоръ, Съюза на моряцитѣ, търговско индустр. камари, общинитѣ отъ крайбрѣжнитѣ градове и народни представители, която конференция наново изработи и врѣчи обстойно изложение. Най-после гласуваниятъ на 20 юлий 1938 г. законъ за 150 милиония кредитъ за Дунавското корабоплаване даде окончателното разрешение на въпроса, който се осъществява съ пристигането и на пѣтническитѣ ни кораби.

Какъ се е развивала службата, създадена съ толкова усилия и борби, може да се види отъ следната таблица:

Година	ПРЕВОЗЕНИ		Бруто приходъ	Бруто разходъ	Рентабил- ностъ
	тонове стоки	пѣтници			
1935	4053	37143	3295361	3098896	1.77%
1936	7652	131443	5612723	5269687	3.41%
1937	7692	138437	6735101	5878279	9.76%
1938	8626	156843	8494836	6371736	26.40%
1939	9408	154849	9036465	6695198	33.60%

Мичманъ отъ флота

Борбата за Атлантическия океанъ

Ето че преди месецъ многопочтенитѣ джентлемементи отъ отпѣтъшнитѣ брѣгове на океана заявиха, че нѣма смисълъ да строятъ кораби, танкове и самолети, ако тѣ ще трѣбва да рѣждясватъ въ американскитѣ пристанища, „или да отидатъ на дъното на морето!“ „Ние сме длѣжни, казаха тѣ, да построимъ мостъ отъ кораби и да го охраняваме отъ неприятелскитѣ нападения за да могатъ тѣ да достигнатъ действително на мѣстата, за които сж предназначени. Ето защо е необходимо борбата въ Атлантическия океанъ да бѣде спечелена на всѣка цена.“

Въ действителностъ тази борба се води вече отдавна, и, въпреки усиленитѣ атаки на германскитѣ морски и въздушни сили, последната фаза на подводната война не се е започнала истински.

Англичанитѣ вече не сж въ състояние да премълчаватъ своитѣ загуби. Така напримѣръ застрахователниятъ синдикатъ на английския Ллойдъ, опровергава цифрата за числото на потопения търговски тонажъ отъ кораби, на своето министерство, като съобщава че по неговата статистика за 18 месеца отъ войната т. е. до 1 мартъ 1941 год., сж загинали 1245 търговски кораба съ общъ тонажъ около 5,000,000 тона. Отъ тѣхъ 4,962,257 тона сж принадлежащи на Великобритания или плаващи

стойността на тритѣ парахода на рѣчното плаване е взета 11,041,800 лева. Амортизацията за 1935 год. е около 8%, а за следнитѣ години по 10% отъ общата сума 1,038,000 лева.

Ако се събере чистиятъ приходъ за първитѣ 5 години съ амортизационния фондъ за сѣщото време, покрива се стойността на параходитѣ, т. е. тѣ сж се откупили въ началото на службата си. Това е най-доброто доказателство за значението на тази служба и най-ясно показва, защо срѣщаше такава силна опозиция нейното създаване.

Най-после мрежата на противодействието е разнебитена. Нека сега се насочатъ усилията въ творчество, което да възстанови бързо това, което по много и различни причини ние не можахме до сега да осъществимъ. Защото ние се явяваме въ последния часъ, когато на р. Дунавъ може да се създаде успѣшно самостоятелна служба. Силната конкуренция и голѣмитѣ интереси на стари въ тази областъ напреднали държави можаха да направятъ невъзможно създаването на българското паравождение. Благодарение на стеклитѣ се събития, то е изправено предъ добри изгледи. Усилената дейностъ на рѣката въ периода на формирането на нашата служба е благоприятно обстоятелство, за да може тя да се закрепи финансово и организационно, та да се подготви за трудни моменти, които въ търговската дейностъ не сж изключени. Дългъ на всички ни е да бдимъ за закрепването на тази служба, като предпочитаме българското знаме за превозъ по рѣката, защото то единствено е, което гарантира на цѣлото ни стопанство спокойно развитие, отъ което зависи и собственото му процътяване.

подъ нейнъ контролъ. Този тонажъ е равенъ на една четвъртъ отъ английския търговски флотъ, като една шеста пѣкъ отъ него се пада на корабитѣ на съюзнитѣ на Англия държави. Цифритѣ обаче показани отъ Ллойдъ не сж напълно вѣрни. Презъ миналата война, сѣщиятъ официално и умишлено забавяше публикуването съ по нѣколко месеца, тъй като по неговитѣ правила загубата на корабитѣ изчезнали безследно, се признаватъ за загинали едва следъ половина година; въ тази статистика не се включватъ сѣщо корабитѣ, намиращи се въ разпореждане на военния флотъ и за потъването на които английското адмиралтейство нищо не е съобщило. Въ действителностъ по германски сведения презъ сѣщия този срокъ сж били унищожени въ повече 2,000,000 тона.

Нарастващитѣ за всѣка изминала седмица загуби се виждатъ сѣщо и отъ всѣкиседмичната английска статистика, въ която макаръ и да се изключватъ известна категория кораби, съ което се намаляватъ даннитѣ за действително потопения тонажъ, все пакъ се вижда че презъ последната седмица на м. февруарий, тя е дала 29 потопени кораба съ общъ тонажъ 148,038 тона и презъ първата седмица на м. мартъ — 98832 тона (въ това число обаче не влизатъ повреденитѣ кораби и други десетки и сто-

тици такива получили попадения отъ самолетнитѣ бомби и изискващи често поправки по нѣколко месеца). Само споредъ английски сведения за две седмици цифрата на загубения тонажъ се равнява на една четвърта отъ годишната постройка на търговскитѣ кораби въ Великобритания, и тия на цѣлия такъвъ построенъ въ Америка презъ течение на 1939 година! Така че ако вземемъ за върни само английскитѣ цифри, ясно е, че количеството на превознитѣ търговски кораби въ океана въпрѣки новитѣ постройки, се намалява.

Заедно съ това презъ месецитѣ мартъ и априлъ германскитѣ успѣхи сж се увеличили. Самолетитѣ всѣки день потапятъ по нѣколко кораба. Подводницитѣ сжщо не оставатъ назадъ и като не се считатъ ежедневнитѣ имъ успѣхи, както разказва командантъ на единъ холандски корабъ, на 6 мартъ на 1000 мили западно отъ Ирландия, единъ конвой охраняванъ само отъ четири торпедоносци е билъ атакуванъ отъ подводници, които потопили петъ кораба съ общъ тонажъ 48646 тона. Между тѣхъ е билъ и единъ отъ най-големитѣ въ свѣта корабъ-плаващъ арсеналъ. Германската информационна служба на 29 мартъ съобщи, че сж потопени отъ подводници 59500 тона търговски кораби. На 20 мартъ въ района около Исландия германскитѣ подводници въ продължение на нѣколко дена сж нападнали единъ конвой пътуващъ за Англия и сж потопили 11 кораба съ общъ тонажъ 77000 тона.

На 18 мартъ т. г. Чърчилъ съобщи, че германскитѣ кораби сж разпространили своята дейностъ до 45° западна дългота т. е. на две трети отъ океана. Това изявление може да се съпостави съ обстоятелството, че на 22 мартъ една силна ескадра отъ германски линейни кораби, подъ командата на адмиралъ Лютенсъ нападна въ Атлантическия океанъ и потопи 22 въоръжени търговски кораба съ общъ тонажъ 116,000 тона като взе въ пленъ на борта си и 800 спасени моряка. Германскитѣ надводенъ флотъ прояви още веднажъ своята активностъ, нанасяйки съ своята смѣлость чувствителни загуби на противника.

Въ връзка съ поправяне на времето и утихането на морето сж зачестили и торпеднитѣ атаки на торпеднитѣ катери. Така на 25 февруарий при атаката на единъ конвой, единъ катеръ е потопилъ английския торпедоносецъ „Ексмуръ“ (900 т.), но търговскитѣ кораби отъ конвоя не пострадали. На 7 мартъ предъ брѣговетѣ на юго-източна Англия, нѣколко съединения торпедни катери сж извършили масова атака на другъ конвой и въпрѣки силното противодействие, потопили два ескадрени торпедоносци отъ по 1090 т., два танка и осемъ товарни кораба. Всички торпедни катери следъ като взели на борта си доста пленници, се завърнали въ базитѣ си. Въ този день английското адмиралтейство съобщи за загубата на торпедоносца „Данти“.

Прави впечатление, че на торпеднитѣ катери се е удало да потопятъ доста торпедоносци, които сж едни отъ най-подвижнитѣ кораби на флота. Изглежда, че това се дължи главно на обстоятелството, че е трѣбвало въ повечето случаи да се жертвуватъ, като влизатъ въ бой съ торпеднитѣ катери, за да дадатъ възможностъ на търговскитѣ кораби да избѣгатъ.

До 15 мартъ, споредъ английски сведения, Великобритания е загубила 45 кораба отъ този типъ. Въ началото на войната тя имаше 250 торпедоносци заедно съ тѣзи намиращи се въ корабостроителницитѣ.

Къмъ тази цифра трѣбва да се прибавятъ и 50 стари американски торпедоносци, предадени имъ отъ американския флотъ, единъ норвежки, четири холандски, два полски и 10 френски. Едва ли обаче тѣ сж могли да замѣстятъ количествено и качествено загубенитѣ и изваденитѣ отъ строя торпедоносци. Отъ друга страна 84 френски торпедоносци прекратиха войната. Въ началото на неограничената подводна война презъ 1917 г. само Великобритания сама имаше 400 торпедоносци. Явно е, че единъ отъ най-важнитѣ типове бойни кораби, необходими за борба съ подводницитѣ, сега сж въ голѣмъ дефицитъ.

Но не биха ли могли въ тази областъ да помогнатъ бързо США?

Споредъ новия законъ за подпомагане на Англия и правата дадени споредъ сжщия на президента г. Рузвелтъ, последниятъ нѣма право самъ да разреши въпроса за конвоиране на транспортнитѣ кораби, съ корабитѣ на американския боеенъ флотъ. Самиятъ законъ обаче за предаването на военни материали за временно ползуване е толкова широкъ, че неговото тълкуване може да се сравни съ Талмуда!

Отъ друга страна законътъ предвижда предаването на Великобритания военни кораби, които „не сж необходими“ за американския воененъ флотъ.

Това разбира се е въ твърде голѣма зависимостъ отъ тревожното положение въ Тихия океанъ.

Ето защо за кои кораби ще смѣтне Рузвелтъ, че „не сж необходими“, това съ сигурностъ никой не може да каже. Ако се сжди по едно съобщение на американската преса, въ США сж решили да предадатъ на Великобритания до края на текущата година на нѣколко пъти още 99 военни кораба, а именно: 55 стражеви кораба, 18 катери, 9 стари подводника и 17 изтрѣбители. Отъ друга страна морскиятъ министъръ Ноксъ заяви на нѣколко пъти, че количеството на торпедоносцитѣ е недостатъчно за нуждитѣ на США. Въ действителностъ торпедоносцитѣ сж Ахилесовата пета на американския флотъ и въ настояще време той има само 81 съвременни и 122 остаряли кораби отъ този типъ.

Това поставя една трудна задача за разрешаване предъ американския флотъ въ случай на конфликтъ съ Япония — особено тогава, когато ще се наложи да се конвоиратъ американскитѣ търговски кораби.

Въ такъвъ случай може съ положителностъ да се смѣта, че до масовото влизане въ строя на новитѣ американски торпедоносци, Великобритания не може да разчита сериозно на подрѣжката на тѣзи американски кораби. Що се отнася до помощта отъ други типове военни кораби, това ще зависи отъ количеството и качеството на сжщитѣ. Нѣколко десетки стражеви кораби и катери сж действително една чувствителна подкрепа. Но за да се спечели борбата срещу подводницитѣ въ Атлантическия океанъ, сж необходими много по-

вече, и то не само малки кораби и останали подводници, но изтръбители, бързоходни стражеви кораби с голъма районъ на действие, па даже и линейни кораби, които да пренесат борбата въ близостъ на неприятелското крайбрежие.

Разрешението, да се ремонтиратъ и модернизируютъ английскитъ военни кораби въ пристанищата на США, въпрѣки международната конвенция, облекчава действително до известна степенъ англичанитъ. Ремонтътъ на английскитъ повредени кораби е твърде много затрудненъ особено въ нѣкои отъ тѣхнитъ пристанища на острова. Въ други той почти е съвсемъ невъзможенъ, поради разрушенията, нанесени отъ германската авиация. Отъ това разрешение обаче ще могатъ да се възползватъ само онѣзи кораби, чиито повреди ще имъ позволятъ да преминатъ океана.

По отношение пъкъ на търговскитъ кораби, които биха могли да се предадатъ на Англия отъ США, положението е още по-лошо. Запитанъ по този поводъ председателятъ г. Рузвелтъ на 15 мартъ т. г. е отговорилъ: „Сега въпросътъ за продаването на търговски кораби не е повдигнатъ. Тонажътъ на нашия търговски флотъ е не достатъченъ за нашитъ нужди“. Въпрѣки това заявление, само следъ нѣколко дена американската агенция „Юнайтедъ пресъ“ съобщилъ отъ Вашингтонъ, че скоро 50 стари търговски кораба ще бждатъ предадени на Великобритания. Тогава на кого да се върва?

Както е известно, масовата постройка на търговски кораби въ США макаръ и да е започнала въ началото на тази година, въ действителностъ новопостроенитъ такива ще започнатъ да влизатъ въ строя не по-рано отъ началото на идущата година. Отъ тукъ излиза, че за дълго време още англичанитъ ще трѣбва да се продоволствуватъ само съ своитъ търговски кораби, като за покриване на загубитъ си въ Атлантическия океанъ иззематъ постоянно своитъ търговски кораби отъ тихоокеанскитъ и другитъ по-малко важни морски съобщителни линии.

Въ заключение може да се каже, че новиятъ американски законъ ще подобри до голѣма степенъ положението на Великобритания въ борбата ѝ за Атлантическия океанъ, но трѣбва да се помисли, че въ близкитъ месеци, до като успѣе да се развие напълно масовото производство на военнитъ и търговски кораби въ США, той нѣма да окаже никакви решителни резултати. Въ този именно не малъкъ срокъ отъ време, германскиятъ флотъ съ своитъ подводници и авиацията ще продължава своитъ операции, което ще доведе борбата до единъ твърде своеобразенъ мащъ, въ който ще се види, кой е по чевръстиятъ — дали германцитъ въ потапянето на корабитъ или англо-американцитъ въ строежа на нови кораби.



Добринъ Василевъ

Бѣло море въ представата на българитъ

Постепенно, въ продължение на много години и днесъ вече почти завършено и закрѣплено, у народитъ се сложи и слага убеждението, че, както всѣки народъ има неотмѣнимото право на свободното политическо, етническо, езиково и културно съществуване, избирайки самъ, безъ посредници или предварително наложено опекуство, външно и вътрешно, своето самоуправление и видъ на външно-политически отношения, така и всѣки народъ трѣбва да има изходъ на море, безъ огледъ дори и на нѣкои други съображения.

Не може днесъ да се откаже на никой народъ нуждата отъ владение на колкото и да е малка ивица морски брѣгъ, прозорецъ къмъ свѣта и не може да се поддържа сега, че може да има народи, които да не заслужаватъ тая изгода. Дори най-малкиятъ европейски народъ — баскитъ иматъ морски брѣгъ — на бискайския заливъ.

Така морето се явява блѣнъ, стремежъ въ културно-историческия животъ на всѣки народъ, така то се е сложило и въ идеалитъ на българитъ, на българския народъ.

Този стремежъ, независимо отъ съображения отъ стопанско, етнографско, военно и политическо естество, изтъквани въ моменти на реално-геополитически изисквания, се откроява върху една основа, на която сж отразени пречистенитъ отъ временното исторически тежнениа, сложени въ народната душа.

Не само като предметъ на етнически достигъ, Бѣло море се е слагало въ възжеленията на бѣло-морскитъ българи. То е живяло въ тѣхната пре-

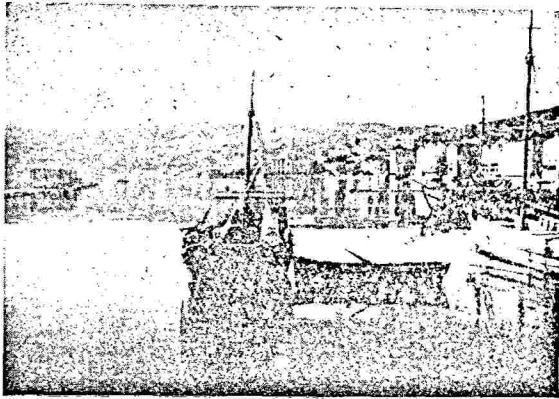
дстава и като вѣченъ стремежъ — стремежътъ на всички народи къмъ топлиѣ морета, къмъ югъ, който ще ни сближи съ другитъ народи най-сигурно. „Югъ“ — това е магическото въздействие и внушение, живящъ трептушо, както въ народното творчество, така и въ обоснованитъ изисквания на културната общественоостъ.

Това иде отъ представата за благодатъта на топлиѣ страни, така благотворно влияещи върху човѣшкото тѣло, както и върху началата на дълничния стопански обходъ на човѣка, на стопанския дѣецъ.

А за културния носителъ, за обобщителния изразителъ на историческото оправдание на българския народъ, за интелегента-българинъ, въоръженъ съ познанията върху класическата древностъ, Бѣлото море е и Егеятъ, люлката на древно-елинската култура и на ненадминатата до сега по сочностъ и естетично удовлетворение древно-елинска митология — Егеятъ, Егейското море, на което и възрастналиятъ въ своето културно-историческо съзнание българинъ е убеденъ, че може и днесъ още да прибави, облѣхани отъ неговия собственъ духовенъ животъ, културни ценности.

Подхранва се това културно сътрудничество, както отъ историята, така и отъ етническата ударна сила на цѣлъ единъ народъ, който съ свои племенни вълни въ продължение на близо четиринадесетъ вѣка животъ на балканския полуостровъ е допрялъ до брѣговетъ на Егея, Пропонтида и Хелеспонта.

Ако въ миналото достигането му е било мечта,



Пристанището на Кавала

и отъ държавническа нужда и отъ лична угода въпросъ за осъществение, само у Симеона, у Самуила, у Иоана—Асеня и на нѣколцина тѣхни приближени, днесъ, отъ къмъ срѣдата на миналия вѣкъ, Бѣлото море заема широко мѣсто въ историческото съзнание, въ мисълта за крайнитѣ граници, до които може да достигне българската властъ, на интелигенцията и у известни народни слоеве.

То живѣе като примамливъ обсегъ у родопския труженикъ, у тракийския земеделецъ и особено у общобългарския риболовецъ. То е поводъ налагащъ, се за достигане граница у всички, които иматъ планъ и задача да опознаятъ всички земи, гдето се говори български.

Най-после, когато въ мислитѣ на всички ония непредубедени отъ други съображения дейци се слага макаръ и отдалечъ още очертанието на едно международно сътрудничество, въ състояние да отстрани тия страшни сблъсквания, каквито свѣтътъ, а най-вече Европа преживяватъ отъ тридесетъ години насамъ, то всѣки е съ право убеденъ, че то е немислимо безъ стѣпването на българина на бѣломорския брѣгъ. И въ тоя прогледъ, никой другъ народъ не може обосновано да му отрече тая повеля. Защото всеобщо сътрудничество значи и всеобщо ползуване и цѣлостна връзка съ свѣта.

„Азъ виждамъ вече Бѣло-море, пише единъ български офицеръ, подполковникъ Теодоръ попъ Василевъ, отъ 10 пех. Родопски полкъ, презъ м. ноември 1912 г.—единъ планинецъ,—въ едно свое писмо — „ний стигаме най-после до него. Устието на Марица е предъ насъ!“

„Днесъ поздравихме съ ура Бѣлото море“, пише единъ войникъ, пакъ планинецъ, отъ сжщото време, до народния поетъ Иванъ Вазовъ.

Бѣлото море се очертава въ съзнанието на всички като крайна южна граница, естествена преграда, естественъ изходъ и завършекъ на походи и пориви.

Въ въображението на ония, които сж го видѣли или сж стояли на брѣговетъ му, то израства като широко разтворенъ порталъ къмъ свѣта, като прагъ, на който трѣбва да се застане въ поза на стопански стражъ.

Ония, които сж гледали вечеръ залѣза на слънцето надъ далечнитѣ сини очертания на островитѣ Тасосъ и Самотраки отъ Макри и Марония,

ония които сж губили погледъ въ блѣскаво-бѣлото сияние на неговитѣ води при Порто-Лагосъ и устието на Места или отъ възвишенията на най-богатия съ древности на балканския полуостровъ градъ Кавала сж нахвърляли погледъ въ дълбинитѣ на това загадъчно и шепнещо море, върнали се въ планинскитѣ си заселища, сж запазили образа на едно море — видение, на едно море—приказка, море—изворъ на толкова много богатства и храна.

Когато на Лондонска България — по лондонския миръ отъ 17 май 1913 г. — най-големата до сега следъ Иоана Асеня — биде даденъ бѣломорски брѣгъ отъ Еносъ до Орфано, повече отколкото срѣдниятъ български интелигентъ отъ преди 1912/13 би могълъ да си въобрази—Бѣломорието израстваше въ цѣлата си широта предъ очитѣ на българитѣ.

Тамъ се намѣриха следитѣ на Момчила, риболовскитѣ устреми на родопскитѣ българи, споменитѣ на набѣзитѣ на Иоанъ—Асеня и Калояна.

Историческото съ етническото даде плътъ на една представа у българското общество за неоспорвано и неотмѣнимо притежание на бѣломорски брѣгъ.

Презъ седемъ вѣка напорътъ на българитѣ отъ Асеновската епоха до днешнитѣ идеали биде свързанъ въ едно не само държавно-политическо и стопанско, но и културно-историческо повеление.

Така живѣе Бѣлото море въ представата на българитѣ.

Та нашето време бѣ длъжно да я окръгли, да я осмисли, да я осочни—тая представа—и да я сложи като реално изисквание, починъ за реална нужда.

Най-преднитѣ представители на българското племе направиха това. Вазовъ писа въ 1912 г.:

Приветъ вамъ класични талози
Приветъ вамъ отъ нашия Балканъ!
Не идемъ като гости на вази
А стигаме скъпий си блѣнъ

(„Предъ Бѣлото море“)

Траяновъ събуди мечтата:

„Вѣйте вѣтрове, приспете
Стража вѣчно буденъ Шаръ
На чадата си завета
Въ блѣска на три морета
Да съзре на сънь макаръ.“

(„Българска пѣсенъ“.)

А Яворовъ очерта границитѣ на едно лично и общонародно културно и политическо труженичество въ границитѣ на:

„Отъ Дунава до Егея бѣлъ
И отъ Черното море
До Албанската пустиня.“

(„Нощъ“)

Единъ чирпански търговецъ отъ къмъ 1860—1870, Димитъръ Матевски, по-после народенъ учителъ и революционеръ, е носилъ стока на салове отъ сегашното с. Черноконово чакъ до Еносъ все по Марица, до Бѣло море, до Еносъ, до Сароския заливъ.

Това остава като исторически фактъ, като стопанско дѣло, като указание за утрешни стопан-

ски възможности и изгледи, все свързани неразривно съ Бѣлото море.

Освенъ лѣтописецътъ отъ XIII-я вѣкъ, освенъ историкътъ отъ XIX вѣкъ, ето какъ и стопанскитѣ дѣецъ, въ по-непосрѣдствени задачи, е наложилъ една представа у своето поколѣние и у потомството за Бѣлото море, за топлия юженъ изходъ на българската плодородна земя.

„Тамъ долу на югъ, къмъ Бѣлото море“, казва загорскиятъ селянинъ, когато сравнява благодатъта на земята, която оре, съ възможноститѣ на едно улеснено нейно стопанисване.

„Къмъ Бѣло море отиватъ тия птици, говори търновскиятъ градинарь, когато сжди за границитѣ

на сезонитѣ, отъ които зависи растежътъ на неговитѣ зеленчуци.

Топлата милувка на Бѣло море се чувствува и по Странджа — вижъ романа на Константинъ Петкановъ: „Старото време.“

„Да се стоплимъ и ний на бѣломорския брѣгъ, казва интеллигентътъ.

А учащиятъ, като гледа картата и вижда отвора, който почва отъ Търново-Сейменъ и Сакаръ-планина по долината на Марица чакъ до Еносъ, вижда какъ самитѣ български планини и равнини по единъ естественъ улей пращатъ своитѣ дарове на Бѣлото море.

п. в.

Боятъ между линейнитѣ кръстосвачи „Хуудъ“ и „Бисмаркъ“

На 23 май, далечъ въ севернитѣ води на Атлантическия океанъ, между Гренландия и Исландия, се разигра едно гигантско морско сражение между най-големитѣ линейни кораби на свѣта, английскиятъ линейенъ кръстосвачъ „Хуудъ“ и новопостроения германски линейенъ корабъ „Бисмаркъ“. Последниятъ излѣзе победителъ, но два дена, следъ като бѣ изпратилъ противника на дъното на океана, последва и той неговата участъ, нападнатъ отъ многобройни английски бойни кораби и самолети.

Линейниятъ кръстосвачъ „Хуудъ“ носи името на прочутия английски адмиралъ Хуудъ, рицаръ и горещъ последовател на Нелсонъ, загиналъ въ Скагеракския бой заедно съ своя корабъ „Инвенсибълъ“.

Плановеѣ за изработването на „Хуудъ“ бѣха изработени една година преди прочутото сражение при Скагеракъ, като заедно съ него е трѣбвало да бждатъ построени още два линейни кръстосвача отъ този типъ — „Ансонъ“ и „Хауай“.

Следъ боя при Скагеракъ обаче, се оказало, че бронята, която била предвидена да се постави на този корабъ не можела да издържи германскитѣ снаряди. Това наложило да се преработятъ основно плановете, при което скоростъта му била увеличена съ две мили въ часъ.

Строежътъ на „Хуудъ“ и неговитѣ побратими, започналъ на 1 септемврий 1916 год. и на 29 августъ 1918 год. билъ спуснатъ на вода при Клид-банкъ отъ заводитѣ на Джонъ Браунъ, които по-късно построиха „Куинъ Мери“ и „Куинъ Елизабетъ“. На тържеството при пускането му присъствувала вдовицата на адмиралъ Хуудъ, която му станала и кръстница.

Корабътъ билъ довършенъ презъ 1920 г., а резултатитѣ отъ направенитѣ проби били много добри и споредъ мнението на тогавашнитѣ морски специалисти, това бѣ единъ отъ най-сполучливо построенитѣ типове бойни кораби. Неговото въоръжение и скоростъ го поставяха въ редицата на най-модернитѣ и силни линейни кораби въ свѣта.

Строежътъ на неговитѣ събратя билъ прекратенъ, защото южно-африканскиятъ съюзъ, който презъ миналата война се нагърбилъ съ постройка

ването имъ, следъ подписването на мира, се отказалъ да даде нуждитѣ срѣдства.

Въ състава на английския линейенъ флотъ „Хуудъ“ е влѣзълъ презъ 1922 год. Той имаше 42100 тона и бѣ опредѣленъ за флагмански корабъ на така наречената „Домашна флота“.

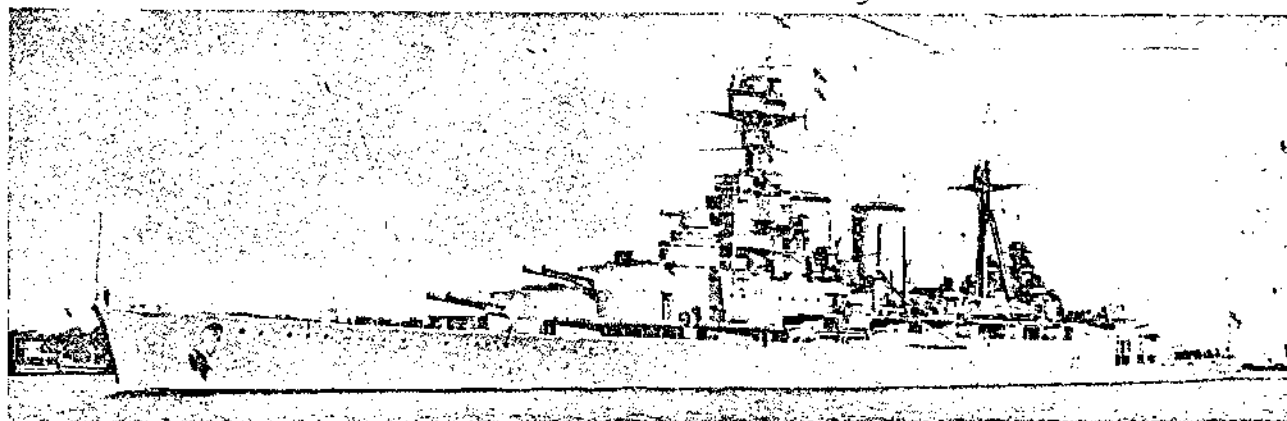
Всѣко едно отъ голѣмокалибрениѣ му оръдия тежеше по 97 тона, а общата тежина на неговото въоръжение бѣ около една трета отъ цѣлата негова тежестъ — 13800 тона.

Бронята съ която бѣ защитенъ не надминаваше 305 м. м. На английската държава „Хуудъ“ струваше около 5,000,000 лв. Презъ 1929 г. той е билъ изваденъ на генераленъ ремонтъ, но бронята му останала сжщата. Презъ 1940 год. „Хуудъ“ е билъ на ново ремонтиранъ.

Като представител на британския флотъ той е участвувалъ на тържествата въ Рио де Жанейро по случай годишнината отъ бразилската независимостъ. Следъ това въ испанската война, се показа предъ Барселона, който градъ току що бѣ завзетъ отъ националиститѣ. За трети пѣтъ „Хуудъ“ се появи при Оранъ, когато потопи стоящитѣ на котва френски кораби въ Мерсъ Елъ Кебиръ. Последната му среща и то фатална бѣше тази съ „Бисмаркъ“.

На 22 май презъ деня група разузнавателни английски самолети изпратени въ далечно разузнаване, донесли въ щаба на адмиралтейството, че сж открили въ района на Бергенъ, два голѣми германски бойни кораби, движещи се съ курсъ къмъ северо-западъ. Веднага следъ получаването на това донесение отъ адмиралтейството бѣ издадена заповѣдъ до корабитѣ, намиращи се въ охранение на Датския проливъ, да търсятъ и откриятъ германскитѣ кораби. Споредъ английски сведения на 23 май вечерта въ района на сжщия проливъ, въ водитѣ между Исландия и Гренландия английскитѣ кръстосвачи „Норфолкъ“ и „Суфолкъ“ и двата отъ по 9800 тона съ по 8—20.3 см. оръдия, откриха германския линейенъ корабъ „Бисмаркъ“ и кръстосвача „Принцъ Евгений“ — 10000 тона съ 8—20.3 см. оръдия, които се движеха съ голѣма скоростъ къмъ юго-западъ.

Още веднага следъ получаването на първото донесение за излизането на германскитѣ кораби,



Английският линейен кръстосвач „Хууд“ — 42100 тона; дължина — 262 м., широчина — 32 м.; скорост — 32 мили в час. Въоръжение: 8—38.1 см. и 12—14 см. оръдия; 4—10.2 и 4—4.7 см. противовъз. оръдия, 18 картечници; 6 торпедни тръби и два самолета. Обслуга — 1341 човѣка.

английското адмиралтейство предаде заповѣд до линейните кръстосвачи „Хууд“ и „Принц оф Уелс“ — 35000 тоненъ съ 12 35.6 с/м. оръдия, влѣзълъ въ строя презъ м. януарий т. г. да се отправятъ къмъ брѣговетъ на Исландия, кждето да посрѣщнатъ и унищожатъ германските кораби. Следъ откриването на „Бисмарк“ и „Принц Евгений“, кръстосвачитѣ „Норфолк“ и „Суфолк“ получиха задача да поддържатъ непрекъснато контакта съ тѣхъ, като донасятъ всѣки 15 минути по радиото за мѣстото и курса, по който се движатъ германските кораби.

На 24 май сутринта, когато слънцето започна бавно да изплава отъ морето германските наблюдатели откриха първи приближаващитѣ се противникови кораби. Адмиралъ Лютенсъ съ бинокъла спокойно, мъжествено и зорко изучаваше врага. Веднага се шифроваха и донесенията.

Отъ горе гласътъ на далекомѣриста методично се обаждаше.

Разстояние: две седемъ едно осемъ нула — 27180 метра.

Разстояние: две четири две осемъ нула — 24280 метра.

Но ето че сведението е готово и артилерията на „Бисмарк“ откри огънь по челния английски кръстосвач „Хууд“. Огънятъ бѣше чудовищенъ и точенъ. Още първитѣ залпове попаднаха почти изцѣло върху английския линейен кръстосвачъ, а нѣкои отъ 38 с/м. снаряди на „Бисмарк“ проникнаха презъ палубната броня въ вътрешността на кораба, като предизвикаха потресенъ взривъ и избухване на всичкитѣ му погребни. Гъстъ димъ обви потъващия линейен кръстосвачъ. Само за нѣколко минути, заедно съ цѣлата си обслуга, корабътъ се скри подъ водата.

Вториятъ английски кръстосвач „Принц оф Уелс“ понесълъ сѣщо известни повреди се отдалечи съ пълненъ ходъ отъ мѣстото на боя.

Германският линейен корабъ „Бисмарк“ бѣ единъ отъ най-новитѣ германски бойни кораби. Постройката му е започната презъ 1916 г. заедно съ още единъ отъ сѣщия типъ „Адмиралъ Тирпицъ“. Спуснатъ бѣ на вода на 14 февруарий 1939 г. а едва въ началото на тази година влѣзе въ строя. Той съчетава въ себе си всичкитѣ

усъвършенствувания на корабостроителната техника и придобивки на лабораторнитѣ изследвания, както и опита на голѣмата война, затова се вѣрваше да произведе въ военното корабостроене сѣщата революция, каквото дреднаутитѣ произведоха преди 1914 година. Въ боя си съ „Хууд“ — „Бисмарк“ получи нѣколко попадения отъ голѣмокалибренихъ снаряди и едно торпедно попадение, които му нанесоха известни незначителни повреди и намалиха скоростта му.

Възползувани отъ оттеглянето на английския линейен корабъ и отъ спусналата се надъ океана мъгла, германските кораби се отдалечиха и насочиха съ курсъ къмъ югъ.

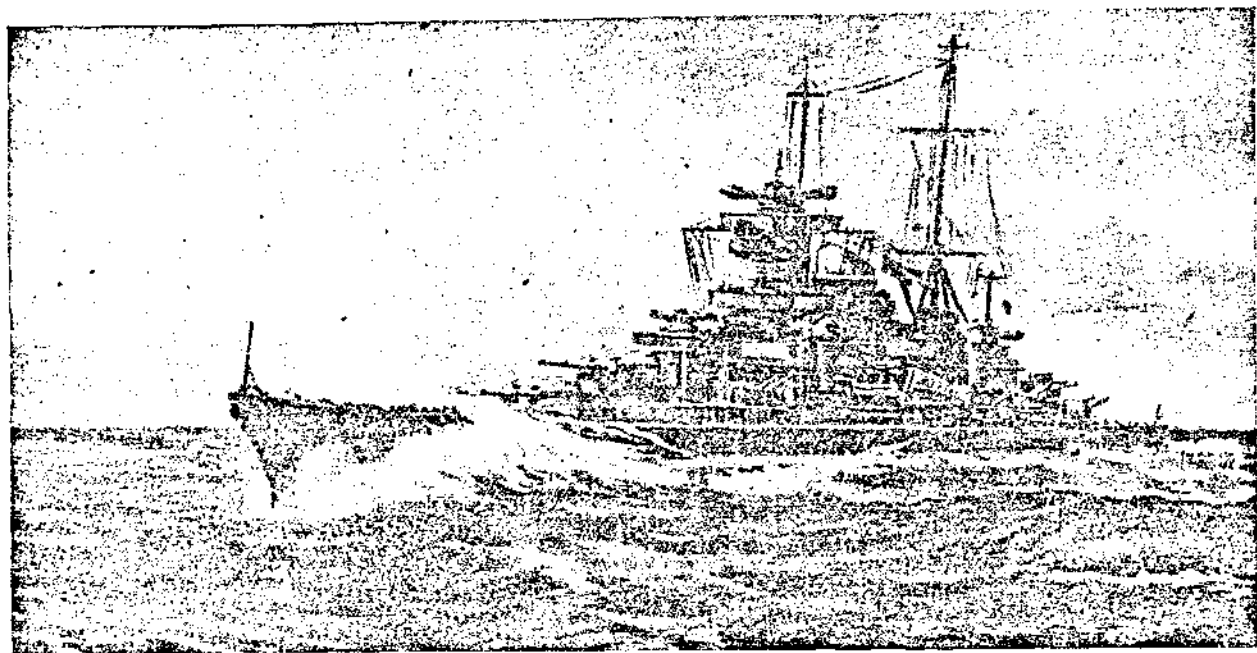
Английските кръстосвачи „Норфолк“ и „Суфолк“ обаче продължаваха да ги преследватъ непрекъснато, като се стараеха да не загубятъ противниковитѣ кораби до пристигането на главнитѣ сили отъ английския флотъ.

На 24 май вечерта линейниятъ корабъ „Принц оф Уелс“ откри наново германския отрядъ. Завърза се кратъкъ артилерийски двубой, въ който „Бисмарк“, изпадналъ въ неблагоприятни условия, биде принуденъ да напусне боя като се отдалечи на югъ.

Въ това време до като се водеше боятъ, английското адмиралтейство страхувайки се че „Бисмарк“, ще сполучи да се побере въ нѣкоя отъ базитѣ по крайбръжието на Франция, или пъкъ да се отскубне и скрие въ океана, изпрати значителни морски сили къмъ мѣстото, кждето разузнавателнитѣ кораби следваха „Бисмарк“.

Срещу двата германски кораба бѣха насочени главнитѣ сили отъ английския „домашенъ флотъ“, водени отъ флагманския корабъ „Кингъ Джорджъ“. Последниятъ е сѣщо единъ отъ новитѣ и модерни 35000 тонни английски линейни кораби съ 10—35.6 с/м. оръдия, спуснатъ на вода на 21 февруарий 1939 г. въ заводитѣ на Вакеръ Амстронгъ, Нюкастълъ и влѣзълъ въ строя въ началото на тази година.

Въ числото на корабитѣ за преследване бѣ и хвърчилоносачътъ „Виктория“, който изпрати нѣколко торпедоносни самолета да търсятъ и атакуватъ противника. Презъ нощта на 24 май, тѣзи самолети сполучиха да го откриятъ и го атакуваха



Германският линейен кораб „Бисмарк“ — 35000 тона; дължина — 222 м., широчина — 36 м.; скорост 30 мили в час. Въоръжение: 8 - 381 см. и 12—15 см. оръдия, голямо количество противосамолетни оръдия и картечници: — 10 самолета. Обслуга 1600 човъка.

съ торпеда. Едно торпедо попадна в целта и намали още повече неговата скорост. Тогава адмиралът Лютенс реши да се откаже от похода си към юг и заповѣда да се промѣни курса към френските брѣгове. На кръстосвача „ПРИНЦЪ ЕВГЕНИИ“ се предаде сигналъ, да продължи самостоятелно изпълнението на задачата.

Към 3 часа сутринта на 25 май вследствие на лошата видимост английският линейен кораб „ПРИНЦЪ ОФЪ УЕЛСЪ“ и кръстосвачите „НОРФOLKЪ“ и „СУФOLKЪ“, които празнѣлата нощ следваха неотлъчно „БИСМАРКЪ“, го загубиха от очите си. Затова обаче спомогна много и обстоятелството, че от този момент германските кораби бѣха започнали да се движат по различни курсове. „Бисмарк“ се бѣ насочил към брѣговете на Франция, а „Принцъ Евгений“ право на юг.

Сжия ден сутринта, английското адмиралтейство предаде в Гибралтар, на току що пристигналата от Сръдиземно море ескадра, състояща се от линейния кораб „Ренаунъ“ (32000 т. съ 6-381 см. оръдия, хвърчилоносача „Аркъ Роялъ“ (22600 тона), и кръстосвачът „Шефилдъ“ (9100 т. съ 12-152 см. оръдия), да излѣзе веднага в океана, и се отправи за преследване на противника.

По-нататъшното движение обаче на „Бисмарк“ до обѣда на 26 май бѣ останало неизвестно на англичаните. Едва в 12 часа и 35 минути на 26 май самолетите на английските морски сили го откриха наново на около 600 мили западно от носъ Ландсъ-ендъ (полуострова Корнуолъ в Англия). „Бисмарк“ се движеше само съ курсъ към юго-изтокъ. Последва веднага донесение от разузнавателните хвърчила, в отговоръ на което от хвърчилоносача „Аркъ Роялъ“ излягах нѣколко

торпедоносни самолета, а кръстосвачът „Шефилдъ“ получи заповѣд да се насочи съ пълнен ходъ на сближение съ противника. Самолетите скоро открия и атакуваха „Бисмарк“, но нито едно от торпедата не попадна в кораба.

В 17 часа и 50 минути изпратеният на срѣща „Шефилдъ“ откри сжщо германския корабъ и започна да го следва от голямо разстояние, като донасяше непрекъснато за мѣстото и курса му. Малко следъ първата атака на самолетите, от „Аркъ Роялъ“ бѣ изпратена нова вълна от торпедоносни самолети, при атаката на които, две торпеда попаднаха в „Бисмарк“. Едното от тях удари кораба в срѣдата, а другото в кърмилното устройство, кждето счупи единъ от винтовете му. Кораба остана безъ управление, но продължаваше макаръ и съ много намалена скорост да поддържа курса съ помощта само на машините.

На 27 май към 2 часа презъ нощта „Бисмарк“ бѣ застигнатъ и атакуванъ съ торпеда от английските изтрѣбители „Нубиянъ“ (1840 тона), „Зулу“ (2400 т.) и „Маори“ (2400 т.). Само едно торпедо попадна в носовата му част, но то бѣ петото подредъ. На кораба избухна пожаръ и той трѣбваше да спре. В океана имаше страшна буря. Вълните порастаха все повече и повече, и достигнаха гигантски размѣри. Останалъ безъ ходъ, германският кръстосвачъ се зариваше дълбоко в вълните и потоци вода се изливаха на неговата палуба.

При разсъмване на 27 май „Бисмарк“ се видя почти заобиколенъ от английските линейни кораби. Артилерията на последните откри огънь. Съ математическа точност всѣки 15 секунди се изпращаха все нови и нови залпове срещу гер-



Скица за движението на корабитъ

манския линеен корабъ. Въпреки това той все още продължаваше да се държи надъ повърхността на водата, а неговитъ орджия нанасяха поражения върху английскитъ кораби. Едва къмъ 11 часа, намиращъ се на около 350 мили западно отъ Брестъ, корабътъ се превърна и потъна. На цели две квадратни мили, върху развълнуваната гръбъ на

океана, дълго време се виждаха главитъ на загинашитъ германски моряци. Английскитъ изтръбители отначало се опитаха да спасятъ една частъ отъ тѣхъ, но скоро се отказаха отъ това и се отдалечиха. Само 100 души отъ цѣлата му обслуга състояща се отъ 1600 души, бѣха спасени.

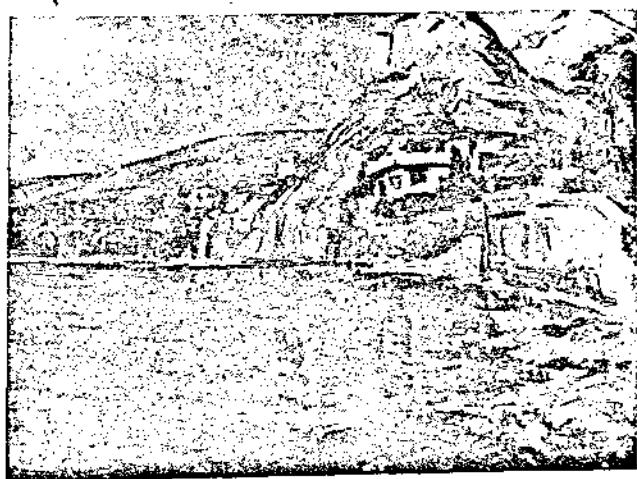
Отъ така разиграния се бой въ Атлантическия океанъ, въпреки липсата на пълни изчерпателни сведения, могатъ да се направятъ следнитъ изводи:

Английскитъ линеенъ кръстосвачъ „Хуудъ“ загина отъ взриваване на неговитъ погреби, тъй както загинаха въ боя при Скагеракъ презъ миналата Свѣтвна война три английски кръстосвача.

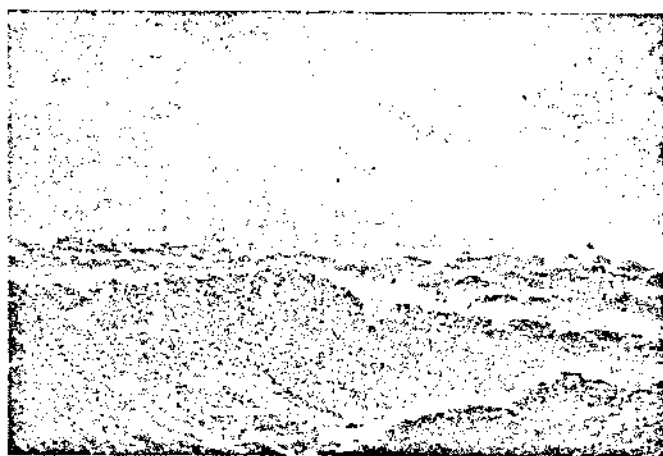
Максималната дебелина на неговата броня—305 мм. се оказа, също както и въ миналата война, недостатъчна за да издържи ударитъ на германскитъ 38 см. снаряди, и то отъ едно разстояние повече отъ 20 клм.

Подчерта се голѣмата издържливостъ на най-голѣмия германски линеенъ корабъ, а заедно съ това и съвършенството на германската корабостроителна техника. „Бисмаркъ“, който въпреки, че бѣ получилъ петъ торпедни удара, продължаваше да плава и води артилерийски бой, до като бѣ потопенъ отъ артилерийския огънь на противника.

Най-последъ потвърди се още веднѣжъ изключителното значение на самолетитъ въ съвременната морска война, а заедно съ това и особенното мѣсто, което ще заематъ за въ бъдеще хвърчилоносачитъ въ състава на морскитъ ескадри въ голѣмитъ флоти.



Балчикъ — картина отъ Георги Велчевъ.



Бурно море — картина отъ П. Бояджиевъ.

Надя х Йовкова

ИЗГРѢВЪ

(разказъ)

Малкото рибарско селце се пробужда въ тая ранна пролѣтна утринъ. Кадифаната синевина на Бѣло море отразява лекия, розово-златистъ аква-рель на небето. Буйна и сочна зеленина обгръща като поясъ селцето. Кристалниятъ въздухъ е наситенъ съ благоухания и пѣсень. Странно опиянение прелива отъ набѣбналата отъ благодать грѣдь на земята, предава се на въздуха, на дърветата, на цвѣтата. Прониква презъ затворенитѣ врати на малкитѣ, бедни кжщици . . . Могъщата невидима трѣпка на живота . . .

Пробуждането на селото тая сутринъ не прилича на всѣкидневнитѣ. Обикновено на ранина, преди изгрѣвъ слънце още, рибаритѣ бързатъ къмъ морето, нарамили мрежитѣ и лопатитѣ си. Тѣ не смѣятъ да оставятъ вънъ своето богатство.



Единъ романтиченъ кжтъ отъ о. Тасосъ.

Единствената улица на селото го прорѣзва на две и води до брѣга. Всѣка сутринъ по нея се проточва безредното, пѣстро шествие на рибаритѣ, които образуватъ малки или голѣми групи. Тѣ размѣнятъ въ полугласъ мисли, или достигналитѣ до тѣхъ новини за войната. И тихо, съвсемъ тихо нѣкоя свидна новина за България, която стопля сърдцата имъ.

Но днесъ всички се лутатъ безъ работа изъ кжщи или по двора. Лицата имъ сж затворени, напрегнати. Отъ време на време нѣкоя вратня се хлопва, стопанинътъ излиза на улицата и устремява тревоженъ погледъ нагоре къмъ хълма, кждето се вие бѣлата лента на шосето. Не следъ много се отваря втора вратня, после трета . . . Кажѣ че не остана кжща, изъ която да не излѣзе човѣкъ, да погледне все къмъ чезнештата, бѣла линия на шосето. Какво чакатъ тия хора? . . . Поздравитѣ, които си отправятъ сж кратки. Но очитѣ, които се срѣщатъ, размѣнятъ погледъ, пълненъ съ тревога и очакване. И тия, очи горятъ трѣскаво. Силнитѣ мжжки лица сж още по-сурови и твърди. Странна тревожна трѣпка се носи надъ малкото селце. Прилична на тая, която предшествува бурята презъ нѣкой зноенъ, душненъ день.

Най-после мжжетѣ не се стѣрпяватъ. Единъ следъ другъ, забравяйки всѣка предпазливостъ, излизатъ отъ домоветѣ си и се отправятъ къмъ единствената кръчмица въ селото. Тѣ знаятъ добре, че тамъ не могатъ да говорятъ, да сподѣлятъ болката и тревогата си. Но нуждата да бждатъ заедно е непреодолима. Сякашъ, като прочетатъ въ очитѣ на другитѣ това, което носятъ като сладка тайна въ сърдцето си, ще се разбератъ и безъ думи и така по-лесно ще чакатъ.

Мълвата се прѣсна снощи. Като лекъ полжхъ на вечерника тя погали всички чела, обходи всѣки домъ. Прехвърли се презъ плетоветѣ, между двороветѣ. Невидима и нечута мина тѣснитѣ улчички. Като благодатна влага я попиха изсъхналитѣ въ жажда сърдца. И ето . . . Всички я носятъ вече въ душата си, като скжпъ товаръ, безкрайно милъ, но тежъкъ, ако не се сподѣли. . . А грѣцкитѣ стражари бдятъ . . . Е, нѣма да говорятъ нищо. Само да се видятъ съ другаритѣ си. Все пакъ, може да е станало вече нѣщо . . .

Тревогата почна отъ снощи. Станаха съвсемъ необикновени събития, които раздрусаха мъртвешката тишина въ тоя мѣничкъ, забравенъ свѣтъ.

Снощи, съвсемъ неочаквано всрѣдъ селото се изпрѣчи Киро Кираджията. Слабъ, като скелетъ, окжсанъ и мръсенъ, той навя ужасъ въ сърдцата на коравитѣ мжже. Неговиятъ окаянъ видъ бѣ страшната картина на робството, съ всичкото му непоносимо тегло, насилие и мжжа. Очитѣ на Киро горѣха въ дивъ огънь. Тия, които го срещнаха първи, го поздравиха съ скрита мжжа и побързаха да се отдалечатъ отъ него. Той и четирма други отъ селото бѣха арестувани преди петъ години и откарани нѣкъде. Обвиниха ги тогава, че се борятъ срещу държавата. Е, право си бѣше това! Езикътъ на Киро приличаше на огънь. Изгаряше сърдцата на всички, кога почнеше да говори за тиранията и да плаче за България. Изглежда киръ Яни-крѣчмарътъ, върлъ грѣкъ, бѣ подочулъ нѣщо отъ думитѣ на Киро. Издаде го веднага. Чакъ отъ Гюмюрджина дойдоха стражари да откаратъ Киро и другаритѣ му. Когато ги отведоха, всички по-

чувстваха, че имъ отскубнаха сърдцата. Селото оняма. Потъмнѣха лицата на хората. Въ очитѣ имъ легна мракъ. Никой не отваряше вече уста за протестъ или жалба. Тѣ се страхуваха отъ затвора, тия мѣже свикнали на безбрѣжния просторъ на морето. Но мжката бѣ страшна. Като огромно, черно чудовище мячеше душигѣ, притискаше и душеше силнитѣ гърди... Какъ ли биха изтраяли тая неволя, ако не бѣ морето?... Като грижовна майка то лѣкуваше изранената душа, пропѣждаше чернитѣ мисли, раждаше надежди. Очитѣ, които милваха неговата синьо-зелена ширъ, ставаха по-смѣли и по-бодри. Робството тежеше. Но морето имъ даряваше щедро свобода и свѣтлина.

Та ето Киро, когото всички мисляха за убийтъ, съвсемъ неочаквано се изпрѣчи снощи насрѣдъ мегданя. Буря прекърши душигѣ на рибаритѣ. Искаше имъ се да се приближатъ до него, да го утѣшатъ и приласкаятъ съ прости, искрени думи. Да го питатъ, где е билъ, какво е патилъ, какъ сж го пуснали. Да стиснатъ силно ржката му. Но... смѣха ли отъ стражаря?! Той стоеше винаги предъ кръчмата на киръ Яни и въ тъмнитѣ му очи гореше заплаха и подозрение. Всѣки си намѣри работа да прекоси на три, четири пѣти малкия мегданъ, за да погледа поне отдалечъ смѣлия българинъ. И когато видѣха, че стражарѣтъ, не единъ, а трима разговарятъ оживѣно нѣщо, и нито поглеждатъ дори Киро, по-смѣлитѣ дръзнаха да се приближатъ до него.

— Живъ да си ни!... Пустнаха ли те вече?

Киро се засмя високо и волно. Рибаритѣ се сепнаха и неволно погледнаха къмъ стражаритѣ. Тоя смѣхъ ги порази. Напомни имъ нѣщо забравено и далечно. Нали така се смѣятъ само щастливитѣ и свободни люде?

— Какво ще ме пускатъ? — Гласътъ на Киро е предизвикателенъ и смѣлъ. — Дойдохъ си самъ братя.

— Ка-акъ? И сега се навиращъ въ очитѣ на стражаритѣ? Не можешъ ли да се скриешъ?

Киро плювна и сви нехайно рамене.

— Тѣ си иматъ друга грижа сега. Слушайте, хора... Ставатъ чудеса на свѣта. И на единъ дѣхъ разправи за великия победенъ маршъ на германскитѣ войски, които бѣха дошли да строятъ робскитѣ вериги на светата мжченица—България.

— Като разбрахме, че стражата на затвора я нѣма, изкачахме всички вънъ. Чудѣхме се какво е станало. На вънъ гледаме и не вѣрваме на очитѣ си. Едва тогава разбрахме вече... Богъ се бѣ смилилъ най-после надъ насъ.

Мажетѣ го слушатъ изтрѣпнали, безъ да разбиратъ нищо. Но сърдцето имъ показваше вече щастието.

— Германцитѣ! Германцитѣ влизаха въ Гюмюрджина. Идватъ и насамъ!

Тая вестъ падна, като тежкъ камѣкъ въ душитѣ. Така огромна и невѣроятна изглеждаше,

Германцитѣ! Идватъ. Дали ще донесатъ и

на тѣхъ свободата? Какъ ще ги дочакатъ? Защо не сж дошли още тукъ?

Радостта лумна като свѣтълъ факелъ, но веднага угасна, потисната отъ съмнението.

Тая нощъ почти никой отъ селото не заспа. Щомъ се зазори, всѣки бързаше да погледне къмъ хълмѣтъ, отъ кждето трѣбваше да дойде потвърждението на една луда надежда. Защото думитѣ на Киро звучаха така лудешки смѣло... Не може да не се вѣрва на Киро. Но кой имаше сили да повѣрва въ това чудо?

И ето ги сега сбрани всички на мегданя. Не бѣха останали дори и децата въ кѣщи.

Киръ Яни се разхожда нервно изъ празната кръчма и дърпа до скжсване дългия, черъ мустакъ който краси сипаничавото му лице.

— Подушиха вече мършата, кучетата недни.

Бѣсна ненавистъ изгаря сърдцето му. Но съ цѣлото си сжщество чувства, че вече всичко е свършено за него. А властваше той, като малкъ царъ всредъ тия корави варвари. Когато ги ругаеше съ своя цвѣтущъ кръчмарски езикъ, бѣ щастливъ да вижда, какъ очитѣ имъ се наливаха съ кръвъ. Силнитѣ мускули, свикнали да теглятъ тежитѣ весла и голѣмитѣ мрежи, се изопваха страшно подъ грубитѣ ризи. Но главитѣ оставиха упорито сведени надолу. Нали за това сж роби? Злоба и негодование да раздиратъ душата имъ, но да мълчатъ. Да знаятъ да мълчатъ предъ господаря.

Въ това време къмъ събранитѣ вънъ се приближи и капитанъ Спиро. Сега той управляваше само нѣкаква малка гимна, но преди е кръстосвалъ надлъжъ и на ширъ не само тѣхното бѣло море, а е ходилъ чакъ до Индия. Рибаритѣ обичаха да слушатъ разказитѣ за безбройнитѣ му пжтувания, кждето имената на далечни пристанища се споменаваха съ сжщата сигурна небрѣжностъ, съ която се говори за съседната кѣща. Беднитѣ души, които познаваха само синята пустиня предъ селото, се разваряха жадно да поематъ непознатото богатство на широкия пѣстаръ свѣтъ. Старитѣ го обичаха и почитаха. А кръвта на младитѣ се разгаряше буйно, като го слушаха.

Когато дългата, суха фигура се приближи до събранитѣ, всички очи се впиха съ настойчивъ, нѣмъ въпросъ въ лицето му. Като че той трѣбваше да знае истината по-добре отъ тѣхъ. Капитанъ Спиро ги изгледа втренчено, обгърна съ погледъ ширното стихнало море и се усмихна. Сърдцата на всички трепнаха. Никой не бѣ виждалъ стария морякъ да се усмихва така. Значи... Наистина — Чудото бѣ станало.

Стариятъ морякъ не каза много.

— Великъ и справедливъ е Господъ. Почитахме рода си и той ни го връща сега... Коравя е българщината. Дълбокъ коренъ пусна въ сърдцата ни. Затова и никога, никаква сила не е могла да я отскубне отъ тамъ. Изскубва се, но ведно съ сърдцето само. Много зло сме видѣли, но добри дни идватъ вече за насъ, за всички българи. Притихнали селянитѣ го слушатъ. Свѣтлина

разведря лицата. Странна свѣтлина, която идва отъ незнайнитѣ дълбочини на душата.

— Струва ми се, — казва замислено Димо дългиятъ, — че морето разтваря широко заключени врати и става по-голѣмо. Хей, голѣмо ви казвамъ. . и все наше, докато ти видятъ очи.

— Право думашъ. Отваря вратитѣ си. Тѣй си си е. Свободата ги отваря. До сега бѣ, като чужда нива, на която работѣхме като ратаи. А сега. Е, друго ще бѣде. Кждето ти потегли душа, тамъ ще отидешъ. Друго ще бѣде. И рибата вече си е наша и камънето. . . и пѣсъкътъ. Голѣмо е вече морето, както е безкрайна радостта ни и бѣловласиятъ старикъ протяга ржка сѣкашъ да помилва синята необятна ширь.

— И азъ го виждамъ по-голѣмъ — казва самоувѣрено единъ високъ хлапакъ. — Не е море само около брѣга. Сега. . . и ний ще видимъ свѣтъ Чакъ до Индия ще ида. Свѣтитѣ очи на момчето се спиратъ съ възторгъ и купнежъ на капитанъ.

— Васъ само морето ви е въ устата—сгълча жената на Димо дългиятъ. — Не гледате, че земята ни ще освободятъ, че и ний хора ще станемъ, ами за морето замислили сега. Та кой ви върза краката, че не скитайте по него и преди?

— Не разбирашъ ти, жено, — отвърна тежко старикътъ. — Морето е нашата земя, всичко, което имаме. За това се радваме на неговата свобода.

Димо изгледа кръвнишки жена си, дето се обажда безъ да разбира, но не му даде сърдце да я наругае. Я, какъ и свѣтятъ очитѣ! Сякашъ сж морски капки окжпани въ лжчи.

— Не мога да се радвамъ. — Какъ мога да повѣрвамъ на такова чудо? . . Да бждемъ свободни! . . Да имаме право да бждемъ вече българи... Вий можете ли да го повѣрвате така... изведнажъ... Изсмукаха кръвта ни, кучетата. Изсушиха сърдцата ни. Ей, го моето... Отровила го горчевината, та сега трепти, трепти, сякашъ нѣма сили да бие вече.

Другитѣ слушатъ съ наведени глави тежкитѣ думи на Петра. Жалбата на тоя едъръ, силенъ мъжъ бѣ обща жалба.

— Но... било що било,—поде твърдо Петъръ. — Кучета ни смѣтаха, но българи си останахме. Краятъ идва... Да забравимъ злото, кога доброто чука на вратата ни. Сега ще се отпусне вече сърдцето за радостта... Ще се отпусне и ще стане голѣмо, като море.

— Ами... ако не дойдатъ до тукъ германцитѣ? обади се несигуренъ гласъ.

— Мълчи, бре... Рибата да ти изяде езикътъ. Кой ще ги спре?.. Та ний нѣма да седимъ да чакаме сватове я? Ний ще идемъ при тѣхъ! — Не се седи вече така. До сега търпѣхме. Мъртви бѣхме. Ама сега... Събуди се вече кръвта, та нищо не може ни спре. Сами ще прогонимъ нашитѣ изедници... И безъ германцитѣ!

Цѣлата кръвь бѣ нахлула въ главата на Трайко Въжарьтъ. Очитѣ му свѣтяха диво, гласътъ му гърмѣше.

— Мамо, ма... — издига се тънко, детско гласче всредъ настѣпилото тежко мълчание. — Защо всички стоятъ тукъ? Недѣля ли е днесъ?

— Днесъ е първиятъ празникъ въ живота ни, синко, — отваряща съ задавенъ гласъ младата тъмноока жена и стиска до болка нѣжната ржчица.

— О, боли, мамо! — протестира малкиятъ.

— Не боли, сине... Днесъ и дветѣ ми ржце да отсѣкатъ, пакъ нѣма да ме заболи. Мажетѣ стискатъ силно челюсти, да не издадатъ вълнението, което ги задушаватъ. Въ тия дълги, черни години тѣ сж се научили да мълчатъ и да кривятъ чувствата си. Но сега... Какъ да овладѣятъ тая стихия, която разтърси изъ дѣно душата имъ? Тѣ не могатъ да разбиратъ нищо вече. Та защо се радватъ толкова? Нима свободата ще промѣни беднитѣ имъ кжщици, или тѣхниятъ тежъкъ, пълненъ съ опасности животъ всрѣдъ морето?.. Но защо имъ се струва, че слънцето, което багри въ пурпуръ хоризонта, ще залѣе днесъ съ нова свѣтлина тѣхния мѣничкъ кжтъ? Да бждатъ свободни!.. Не значи ли това за тѣхъ само да получатъ правото да обичатъ свободно своята родина, която се гущеше отвѣдъ тежката верига на планинитѣ? А колко много радост какво вълнение носи тая мисль! Това бѣ достатъчно за тѣхъ? Да бждатъ българи!... Но една жестока, неумолима мисль, прилична на сатанински смѣхъ гложди душата и помрачава радостта.

— Защо не идватъ още?

И въ тоя мигъ на върха на хълма се яви дълга, черна върволица, проточи се по шосето и се обви съ гъстъ облакъ прахъ. Виждаше се само първата кола.

Отъ гърдитѣ на всички се изтрѣгна дивъ, нечовѣшки вѣкъ.

— Идатъ...

Единъ мигъ гробна тишина. Истина ли е това, което виждатъ?.. Отъ далечъ долетя глухото брѣмчене на мотори, което потъна мигновено всрѣдъ грохота на едно могъщо Ура.

„Ура“... Това бѣ свръчовѣшката радостъ на единъ измжченъ народъ.

„Ура“... Това бѣ трогателната благодарностъ на широкото българско сърдце.

„Ура“... бѣ стихията на мощния български духъ, освободенъ отъ оковитѣ, устременъ къмъ бждещето.

Тълпата се раздвижи и полетя като единъ човѣкъ къмъ свободата, която идваше.

Въ тоя моментъ слънцето изгря. Потоци златна свѣтлина се плѣзнаха по водата минаха по тѣсната, развалена уличка на селото и освѣтиха широкия лжтъ, по които летѣше неудържимо българската душа.

Страница за Малките

Гдето слънцето изгрѣва

Кждето морето
цѣлува небето
и по-далечъ искамъ да видя;
водитъ сж бистри
и свѣтли и чисти,
по блѣсъкъ вълшебень ще ида.

Побързай, лодкарю,
побързай, другарю,
не мога азъ вече да трая;
где слънцето вѣчно
въ морето далечно
изгрѣва, азъ искамъ да зная!

Стефанъ Ив. Стояновъ

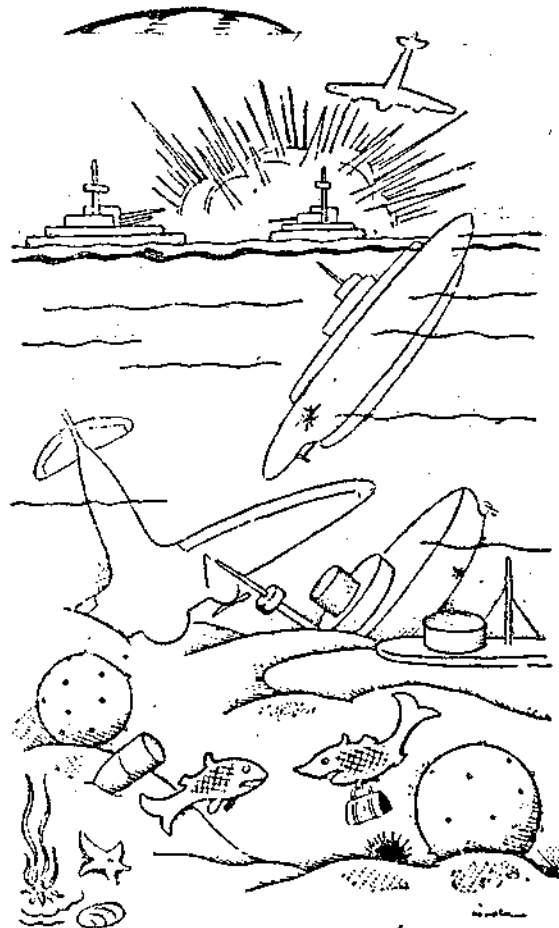
Черно море

Макаръ че „черно“ го наричатъ,
морето наше е стоцвѣто;
въ него виждамъ азъ цвѣтята,
тревата свежа на полето,
звездитъ съ блѣсъка имъ вѣчень,
лазура чудень на небето.

Когато слънцето изгрѣва
отъ него, всѣка капка свѣти,—
и тя на слънце се превръща.
Кога се месецътъ подава,
тогава всѣки гласъ затихва,
че ново чудо тука става.

Макаръ да го наричатъ „черно“,
ще бжде вѣчно ненаситно
на багри хиляди морето,
че азъ го виждамъ и го зная
да спомня, пѣй и да живѣе
все тъй и въ день и въ нощъ стоцвѣто...

Стефанъ Ив. Стояновъ



На морското дъно презъ 1941 г.

ЧЕРНО МОРЕ

Вий, деца, които не сте виждали нашето Черно море, навѣрно си го представяте, съ черна вода, страшно и неприятно на гледъ; а вие, другитъ, които го познавате, може-би неведнажъ сте се запитвали, защо сж го нарекли така.

Имайте малко търпение!

Едно лѣто дойде отъ вътрешността на България, съ родителитъ си, едно момченце на лѣтуване въ Варна. Посрещнахъ ги на гарата. Още не слѣзло отъ вагона, то ме запита:—Кжде е морето? Азъ му показахъ, кжде се намира то и добавихъ, че въ тъмнината много нѣщо не може да се види, пъкъ и тѣ сж уморени отъ пътя, затова ще оставимъ за утре запознанството си съ него.

Презъ нощта момченцето не можа да заспи. На следния день то стана най-рано отъ всички и нетърпеливо ни чакаше да се приготвимъ. По пътя му се видѣ, че вървимъ много бавно, макаръ че това не бѣше вѣрно. Свихме най-после въ широката улица, която извежда право на морето. Когато съобщихъ това на малкия си гостъ, той стисна ръката ми и позабави крачкитъ си. Аха, боязнь или вълнение! — помислихъ си азъ. И после разбрахъ, че е било и едното и другото, защото, когато спрѣхме на високия брѣгъ и предъ насъ се ширна необятното море, момченцето извика:

— Ехъ, че е хубаво! Че то съвсемъ не било черно!

Морето приличаше тогава на огледало, толкова тихо беше то. Цвятът на водата беше приятно сивъ, позлатенъ отъ слънцето, което грѣеше надъ него отъ безоблачното небе.

Презъ двата месеца, които момченцето прекара въ Варна, ние се кѣпахме често заедно и правѣхме дълги разходки по брѣга, кждето то събираше малки раковини и морски охлювчета за себе си и за своитѣ другарчета. И всѣки день то виждаше водитѣ въ нова окраса: Ту зелени, ту сини (отъ най-свѣтло-синия цвѣтъ до най-тъмния), ту пѣстри, или съ неопредѣленъ цвѣтъ и най-после заплашително тъмни, когато надъ тѣхъ надвиснаха дъждоносни облаци. Единъ пѣтъ, мисля беше надвечеръ, то просто не можеше да си откъсне очитѣ отъ водната ширь. Най-после то се извърна къмъ мене и каза:—„Колкото повече го гледамъ, толкова повече се чудя, какъ сж могли да го нарекатъ „черно“. Споредъ мене най-много би му подходило името пѣстроцвѣтното море.“

Момчето имаше право.

Тогава азъ му разказахъ за нашето море това, което то не знаеше. Сжщото искамъ да разкажа сега и на васъ, защото, увѣренъ съмъ, че и вие не го знаете.

— Старитѣ гърци, които първи сж започнали да плаватъ изъ нашето море, сж го нарекли най-напредъ „негостопривно“ (Аксиносъ). Това наименование произлѣзло първо отъ това, че тѣ не го познавали, второ защото Черно море презъ зимата, шибано отъ севернитѣ вѣтрове, е едно отъ най-бурнитѣ морета и съ гжститѣ си мъгли е пълна противоположностъ на познатото вече на гърцитѣ Бѣло (Егейско) море и трето, защото крайбрѣжнитѣ полудиви племена посрещнали смѣлитѣ мореплаватели крайно негостопривно, дори враждебно.

Но когато по-късно гърцитѣ го опознали и въ седмия вѣкъ преди Рождество Христово успѣли следъ много жертви да поопитомятъ крайбрѣжнитѣ жители и да основатъ колонии по черноморскитѣ брѣгове, тѣ го преименовали на „гостопривно“ (Евксиносъ).

Сегашното му име „Черно море“ се е появило вѣроятно презъ времето на първото българско царство, а може-би и по-рано. Вѣрѣки, че гърцитѣ почнали да го наричатъ „гостопривно“, за тракитѣ и скититѣ, които населявали крайбрѣжието му, и нѣмали никакво влѣчение къмъ морето, то си станало „негостопривно“. Такова било то и за славянитѣ и българитѣ, които заели мѣстата на тѣзи племена. И тѣ не били моряци и затова малко по-късно го нарекли „черно“. И съ тази дума тѣ сж означавали и разбирали наедно „Бурливо“, „Опасно“, „Лошо“ море. Че тѣ сж го нарекли поради това, а не заради цвѣта на водата му, ти се убеди вече достатъчно добре, тъй като въ водитѣ на Черно море можешъ наистина да видишъ всички други цвѣтове, само не и черния.

— Азъ още не съмъ го виждалъ презъ буря, каза малкиятъ ми приятелъ. Нима е толкова страшно и опасно то?

— Когато е бурно, Черно море наистина пред-

ставява нѣщо величественно и, право да си кажа, нѣщо страшно. Но то има преимуществото предъ другитѣ морета, че неговитѣ бури сж краткотрайни. Знаешъ ли, нѣма да сбъркаме, ако го наречемъ неспокойно. Водитѣ му се раздвижватъ много побърже отъ тѣзи на другитѣ морета...

Моятъ приятелъ разтвори широко очи и ме загледа очудено, да не би да се шегувамъ.

— Но сжщо тъй бърже се и укротяватъ.

Момченцето се усмихна, доволно отъ това, което казахъ.

— И тука то не прилича на другитѣ морета, както не прилича на тѣхъ и съ пѣстроцвѣтието си... такова е то, нашето море, особено и затова е тъй хубаво и привлича къмъ себе си. Азъ съмъ увѣренъ, че който веднажъ го е видѣлъ, ще поиска да го види и втори пѣтъ. А за нѣкои хора да се върнатъ отново при него, остава най-силното желание презъ живота имъ.

— Сигурно и азъ ще бжда единъ отъ тѣхъ, каза момчето съ грѣйнали очи... Но кажи ми, продължи следъ малко то, наистина ли старитѣ българи сж се страхували отъ него? Нима тѣ сж нѣмали свои кораби?

— За жалостъ това е вѣрно и все пакъ не напълно вѣрно. Почакай малко ще ти обясня! На северо-изтокъ отъ Варна, недалечъ отъ градчето Каварна се вдава въ морето най-красивиятъ носъ по цѣлото наше крайбрѣжие — носътъ Калиакра. Ти може би си чувалъ за него.

Момченцето кимна съ глава.

— Така. Но ти не знаешъ, че той е почти неопикуемъ, толкова красивъ и величественъ е той, съ своитѣ червеникави отвесни скали, пещери и безброй още чудни нѣща, които тукъ Природата е изсипала съ пълни шепи. Впрочемъ не за Калиакра искахъ да ти говоря сега. За него ще ти разкажа другъ пѣтъ, (сжщо и на васъ, малки читатели), а за нѣщо друго. Къмъ срѣдата на 14 вѣкъ, значи къмъ края на второто българско царство, деспотъ на Добруджанската земя и на крайморска България Добротичъ издигналъ тукъ крепостта Калацера. Тя е била най-силната българска черноморска крепостъ и, заедно съ другитѣ крайбрѣжни крепости: Галата (при Варна), Козякъ (при селото Обзоръ—бившо Гюзекенъ) и Емона (тамъ, кждето Стара-планина топи челото си въ Черно море), е пазила България отъ чужди нашествия. Подъ нейна закрила се е развилъ мощенъ български флотъ — корабитѣ на Добротича. И нека признаемъ, че този флотъ е изпълнилъ блѣскаво предназначението си — отбивалъ е нападенията на силни морски държави, като Византия, Генуа и Венеция.

— Значи все пакъ българитѣ, които отначало сж се страхували отъ морето, сж могли да станатъ и добри моряци.

— О, тѣ сж не само добри, но и смѣли моряци. Това доказаха сегашнитѣ българи, отговорихъ азъ и съ това ние приключихме нашия разговоръ.

ЗДРАВЕЦЪ

КНИЖНИНА

Сава Н. Ивановъ, капитанъ I рангъ о. з.

Библиография за Черно море и крайбрежията му.

Презъ седмицата на книгата тази година българската книжнина се обогати съ този цененъ библиографски трудъ, единственъ въ родната ни литература. Това е обемиста работа на познатия дѣенъ морски офицеръ и труженикъ за опознаване на Черно море и засилване привърженицитъ на морската идея у насъ, дългогодишния редакторъ на списанието „Морски Сговоръ“ и настоящъ председателъ на черноморския наученъ институтъ — капитанъ I рангъ о. з. Сава Н. Ивановъ. Книгата представлява № 1 отъ изданията на черноморския наученъ институтъ при българския народенъ морски сговоръ и е плодъ на единъ упоритъ трудъ, при който авторътъ, съ едно достойно за удивление търпение и постоянство въ продължение на 20 години е събиралъ данни за всевъзможна българска и чужда литература, засѣгаща Черно море и крайбрежията му, въ каквото и да е отношение. Книгата има 268 стр. голѣмъ форматъ и съдържа сведения за всички статии и съчинения, които авторътъ е можалъ да намѣри, както въ различнитъ библиографски съчинения, така и въ по-голѣмитъ наши и чужди обществени библиотеки.

Всички съчинения и статии — 3,492 на брой сж подредени по азбучния редъ на авторитъ, дадено е заглавието и сведения за изданието, или списанието, а за нѣкои и въ кои библиотеки се намиратъ. Освенъ това всѣка статия и съчинение има пореденъ номеръ, по които, чрезъ указателя помѣстенъ на края, всѣки може да отдѣли ония отъ тѣхъ, които спадатъ къмъ областта, която го интересува, безъ да има нужда да се рови въ цѣлия

библиографски списъкъ. Въ указателя съчиненията и статитъ сж най-подробно разпредѣлени; авторътъ ги е систематизиралъ въ 41 отдѣла, по-важни отъ които сж: археология, нумизматика, балканска война, библиография, биографии, военно-морско дѣло, воененъ флотъ, морски сражения, вѣтрове, бури, вълнения, география, геология, договори, концесии, етнография, фауна, флора, закони, морелѣчение, болести, изследвания, научни институти и опитни станции, история, картография, корабоплаване — водни пѣтища, търговски, рибарски и воененъ флотъ, кримска война, метеореология, морска политика, морска стратегия и тактика, морски пѣтеводители, фарове и знаци, пристанища, заливи, лимани, проливи и канали, пѣтешествия, рибарство, руско-турска война, сѣтовна война и последвалата гражданска война въ Русия, статистика, систематика, отчети, стопански отдѣлъ, течения, търговия, физика и химия на морето и пр.

Книгата на Г-нъ Сава Н. Ивановъ представя единъ цененъ и навремененъ трудъ, който освенъ че обогатява нашата библиографска литература, но ще окаже твърде благотворно влияние на бждшитъ български изследвания върху Черно море и крайбрежията му въ всѣко направление. Защото на всички научни работници въ тази областъ ще бждатъ спестени много време и трудъ чрезъ на готово дадената тукъ литература. Поради това тази книга не бива да липсва отъ никоя обществена библиотека, отъ никоя библиотека на институтъ или отдѣлъ, който има каквото и да е интересъ или допиръ съ въпроситъ, засѣгащи Черно море и крайбрежията му. На автора българското общество дължи благодарностъ за голѣмия му и цененъ трудъ.

Д-ръ Г. В. Паспалевъ.

Изъ живота и дейността на организацията

— По случай тезоименния день на Негово Величество Царя, между него и Главното управително тѣло бѣха размѣнени следнитъ телеграми:

Александъръ Маноловъ
Председателъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.
В а р н а

Благодаря сърдечно вамъ и на членоветъ на организацията за любезнитъ благопожелания, които ми отправяте по случай именния ми день.

Негово Величество Царя
С о ф и я

По случай тезоименния день на Ваше Величество отъ името на организацията и отъ мое име поднасямъ най-сърдечни благопожелания за здраве и дълголетие за да можете все така блѣстяще да водите цѣлокупния български народъ къмъ

все по-голѣми придобивки въ неговия животъ № 210 отъ 14 май 1941 година.

Председателъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ
Александъръ Маноловъ

Делегация въ съставъ: Ал. Маноловъ, Петъръ Стояновъ, Василъ Игнатовъ, подсилена съ Георги Славяновъ и Кирилъ Дрumeвъ отъ София, посети Министъръ Председателя, Министра на Войната, Министра на Желѣзницитъ и Председателя на Народното Събрание, предъ които разви становището на организацията въ връзка съ новитъ ни граници и изхода на Бѣло море. Делегацията врѣчи на всички писменно изложение отъ името на организацията. Делегацията бѣше приета отъ всички много добре и изслушана съ най-голѣмо внимание, като ѝ се дадохъ увѣрения, че въпроситъ изтъкнати отъ нея, ще бждатъ взети въ внимание при разрешаване на голѣмитъ проблеми, засѣгнати въ изложението.

Съдържание:

1. „Царъ Борисъ III“; 2. Българското рѣчно плаване — В. Игнатовъ; 3. Борбата за атлантическия океанъ — Мичманъ отъ флота; 4. Бѣло море въ представата на българитъ — Добринъ Василевъ; 5. Боятъ между линейнитъ кръстосвачи „Хуудъ“ и „Бисмаркъ“ П. В.; — 6. Изгрѣвъ (разказъ) Надя х. Йовкова; 7. Страница за малкитъ — 7. Книжнина; 8. Изъ дейността на организацията.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалевъ, д-ръ П. Д. Сюрчевъ, мичм. I р. Тр. Ивановъ.

Условия за постъпване въ Морското на Негово Величество училище — Варна

1. Щабът на Морската Учебна на Негово Величество Часть съобщава, че през тази година, въ Морското на Негово Величество училище ще се приемат известен брой младежи.

2. За възпитаници на училището се приемат младежи от сръдно-учебните заведения (държавни, частни и чужди, признати от държавата) — реални, класически или полукласически гимназии, педагогически училища и сръдни търговски училища.

3. Условията, на които трябва да удовлетворяват кандидатите сж следните:

а) Да сж българи и български поданици;

б) Да не сж по-възрастни от 18 години към 31 декември 1941 год.;

в) Да имат завършено най-малко V-то класно образование с сръдна бележка най-малко 4 (четири) и примърно или похвално поведение, като успях и поведение да се виждат от свидетелството на последната учебна година. Бележките по отделните дисциплини въ свидетелството да бъдат незакръжлени (напр. 4 1/2; 5 1/2 и т. н.) а ако всички бележки сж все закръжлени, това да е изрично отбелязано и заведено от училищните власти. Въ удостоверението да е посочена и завърена и сръдната бележка (с цифри и словом), изчислена от незакръжлените бележки. Отговарят на условията само кандидатите с така изчислена сръдна бележка най-малко 4;

г) Да не сж изключвани през последните две години на следването им въ учебните заведения;

д) Да сж честни и благонадеждни;

е) Да сж напълно здрави, тлесно добре развити и да нямат недостатъци. Да имат ръст най-малко 158 см.

4. Младежите желаючи да постъпят въ училището и отговарящи на горните условия, подават заявления най-късно до 25 юли т. г. до Началника на Морската Учебна на Н. В. Часть въ гр. Варна. Към заявлението се прилагат следните документи:

а) Свидетелство за поданство и народност;

б) Кръщелно свидетелство;

в) Училищното свидетелство (последно — за учебната 1940/41 год.).

г) Свидетелство, че кандидатът не е изключван за лошо поведение през последните две години на следването му въ учебното заведение и че се удостоверя от директора на учебното заведение да постъпи въ училището;

д) Свидетелството от съответното гарнизонно управление (или административна власт, заведено от Началника на най-близкия гарнизон) за благонадеждност на семейството на кандидата;

е) Свидетелство за сжимост на бащата и на кандидата че не сж под сжл и следствие;

ж) Свидетелство от общинската власт за общественото положение на семейството, с указание професията на бащата: офицер, учител, земеделец, адвокат, търговец и пр.

з) Свидетелство от военен лкар, или там, където няма такъв — от лкар на държавна служба, че кандидатът е годен за военна служба;

Младежите, синове на офицери и подофицери на действителна служба, могат да представят едно общо удостоверение, вмъсто документите, посочени срещу буквите а, д, е, ж, което могат да получат от щаба на съответния гарнизон, където носи службата баща на кандидата. Синовете на офицерите и подофицерите от запаса, които имат над 15 години действителна служба въ войската, да представят такива удостоверения от частта, където е служебния списък на бащата.

Освен горните документи, всеки кандидат, който има основание и желе да се ползува от право на пострадали от войните и пр., съгласно правилника за приемане на младежи въ училището, следва да представи необходимото удостоверение.

Към заявлението да се прилагат 4 лв. пощенски марки за препоръчана кореспонденция и 15 лв., ако кандидата иска телеграфически отговор.

Въ заявлението да бъде написан точният адрес на младежа, на който ще му се съобщи дали се допуска на медицински преглед.

5. Кандидатът се преглежда от медицинска комисия на 4, 5 и 6 август въ Морското на Н. Величество училище — гр. Варна. При прегледа всеки кандидат трябва да представи рентгенография 30/40 см. на сърцето и бели дробове, направена въ държавна болница след 10 юни т. година.

Рентгенографията трябва да бъде съпроводена с писмено разяснение на рентгенолог-специалист и върху нея да се залепи и подпечати с печат на държавната болница фотографията на кандидата.

Кандидатите се явяват остригани.

6. Одобрените от медицинска комисия кандидати, държат писмен състезателен изпит по долунзложените предмети от програмата на V-ти клас — реален отдел.

П И С М Е Н Ъ:

а) Български език. 7 август;

б) Алгебра 8 август;

в) Геометрия 9 август.

7. Удоволворилите на състезателните изпити, на 10 август се подават на психотехническо изследване, а на 11 август — на изпит по физическа подготовка за проверка издръжливостта на отделните органи и общо на тлото на кандидата: неговата пъргавина, подвижност и издръжливост. Знаещите да плават и гребат се предпочитат.

За този изпит кандидатите си носят фланелки и гащички (гимнастически или каквото и да било леко облекло).

8. Легитимирани при прегледите и изпитите става сълична карта.

9. Приемането на кандидатите ще стане по реда на старшинството, добито от бележите на медицинския преглед, конкурсния изпит, психотехническото изследване, физическата подготовка и успеха въ гимназията.

10. На 12 август ще се обяви списъкът на приетите.

11. Приетите кандидати постъпват въ училището на 20 август преди пладне. При постъпването си те внасят встъпителна вноска 2,000 лева и 1,000 за обзавеждане.

Синовете на пострадалите от войните се освобождават от встъпителна вноска.

Синове на пострадалите от войните се считат тия, определени съ Наредбата-закон за подпомагане пострадалите от войните.

Всички кандидати (и освободените от встъпителна вноска или съ намалена такава), трябва да носят съ себе си следното облекло и постилки:

а) Долни бели ризи и гащи. 4 броя

б) Чорапи черни, зимни и летни по. . . . 4 чифта

в) Кърпи за лице. 4 броя

г) Кърпи за храна (салфетки) 2 броя

д) Кърпи за нос 6 броя

е) Чаршафи бели съ размери 2×1-20 м. . 3 броя

ж) Чаршафи бели съ размери 2-40×1-70 м. 3 броя

з) Калфи бели за възглавници 35/65 см. 4 броя

и) Две лтни и две зимни форми фланелки, доставени чрез училището (след постъпването).

к) Тоалетни принадлежности (четка за зъби, за дрехи и обуца, огледало и др.).

Тези от кандидатите, които не внесат вноската си или не донесат напълно гореуказаното бълго и постилки още в деня на постъпването въ училището, не ще бъдат приети и ще се считат като доброволно отказали се. Въ това отношение изключения и облекчения не се допускат никому.

12. Курсът на училището е 6 години. Завършилите пълния курс добиват право на завършено сръдно техническо или сръдно мореходно образование.

Допълнителни упътвания могат да се получат от Морското на Негово Величество училище — гр. Варна.

гр. Варна, 1941 година.

Отъ Управлението на Морската Учебна на Н. Величество Часть.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици
РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

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

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

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

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски

Телеграми: Рафинерията.

масла „Сънъ Ойлсъ“.

Телефонъ 2851.

Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“—Русе

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

Телефонъ 26-91.

„ЮТА“

Акционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта“ Телефонъ 25-55.

“ФАРЪ”

ЦЕНТРАЛА: РУСЕ

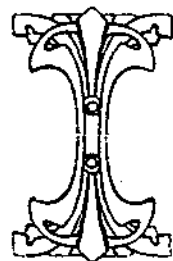
Телефони: Кантора № 22-72
Рафинерия № 24-63

Телегр. адресъ:
ФАРЪ—РУСЕ.

БЕНЗИНЪ, ГАЗЪ, ГАЗЬОЛЪ, ПЖКУРА

Приема и изпълнява бързо и акуратно поръчки.

Продава цинкови, желѣзни и ламаринени варели отъ всѣнакъвъ литражъ.



Иосифъ Едуардъ Риглеръ

БЪЛГ. АКЦ. Д-ВО

за Книжна Търговия и Индустрия

Тел. № 20-87

РУСЕ

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



Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

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

Доставя: Земедѣлски орждия и машини, подобрани семена за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синь камъкъ) за прѣскане и предпазване лозята и овощнитѣ градини отъ болести и за защита отъ паразити; купува бакъръ, дървенъ материалъ, смазочни и горивни материали; занаятчийски материали и пр.

Посрѣдниччи: за продажба и износъ на земедѣлски произведения, събирани отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянъ, килими и др.

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

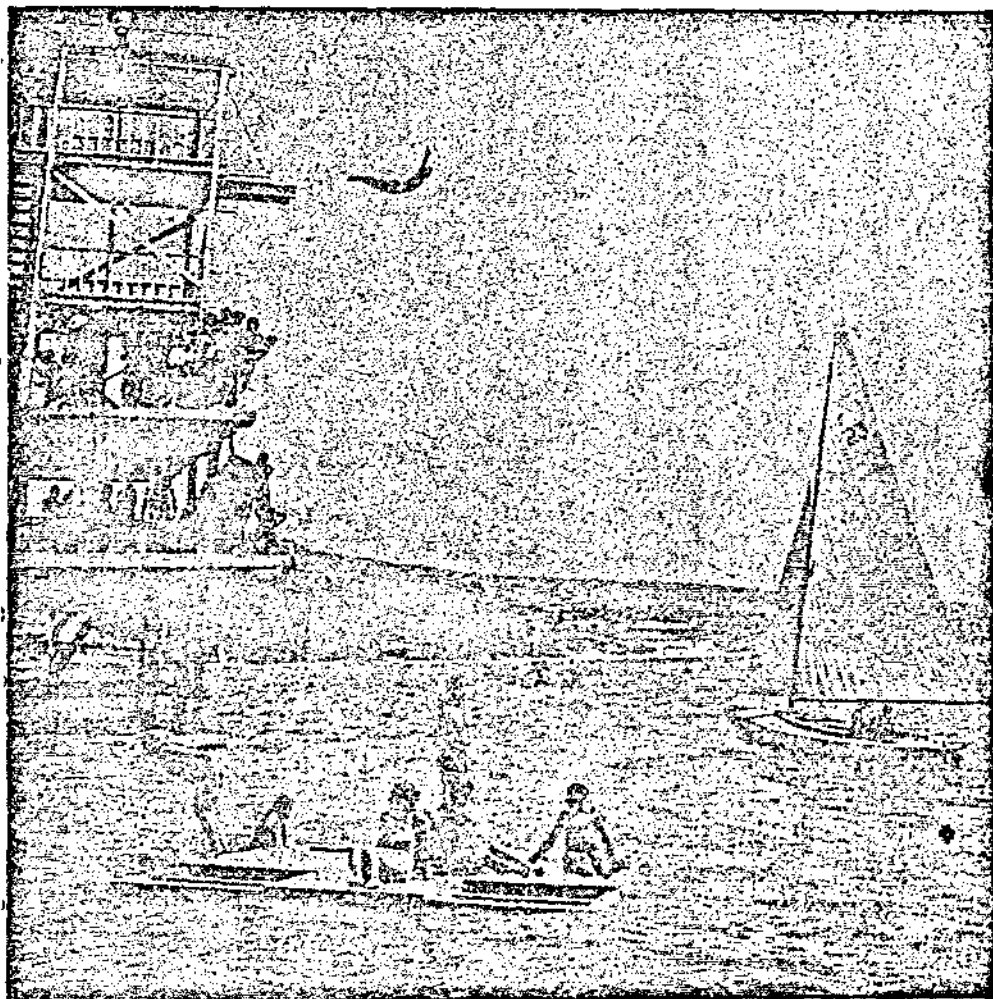
Седалище и управление въ София

112 клона и 53 агенции въ всички производителни, земедѣлски градове и села. 250 популярни банки въ цѣлата страна, които извършватъ влогово-акредитивна служба.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



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

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

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

Максимална лѣковитостъ.

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

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

Чудни околности за екокурзии и излети, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плажа“.

Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани.

Първокласенъ ресторантъ

Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стаитѣ снабдени съ течѣща изобилна вода. Ангажиране стаитѣ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско Търговско Параходно Дружество

— Варна. —

БЪЛГАРИ,

Подкрепяйте родното корабоплаване! Въ мирно време търговският флотъ носи благополучие на страната, въ военно време силниятъ флотъ е гаранция за по-сигурното опазване границитѣ на отечеството ни.

Утре, когато моретата ще бждатъ свободни и българскитѣ кораби забродятъ къмъ близки и далечни пристанища, всѣки тонъ българска стока трѣбва да бжде товарена на български параходъ.

За което и да е пристанище, ако има да товарите, най-напредъ потърсете български параходъ.

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО ПОДДЪРЖА:

1. Пжтническа — стокова линия по българското крайбрѣжие.
2. Пжтническа — стокова линия до пристанищата на Палестина и Египетъ
3. Пжтническа—стокова линия до Анверсъ и всѣко западно-европейско пристанище на Континента и Англия—при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пжтувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение, може да се отпрати параходъ до всѣко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

Пжтувайте и повѣрявайте стокитѣ си на параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазителъ на интереситѣ Ви.