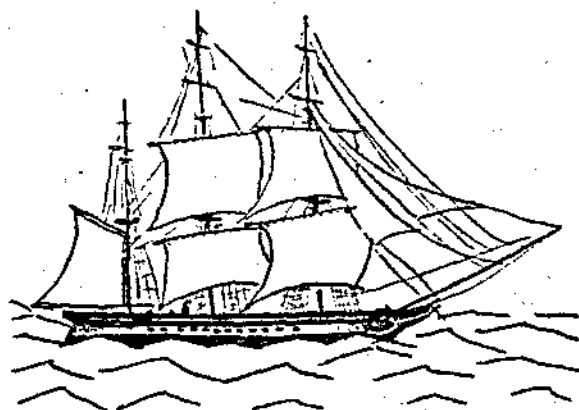


МОРСКИ СГОВОРЪ



XVI
година



Фрегата от XVIII векъ

ЮНИЙ, 1939.

Българска Земедел. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.

Основенъ капиталъ и запасни фондове на 31 декемврий 1937 година.

1,150,000,000 лева

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

Въ края на всѣка операционна година къмъ собственитѣ банковѣ сръдства се прибавя и цѣлата чиста печалба.

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

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

ДОСТАВЯ: Земеделски орджия и машини, подобрани семена за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синь камъкъ) за прѣскане и предпазване лозята и овошнитѣ градини отъ болести и за защита отъ паразити; занаятчийски материали и пр.

ПРИТЕЖАВА: 16 антрепозитни складове за пашкули съ пашкулосушилни въ главнитѣ буботгледни и производителни села и градове, 8 модерни винарски изби.

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

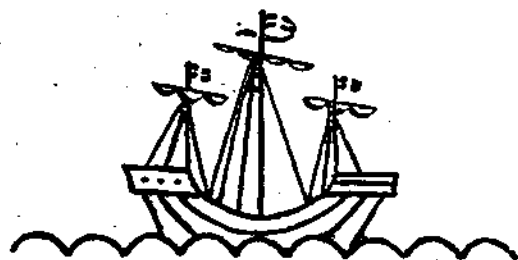
ПОСРѢДНИЧИ: За продажба и износъ за чужбина на земеделски произведения, събирани отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, машини, сахтиянь, килими и др.

ЗАСТРАХОВА: Земеделскитѣ култури срещу градушка и други природни стихии; добитѣка срещу смъртъ и злополука; държавнитѣ и обществени имоти срещу пожаръ и вършачкопритежателитѣ срещу гражданска отговорностъ.

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

Седалище и управление въ София

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



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 16.
Варна, юлий 1939 год.

Уренда
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ

Брой 6.
Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

НАШАТА НАДЕЖДА

Преди две години единъ свѣтълъ лжѣ блѣсна по натжженомъ българско небе, една нова надежда озари и стопли сѣрдцата на покрусения български народъ: Богъ дари престола на нашия славни царе съ дѣвгоочаквания вѣнценосенъ наследникъ.

Радостта въ Царския Домъ бѣ радостъ и за най-бедната колиба отъ върховетъ на стария Балканъ до изумруднитъ води на родното море. Душитъ на всички българи до крайнитъ исторически и народностни граници на многоизстрадалото ни племе се слѣха въ възторжена благодарствена молитва къмъ Всевишния.

Царствениятъ младець, продължителъ на славното име на великия си прадѣдъ, стана символъ на неугасващитъ ни надежди за скорошни свѣтли дни, достойни за достойния нашъ народъ.

И ето че развоятъ на събитията презъ тѣзи



две години започна да дава реаленъ изразъ на тѣзи надежди. Увѣреността, че най-сетне правдата за българския народъ ще възкрѣсне, вече пустна дълбоки корени въ сѣрдцата ни.

Ние твърдо вѣрваме, че много наши измѣчени братя ще се приютятъ съ своитъ тучни ниви и поля къмъ жадно очакващитъ ги прегръдки на общата ни Майка - Родина. Ние твърдо вѣрваме, че нашиятъ южни води отново ще отразятъ въ лазура си гордитъ гѣнки на народния трицвѣтъ.

Радетелитъ на морската идея у насъ сѣщо сѣ непоколебимо убедени, че родниятъ флотъ, починътъ за чието създаване е на великия Симеонъ I,

ще засили своя развой, и благородното покровителство, което намира у любимия ни Царъ, ще бжде давано и отъ царствения му синъ като Престононаследникъ и като бждещъ Вѣнценосецъ.

МОРСКИ СГОВОРЪ.

П. Р.

Флотътъ въ помощъ на армията при отбраната на брѣга

На война флотътъ е билъ винаги твърде цененъ помощникъ на армията. Това е вѣрно особено за тия страни, които, имайки границитѣ си или частъ отъ тѣхъ на вода, заблаговременно сж развили до необходимия размѣръ и сила не само армията си, но и своя флотъ.

Като най-първа и важна задача на флота е владѣнето на морето и унищожаването на противниковия флотъ. Всѣка друга задача извънъ горната се смѣта за второстепенна. Като второстепенни задачи на флота сж и тия, отнасящи се до действия, подпомагащи непосредствено армията.

Случаитѣ, при които флотътъ може да се яви въ помощъ на армията сж главно следнитѣ: а) при отбрана на брѣга, б) при десантни операции, в) при поддръжка фланга на армията, когато той опира на море или голѣма рѣка, г) при снабдяване на армията съ бойни, хранителни и др. материали, д) при превозване на войски и т. н.

Пълното осществяване на тия задачи е възможно въ случай, когато флотътъ е господаръ на морето. Обаче това не изключва, щото флотътъ, безъ да владѣе морето, да може да изпълни мисията и не напълно нѣкоя отъ горнитѣ задачи, съ което да се яви въ помощъ на армията. Особено днесъ малкиятъ флотъ може да бжде цененъ помощникъ на своя по-голѣмъ събратъ армията, благодарение възможността сжиятъ да използва наравно съ най-мощитѣ флоти мината и торпедото, тия наистина опасни за силния флотъ оръжия. Успѣшното изпълнение на такива задачи е въ зависимостъ не отъ количеството на морскитѣ сили, съставлящи флота на дадена страна, а отъ тѣхното качество и целесъобразностъ, отъ качеството на личния съставъ, неговата подготовка и готовностъ за самопожертвуване и още отъ умѣнието да се използва обстановката.

Тукъ ще разгледаме, доколкото това е възможно въ рамкитѣ на една статия, съвършено накратко и бѣгло случая, когато флотътъ се явява като помощникъ на армията при отбрана на брѣга.

Известно е, че главната задача на армията е изобщи отбраната на страната, сиречь недопускане на противниково нашествие въ територията на държавата. Това последното може да се извърши по суша и по вода. Въ случая интересува ни противниковото нашествие въ територията, използвайки сушата и водата. А въ такова положение може всѣкога да изпадне и България, която е обградена съ водна граница надъ 700 км. — Черно море и Дунава. Известно е отъ друга страна, че най-бързо и лесно проникване въ територията на противника може да се извърши откъмъ неговитѣ брѣгове, щомъ сжиятъ сж оставени безъ съответната защита, каквото е положението днесъ на България.

Брѣгътъ може да бжде защитенъ като бжде осѣянъ по цѣлото протежение съ мощна брѣгова артилерия, образувайки тѣй наречени брѣгови артилерийски укрепени пунктове. Но всички тия укрепления и цѣлото количество артилерия биха стрували неимоверно много скъпо, особено като се има предвидъ, че тази артилерия не трѣб-

ва да отстъпва съ нищо на съвременната корабна такава, и следователно нейното подмѣняване ще се налага при всѣка поява на нови корабни оръдия. Поради тази причина до днесъ нито една държава съ брѣгъ не си е позволила подобна отбрана на брѣга, защото нито е възможна, нито е смислена.

Сжществувашитѣ пъкъ морски крепости, каквито всѣка държава съ брѣгъ притежава; не биха могли да изпълнятъ такава задача дори и за района, въ който сж поставени, поради недостатъчната си сила и остарѣлость на артилерията, въ сравнение съ корабната такава, освенъ ако артилерийската защита бжде комбинирана и съ други познати сръдства за борбата на море.

Отбраната на брѣга може да бжде повѣрена и на земни войски, които ще трѣбва да сж разположени по цѣлото протежение на брѣга, обаче никакъ не е трудно да си представимъ, какво отражение би имало подобно отдѣляне на войски отъ главния театъръ на бойнитѣ действия за хода на последнитѣ и за крайния резултатъ. Па ако този брѣгъ е доста дълъгъ, какъто е нашиятъ, за да се обезпечатъ фланговетѣ и тилътъ на действующата армия ще трѣбва да се отдѣлятъ цѣли армии. Съ други думи, фронтътъ на действующата армия ще се удѣлжи съ толкова, колкото е дължината на брѣга. Естествено въ такъвъ случай, въ много по-изгодно стратегическо положение ще бжде онази страна, която може да избѣгне подобно удѣляване на фронта си и ще може да използва всичкитѣ си земни войски въ главния театъръ на бойнитѣ действия. Независимо отъ това, този начинъ на отбрана на брѣга, бидейки въ висока степенъ пасивенъ, крие въ себе си всички рискове и изненади и дори неуспѣхъ, присжщи на всѣка пасивна отбрана. Частно за случая трѣбва да се прибави още и това обстоятелство, че веднѣжъ неприятелътъ решилъ твърдо да проникне въ противниковата територия, въ това той ще успѣе всѣкога, щомъ е билъ оставенъ да стовари на брѣга свои войски, и чрезъ постоянния превозъ на нови се закрепилъ положението си и следъ това веднага ще пристѣпи къмъ разширяване на своя успѣхъ, съ всички шансъ да успѣе напълно, преди още да се е окопитала отбраната. А това не би било така, ако отбраната разполагаше съ сръдства за борба на вода: тя би попрѣчила на противниковата акция въ най-критичнитѣ ѣ фази — натоварването на войскитѣ, подвоза и стоварването имъ на брѣга.

Такъвъ начинъ на отбрана на брѣга (само съ земни войски) до сега не е известенъ, освенъ въ франко-пруската война въ 1870 г., при която за защита на севернитѣ брѣгове на Германия (Северно и Балтийско морета) срещу френското нашествие Молтке е билъ разставилъ войскитѣ си не по цѣлото протежение на тия брѣгове, или въ мѣстата възможни за стоварване на десантъ, а на нѣколко ж. п. вжзла, така щото да може въ срокъ отъ 18 часа отъ получаване на съобщението за противниково явяване на брѣга тия войски да бждатъ на застрашения пунктъ.

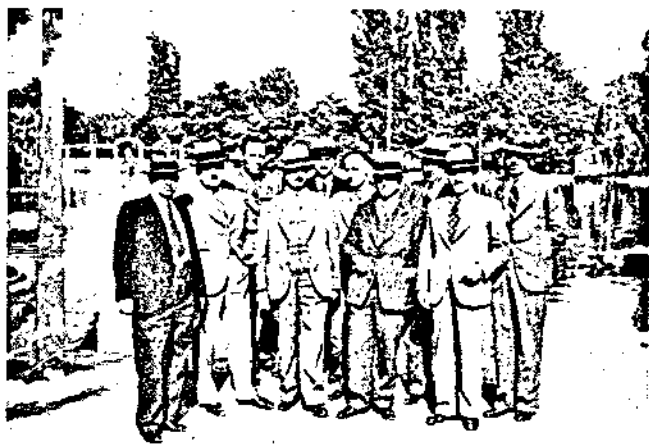
Трѣбва да прибавимъ, обаче, че такова решение на въпроса е възможно, ако се разполага количествено съ толкова войски, че да може да се отдѣлятъ такива безъ рискъ за главния оперативенъ театъръ на действие. Второ, още по-важно условие е, че е необходимо наличието на ж.-пътна и шосейна мрежа, чиято гъстота и подвозни сръдства да позволяватъ подобна маневра.

Също така и въздушните сили, макаръ че се вдига днесъ толкова голѣмъ шумъ около тяхъ, още далечъ не сж стигнали до положението да решаватъ въпроса за защита на брѣговетъ самостоятелно, защото сж твърде много зависими отъ състоянието на атмосферните условия и видимостта (нощъ, мъгла и пр.), както и поради други още причини.

Остава, следователно, защитата на брѣга да се изпълнява отъ флота, както въобще това е въприето отъ всички страни, използвайки и безъ това съществувашите морски крепости за свои бази. Че това е единственото най-правилно разрешение на въпроса свидетелствува историята на всички досегашни войни и настоящето морско въоръжение на всички държави, притежаващи брѣгъ, а най-вече морското въоръжение на нашите съседи.

Предоставяйки разрешението на тази задача на флота, главното командуване въ такъвъ случай разполага съ всички живъ материалъ на страната си, съставлящъ земните войски съ всичката артилерия и дори въздушни сили, за да ги насочи тамъ, където ще търси решението на войната. Такова едно развързване на ръцете на командуването и даване пълна свобода на действие флотътъ го дава срещу относително твърде малки грижи и жертви. За подържане на флотъ сж необходими много по-малко парични сръдства, отколкото тия за подържане на изброените по-горе начини за отбрана на брѣга.

Отдѣленъ въпросъ е какъвъ трѣбва да е флотътъ за една малка държава, за да отговаря напълно на нуждите на отбраната и какъ би изпълнилъ той такава задача. Това е предметъ на отдѣлна статия.



Новото управително тѣло на пловдивския клонъ на Б. Н. М. С. съ главния секретаръ на организацията.

Заклучението, което ни се налага тукъ е, че флотътъ не може да бжде замѣстенъ отъ други родове войски въ ролята му да брани най-успѣшно брѣговетъ на страната и че въ изпълнение на тази си роля той е необходимъ, доколкото е необходима и армията при отбрана на страната.

Това обстоятелство, оценено по достоинство, налага по принципъ съществуването на флотъ, състоящъ се отъ размѣри, които се опредѣлятъ отъ материалните сръдства и стратегически съображения.

Страни, които съзнаватъ голѣмото значение на своите брѣгове за свободното си политическо и икономическо развитие, помнятъ, че незащитеното море представлява голѣмата опасностъ за сигурността на страната, и винаги сж намирали възможностъ да подържатъ спроти нуждите си единъ флотъ, толкова повече, че той идва по най-икономиченъ пътъ да подпомогне армията въ голѣмата ѝ задача да брани по всички посоки Отечеството.

Мичманъ отъ флота

КОРОНЕЛСКИЯТЪ БОЙ

Обявяването на свѣтовната война заварило германската далекоизточна ескадра край островъ Понане, въ западната частъ на Великия океанъ. На 6 августъ всички приготовления били завършени — всичките дървени части, дървените обшивки, мобилите, килимите, излишните дрехи, съ една дума всичките предмети на корабния комфортъ били предадени на брѣга, вжглищата били натоварени, водата взета, и ескадрата въ пълна бойна готовностъ очаквала сигнала на адмирала.

Сутринята адмиралътъ графъ Шлее съ двамата си сина, мичмани отъ неговата ескадра, се изповѣдали и причастили. Презъ деня малката нѣмска колония на острова за последенъ пътъ посетила ескадрата и ѝ пожелава щастливо пътуване.

Презъ нощта съ угасени свѣтлини ескадрата напустила пристанището и се скрила въ неизвестна посока изъ безбрѣжната чернота на океанския ширъ. Настанало за нея тежкото бойно време.

Въ петия денъ на плаването се показали вулканите на островъ Раданъ. Подъ тяхъ се очерталъ голѣмъ силуетъ. За обща радостъ, оказало се, че това билъ единъ натоваренъ съ вжглища параходъ на германския лойдъ. Взели го съ себе си. Тукъ се получило съобщение, че Япония се намѣсила въ войната.

На 14 августъ кръстосвачътъ „Емденъ“ се отдѣлил отъ ескадрата. Адмиралътъ го изпратилъ на корсарство въ Индийския океанъ. Дълго гледали подире му, докато той съ развѣти прощални сигнали се скрилъ въ приближаваща мъгла.

Презъ нощта срещнали множество параходи. Тѣ всички бързали да се отбиятъ настрана и изчезвали въ тъмнината.

Следъ двеседмиченъ походъ ескадрата се приближила къмъ Маршалските острови. По пътя „Нюрнбергъ“ спиралъ и претърсвалъ срещнатите неприятелски кораби, а следъ това ги потопявалъ,

като прибиралъ на борта си хората имъ и ценни-
тъ товари.

Една сутринъ презъ време на закуската вне-
запно гръмнало ура. Всички наизкачали на палу-
бата. Пристигналъ пробиятъ се презъ блокадата
на Цинъ-тао германски спомагателенъ кръстосвачъ
„Корморанъ“ и довелъ съ себе си руския параходъ
„Рязанъ“, плененъ отъ „Емденъ“ въ корейскитъ
води още въ първия день на войната.

По-късно ескадрата достигнала центъра на
Тихия океанъ — островната група Таити. На ос-
тровъ Бора-Бора мѣстнитъ жители смѣтали гер-
манцитъ за англичани, поднесли на адмирала раз-
кошенъ букетъ отъ цвѣта и доставили на корабитъ
всички необходими хранителни припаси и вода.
На другата сутринъ се приближили до Папаета,
столицата на Таити, центъръ на френското управ-
ление въ Океания.

Съ биноклитъ видѣли гъпи отъ бѣгачи въ
паника хора. Откъмъ страна на вжглищнитъ
складове се издигнали огнени езици и облаци димъ.
По укрепленията блеснали изстрели, и нѣколко
снаряди избухнали около флагманския корабъ. Въ
пристанището забелязали една френска канонерка
и плененъ отъ нея германски търговски параходъ.

Адмиралътъ заповѣдалъ да откриятъ огънь.
Въ мигъ канонерката и параходътъ били унищо-
жени. Въ града пламналъ пожаръ.

Оттукъ ескадрата извила на северъ и на 30
септемврий се приближила до Маркизовитъ острови.
Флагманския корабъ, бронираниятъ кръстосвачъ
„Шарнхорстъ“, пристаналъ къмъ островъ Нука-Хива.
Другиятъ брониранъ кръстосвачъ „Гнайзенау“ се
опжилъ къмъ съседния островъ Хиваса. Въ-
прѣки открития брѣгъ и огромнитъ вълни, той на-
правилъ десантъ, арестувалъ губернатора, конфи-
скувалъ пощата и паритъ. Наложили контрибуция
въ видъ на стада свини, птици, яйца, масло и пр.
Следъ това двата кораба се присъединили къмъ
останалитъ и се опжили къмъ островъ Възкресе-
ние, все повече приближавайки се къмъ опаснитъ
южноамерикански брѣгове.

Тукъ, въ предварително устроена среща съ
нѣколко парахода, трѣбвало да стане главното
товарене на вжглища, когато изведнѣжъ съ настѣп-
ването на тъмнината четири огнени стълба се из-
дигнали въ планинитъ. Количеството на запаленитъ
клади тъкмо отговаряло на пристигналитъ тукъ
германски боеви кораби.

Адмиралътъ незабавно заповѣдалъ да прекра-
тятъ товаренето и да излѣзатъ въ океана. Чакъ на
сутринята се завърнали и натоварили вжглищата.

Тъкмо къмъ края на товаренето на мостика
на „Шарнхорстъ“ като лудъ се втурналъ радиоте-
леграфистътъ. Оказало се, че той сполучилъ да
влѣзе въ неочаквана връзка едновременно съ
„Дрезденъ“ и „Лайпцигъ“. Тѣзи кръстосвачи се
намирали на разстояние 3,000 мили. Тѣ сѣщо се
насочвали къмъ тѣзи краища. Особно се зарадвали
на „Лайпцигъ“, когото смѣтали за загиналъ отъ
английскитъ потери.

* * *

На 31 октомврий германската ескадра въ съ-
ставъ „Шарнхорстъ“, „Гнайзенау“, „Нюрнбергъ“ и
присъединилитъ се къмъ нея леки кръстосвачи „Лайп-
цигъ“ и „Дрезденъ“, придружена отъ своитъ вж-

глищни параходи подъ охраната на спомагателния
кръстосвачъ „Принцъ Айтелъ Фридрихъ“, пресѣкла
океана и се приближила къмъ Фернандецкия ар-
хипелагъ, край брѣговетъ на Чили. Показалъ се
най-големиятъ южноамерикански планински масивъ
Аконкагуа. Неговитъ ледникови върхове красиво
свѣтнали на слънцето съ своята студена свѣтлина.

Адмиралътъ заповѣдалъ на транспортитъ подъ
прикритието на спомагателния кръстосвачъ да за-
минатъ за най-близкото неутрално пристанище. Ко-
гато получила донесение за тѣхното благополучно
пристигане, ескадрата легнала на югъ.

Презъ нощта безжичниятъ телеграфъ приелъ
съобщение отъ единъ таенъ германски агентъ, че
нѣкакъвъ английски кръстосвачъ е влѣзълъ въ на-
миращото се наблизко коронелско пристанище. Тѣй
като той не можелъ да остане въ неутрално при-
станище повече отъ 24 часа, адмиралътъ решилъ
да го причака и унищожи. Даденъ билъ сигналътъ
„ескадренъ ходъ 14 мили“, за да могатъ незабе-
лезани да се приближатъ въ момента, когато вра-
жеския корабъ ще излѣзе изъ пристанището.

Настѣпило утрото. Духалъ лекъ юженъ вѣтръ.
Било недѣля, празникътъ Всѣхъ Светихъ.

Въ 10 часа 30 мин. на горната палуба отслу-
жили молебенъ.

На хоризонта се показалъ платноходъ. Изпра-
тили „Нюрнбергъ“ да го прегледа. „Дрезденъ“ се
отдѣлилъ и трѣгналъ покрай самия брѣгъ да лови
параходи.

Въ 16 часа и 20 мин. барабанитъ, тржбитъ и
камбанитъ вдигнали обслугата въ тревога. Забеля-
зали гъста ивица отъ димъ. Показала се гора
отъ мачти.

Коритата на незнайнитъ кораби били още
задъ хоризонта, но по цѣлата ескадра свѣткавично
се разнесло:

— Англичани!

Адмиралътъ вдигналъ общъ сигналъ: „След-
вайте подире ми“.

Въ повдигнато настрояние хората се втурнали
по мѣстата си. Заработили повдигателнитъ апарати
за снарядитъ...

Ескадрата легнала къмъ дима...

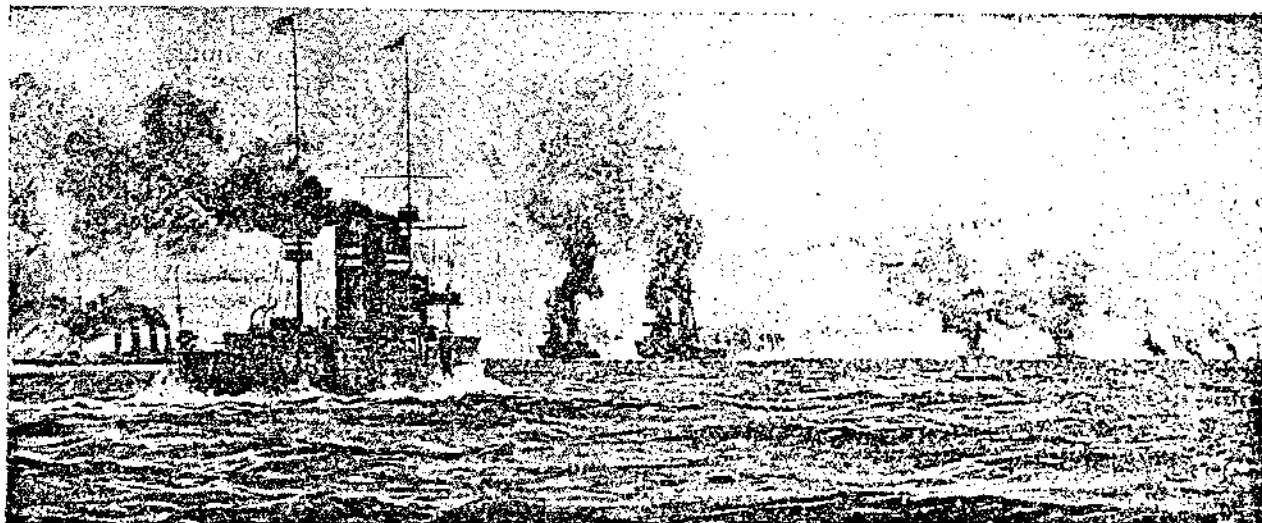
Внезапно на радиотелеграфа се появили тре-
вожни повиквания: „На помощъ „Канонусъ“*) на
помощъ“. Но „Шарнхорстъ“ всѣки пътъ ги изга-
рялъ съ мощта на своята радиовълна.

Разстоянието бавно се сближавало. Врагътъ
бѣгалъ въ открития океанъ. Най-после се показали
димовитъ тржби, почнали да се виждатъ коритата.
Това била британската ескадра. Разпознали бро-
нирания кръстосвачъ „Монтутъ“, кръстосвача „Глаз-
го“ и спомагателния кръстосвачъ „Отранто“. Скоро
се изяснила и причината за тѣхното бѣгане на-
страна.

Въ 17 часа 20 мин. насреща имъ изплавалъ
четвърти корабъ — бронираниятъ кръстосвачъ „Гудъ
Хопъ“ подъ флага на контръ-адмиралъ Крадокъ,
приятелъ на графъ Шпее. Той застаналъ начело на
своята ескадра и въ знакъ, че приема боя, повдиг-
налъ стенговитъ флагове.

Започнала се борба за тактическата позиция.
Германския адмиралъ сполучилъ да завземе по-

*) „Канонусъ“ билъ английски броненосецъ съ 4 орж-
дзя 305 мм.



Коронелският бой. На преден планъ е английската ескадра, въ дъното сж корабътъ на графъ Шпее.

добрата, както по отношение на вѣтъра, тъй и по отношение на видимостта. Освенъ това, неговиятъ курсъ отрѣзвалъ англичанитѣ отъ неутралнитѣ пристанища.

Взаимоотношението въ силата на артилерийския огънь (въ смисълъ на калибъра) било не въ полза на англичанитѣ. Тѣ разполагали съ две 234 мм. орджия и съ седемнайсетъ 150 мм. Германцитѣ имали дванайсетъ орджия 210 мм. и шестъ 150 см. Бронирането на английскитѣ кораби било сжщо по-слабо.

Въ 18 часа цѣлата германска ескадра се съединила, съ изключение на „Нюрнбергъ“, който изостаналъ далечъ при гонитбата на единъ вѣтроходъ.

Британската ескадра отчетливо се виждала върху свѣтлия фонъ на хоризонта. Тя се движила въ върволична колона и прекрасно спазвала строя, като от време-навреме се скривала задъ все увеличаващата се вълна.

Германската ескадра била въ тъмната, мъглива частъ на хоризонта.

За англичанитѣ това билъ първиятъ ескадренъ бой следъ знаменития Трафалгаръ. Билъ и първиятъ бой за младия германски флотъ. Разбираемо е вълнението, което било обхванало дветѣ ескадри и тѣхнитѣ командири.

Ето какъ старшиятъ офицеръ на „Гнайзенау“, капитанъ II рангъ Пошмеръ, описва този бой:

... Вѣтрътъ се усилваше. По океана се движеше голѣма, полегата вълна... Азъ за последенъ пътъ погледнахъ англичанитѣ и слѣзохъ въ централния постъ. Нашитѣ заредени орджия като четина стърчаха къмъ небето вследствие на още далечното разстояние. Свързката съ наблюдателитѣ спокойно предаваше разстоянието до противника: „11500 метра, 11400, 11200“.

— Залпъ!!!

Корабътъ потрепера. Всичко притихна, превърнато въ зрение и слухъ.

— Надхвърли!

Втори залпъ.

— Не достигна!

Трети. И изведнѣжъ въ централния постъ,

отрѣзани отъ външния свѣтъ, ние чухме радостното — „попадение“!

Това бѣше повече отъ хубаво. На повече отъ 10000 метра разстояние и то при такава вълна.

Затрещъ „бързъ огънь“.

— Попадение! Попадение! — следваше едно подиръ друго.

Понесе се ура... Азъ се втурнахъ къмъ телефона:

— Какво става?

— Адмиралскиятъ корабъ е въ огънь.

За да ободря хората, азъ по всички телефони предадохъ тази щастлива вестъ. И едва тогава съпикасахъ, че съмъ направилъ глупостъ. Отъ всички страни се посипаха разтревожени запитвания:

— Чий адмиралски корабъ е въ огънь?

— Глупци! — викахъ азъ извънъ себе си. — Ясно е чий, неприятелскиятъ! „Гудъ Хоупъ“ гори...

Нова радостъ. Ново ура. Кулата на „Монтутъ“ хвъркна въ въздуха.

Въ този мигъ ние почувствувахме силенъ гласъкъ. Единъ неприятелски снарядъ се взрива до 89-я отсѣкъ, надъ машинната палуба. Раненъ бѣ единъ огняръ. Другъ снарядъ проби борта подъ водолинията. Водата нахлу въ пробоината. Когато се притичахъ тамъ, хората до кръста въ вода запушваха отвора. На кърмата избухна пожаръ. Въ противопожарни маски, съ пожарни чърва, брадви и лостове моряцитѣ се хвърлиха въ огъня и скоро го потушиха.

Въ 18 часа 19 мин. графъ Шпее направи завои „всички изведнѣжъ на четвъртъ румбъ“ и бързо се сближи съ врага. Англичанитѣ, разочаровани въ своя огънь, сжщо извиха къмъ насъ, за да използватъ торпедата си. Разстоянието достигна 4000 метра. Но нашиятъ адмиралъ легна на отдалечаване, като продължаваше ураганиния огънь. Нощта настѣпваше. Трѣбваше да се бърза.

Въ 19 часа 45 мин. огънятъ на противника започна да отслабва. Наведениятъ настрана „Монтутъ“, обзетъ отъ пламъци, излѣзе изъ строя. „Гнайзенау“ наедно съ „Шарнхорстъ“ съсрѣдоточиха огъня си върху челния корабъ. „Гудъ Хоупъ“ горѣше отъ носа до кърмата. Той като разпалена

клада ту се издигаше върху вълната, ту изчезваше задъ нея.

Въ 20 часа високъ стълбъ отъ зелено-жълтъ пламъкъ изригна изъ срѣдата на „Гудъ Хопъ“, като залъ съ свѣтина низкитъ оловни облаци. Това бѣше прощалниятъ му поздравъ. Следъ минута той изчезна въ недрата на океана.

Нощта настѣпи. Адмиралътъ даде заповѣдь на лекитъ кръстосвачи да издирятъ вражескитъ разбити кораби и да ги потопятъ съ торпеда.

Въ 21 часа въ далечината блесна лжчъ на прожекторъ. Пламнаха жълти езици на залпове. Поради далечината стрелбата не се чуваше. Получихме лаконическа телеграма отъ „Нюрнбергъ“:

— Срегнахъ „Монтутъ“. Потопихъ го съ огънь.

— Браво „Нюрнбергъ“, — отговори адмиралътъ.

Британската ескадра бѣше разбита. Двама ѝ бронирани кръстосвача бидоха потопени съ цѣлитъ си услуги. Кръстосвачътъ „Отранто“, въоръженъ съ 150 мм. орджия, избѣга следъ първото попадение отъ снарядитъ на „Лайпцигъ“. „Глазго“ съ тежки повреди се промъкна презъ германскитъ редове.

На германската ескадра имаше само двама ранени и нищожни повреди.

Въ полунощъ графъ Шпее даде телеграма: „Кръстосвачи! Съ Божията помощъ вие удържахте блестяща победа. Поздравявамъ ви“.

На обѣдъ, за неописуемъ възторгъ на обслужитъ, на „Шарнхорстъ“ се изви сигналъ:

— Курсъ къмъ Валпарайзо.

Двудневна почивка. Следъ петъ месеца непрекъснати походи възможността да се отбиемъ въ пристанище, да стѣпимъ на твърда земя, ни се представяше като най-големо блаженство.

На 3 ноемврий 1914 г. ескадрата, салютувайки нацията и чилийския адмиралтейски флагъ, влѣзе въ пристанището на Валпарайзо.

Две денонощия минаха като сънь. Уви! Последниятъ радостенъ сънь.

Следъ 24 часа съ угасени свѣтлини ескадрата излѣзе въ океана, въ последното си плаване, този пътъ къмъ собствения си гробъ.

Вестта за Коронелското поражение като гръмъ удари Англия.

За унищожаването на графъ Шпее приготвиха най-силнитъ тежки кръстосвачи на тихоокеанската ескадра. Фаталната среща на германцитъ съ тѣхъ стана въ Атлантическия океанъ, при Фалкландскитъ острови. Тукъ германската ескадра бѣ унищожена отъ подавяеще по-силния си противникъ.

Фурнаджиевъ

ПЪТУВАНЕ ВЪ ЛОШО МОРЕ

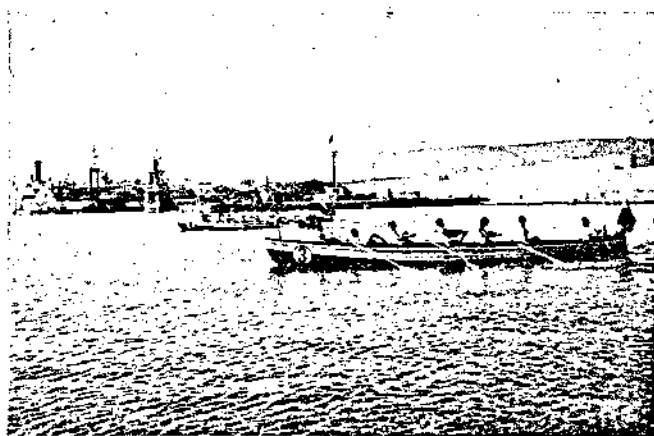
За правилното и сигурно запазване на кораба въ лошо море, на практика, все още има различни мнения.

Стариятъ способъ, че и съ кораба, както съ вѣтрохода, при лошо море трѣбва да се насочва носътъ срещу вълнението (да се шурмува) има още привърженици, а има и такива, които се учудватъ, като имъ се каже, че най-сигурното за кораба въ лошо море е да се обръща кърмата срещу вълнението.

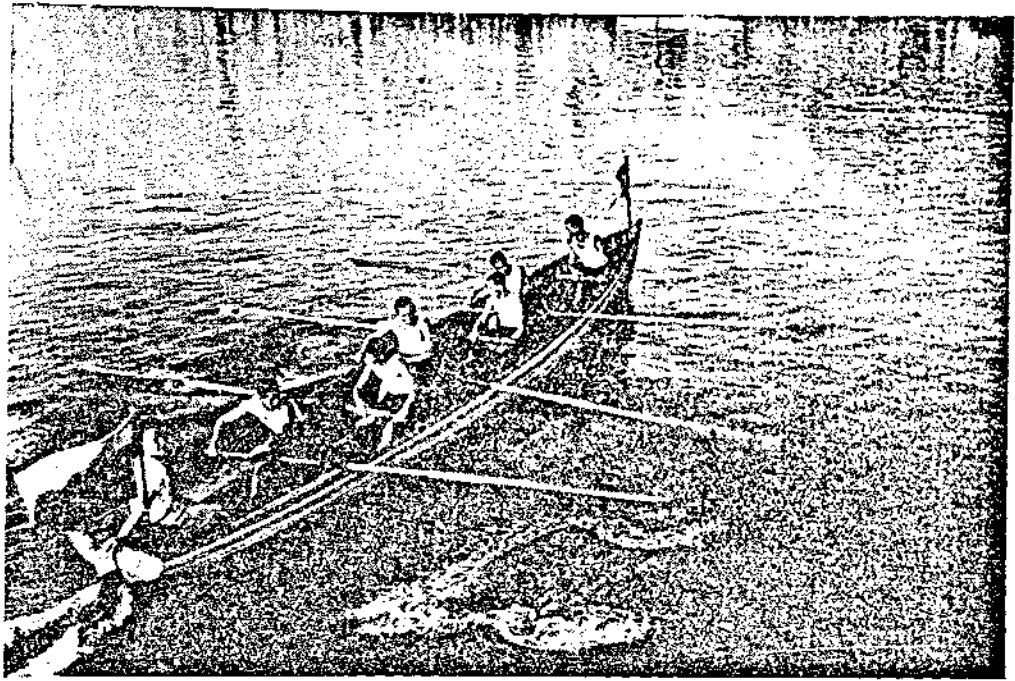
Вѣтроходътъ трѣбва да се държи колкото се може по-близо до линията на вѣтъра и въ никакъвъ случай да не застава напрѣчно на вълнението; защото той не само е ниско построенъ, но той

е и много стабиленъ, и напрѣчното вълнение го силно разклаща, отъ което е много опасно да се скъсатъ такелажнитъ вѣжа. Старитъ капитани отъ вѣтроходнитъ кораби бѣха свикнали въ лошо море да обръщатъ носа на вѣтрохода срещу вълнението и вѣтъра. По времето, когато на корабитъ имаше, както вѣтрила, така и парна машина, този начинъ премина и на параходитъ. Едва по-късно, когато на корабитъ изчезнаха вѣтрилата, а остана само парната машина, практиката на море показа, че може да се обръща и презъ кърмата и последната се постави срещу вѣтъра и вълнението. Отначало се смѣташе, понеже кърмата е по-ниска и постройката ѝ е по-друга отъ носа, може да попадне подъ настигащата я вълна, затова все още оставаха да се придържатъ къмъ „стария сигуренъ способъ“, поставяне корабния носъ срещу вълнитъ и машината да работи съ малъкъ ходъ напредъ. Но особено, дългитъ кораби, предната имъ часть се повдига високо отъ вълната, и когато тя премине, носътъ съ цѣлата си тежестъ пада въ пропастьта подъ нея, и корпусътъ трѣбва да поеме сътресението отъ удара. Следующата вълна подема и повдига носа наново нагоре, и играта се повтаря. Много ясно е, че на продължителнитъ такива сътресения не всѣки корабъ може да издържи. Свързкитъ му могатъ да ослабнатъ, и нѣкои закълки да се разиграятъ, шевоветъ да пропуснатъ вода, и корабътъ да потъне. Ако проследимъ загубата на корабитъ следъ войната, ще се уверимъ, че голѣма часть отъ тѣхъ сѣ жертва на такива случаи.

Ако корабътъ не може да се държи срещу въл-



Лодки на Варненския морски спортенъ отредъ



Лодката победителка въ състезанието на Варненския морски спортенъ отредъ на 16 юний т. г.

нението тогава сж принудени да го оставятъ напрѣчно на вълнитѣ. Единъ примѣръ отъ практиката ще ни обясни този случай.

Презъ 1924 година единъ корабъ отъ 9,000 тона, добре натоваренъ до зимната мѣрка, въ лошо море попадналъ въ Бискайския заливъ презъ зимата. Въ предната си частъ ималъ кладенецъ (първиятъ хамбаръ е по-низъкъ отъ втория съ единъ коридоръ). На палубата ималъ помѣщеніята на офицери и надъ тѣхъ командния мостикъ. Корабътъ е ималъ скоростъ 12 мили на часъ. Когато миналъ Уесанъ, морето било неспокойно. Духалъ е юго-западенъ вѣтъръ отъ 6 — 7 бала, съ съответното вълнение. Малко по-късно започналъ западенъ вѣтъръ 9 бала. Вълнението и вѣтърътъ бързо се усиливали, така че капитанътъ се принудилъ „да щурмува“. По стария способъ, поставилъ носа на кораба срещу вълнението, и машината работила „малъкъ ходъ“. Така корабътъ пжтувалъ нѣколко часа спокойно, ако не обръщаме внимание на това, че вълнитѣ сж прехвърляли носа. Презъ деня вѣтърътъ се обърналъ откъмъ северо-западъ и тамъ останалъ да духа съ сила 10 бала. Отъ този вѣтъръ се появило ново вълнение, напрѣчно на старото, и корабътъ често попадалъ между две противоположни вълни, които съ голѣма сила заливали палубата. При това надвечеръ забелязали, че съ малъкъ ходъ на машината напредъ не само че не сж вървѣли напредъ срещу вълнитѣ, но и вървѣли назадъ, и цѣлата кърма била заливана отъ вълнитѣ, които изпочупили всички дървени надстройки на задната палуба. Следъ нѣколко часовъ непосиленъ трудъ успѣли да поправятъ заклиненото кормило, а презъ това време вълнението се опитвало да грабне нѣкой отъ моряцитѣ. На задната палуба е имало 450 тежки бѣчи, пълни съ силициеви химикали, които отъ вълнитѣ се размѣстили, и капитанътъ се принудилъ да даде на машината срѣденъ ходъ. До 11 часа презъ нощта презъ носа е минавало много вода, но кърмата останала суха. Малко преди полунощъ

грамадна вълна се изтърсила на палубата, като не забравила да вземе и спасителнитѣ лодки, а презъ горнитѣ решетки водата нахлула въ огнярната. Като преминала вълната, предъ тѣхъ се открила печална картина. Желѣзнитѣ товарни стрелки били прегънати като прѣчки, а стрелитѣ на втория и третия хамбари играели въ въздуха самотинско хоро. Преднитѣ желѣзни стълби изчезнали, а отворътъ на първия хамбаръ билъ разбитъ.

За да затворятъ първия хамбаръ и да завържатъ товарнитѣ стрели, принудили се да спратъ машината. Отъ това параходътъ застаналъ напрѣчно на вълнитѣ, на машината дали преденъ ходъ, докато корабътъ застаналъ срещу вълнитѣ; тогава повторно спрѣли машината, но почти веднага параходътъ пакъ застаналъ напрѣчно на вълнението. Тогава се принудили да го оставятъ „въ най-опасното положение“, напрѣчно на вълнитѣ. И тукъ се случила първата изненада. Корабътъ легналъ съ 15° „кренъ“ на една страна. На наклонената страна водата достигнала до отворитѣ на хамбаритѣ, обаче вълнитѣ не заливали повече палубата. Следъ около половинъ часъ кърмата се обърнала на около 30° срещу вълнението. Въ това положение се закрепилъ сравнително най-добре. Никакви удари отъ вълнението, нито пъкъ водата заливала палубата, така че успѣли да поправятъ най-необходимитѣ повреди. Въ това положение корабътъ спокойно стоялъ до обѣдъ на следния день. Когато вѣтърътъ се обърналъ откъмъ северъ и значително намалѣлъ могли да продължатъ пжтя си. По-късно сж установили, че по надлъжнитѣ ребра е имало цѣли редове скжсани заклѣпки.

Какъ може да се обясни този случай? Сравнително спокойното задържане на кораба напрѣчно на вълнитѣ се дължи на начина на натоварената стока. Когато стабилността на кораба е по-малка, по малко се клати въ сравнение голѣмата стабилностъ на вѣтроходитѣ. Отъ това следва, че за корабъ съ по-малка стабилностъ не представлява голѣма опасностъ да застане напрѣчно на вълнитѣ.

Най-опасния моментъ за много стабилни кораби, които завръщатъ срещу вѣтъра, е когато ударътъ на вълната се съвпадне съ наклоняването на кораба. По нататъкъ корабътъ съ спрѣна машина застава срещу вълнитѣ съ кърмата си, защото крилата на винта представляватъ по-големо съпротивление, отколкото спуснатата котва.

Презъ февруарий 1936 година въ Атланти-

чески океанъ, при вълнение 4-5 бала, на парахода „Кн. Мария Луиза“ голѣмата 30-тонна товарна стрела излѣзла отъ горното си гнѣздо и отъ вълнението почнала да се люлѣе, като чупила всичко каквото срещнала по пътя си. Веднага сж измѣнили курса по направление на вълнението, корабътъ се успокоилъ и сж могли да завържатъ стрелата, безъ да направи голѣми повреди.

В. И.

ДОЛУ ЗНАМЕТО!

Есеньта на хиляда деветстотинъ и осемнадесетата година бѣ най-тежката за въоръжения ни народъ. Следъ най-големо напрежение и грѣмотевични победи по всички фронтове на полуострова, обезсилени отъ дългата война чрезъ изтощение и неуредници въ тила на армията ни, съпротивителения ни духъ видимо и бързо намаляваше, за да осънемъ единъ день съ известието, че на южния фронтъ е станало нѣщо. Новината бързо се носѣше отъ уста на уста, докато най-после и цензурата не можеше да я укрие. Занизаха се бързо събития едно отъ друго по-изненадващи. Солунско примирие. Абдикация на Царъ Фердинандъ. Възшествие на престола на младия Царъ на България въ една бурна епоха, когато се започна демобилизация, съпроводена съ събитията въ Кюстендилъ, Радомиръ и Владая, за да стигнемъ до настаняване на победоноснитѣ окупационни войски въ страната ни. Сложихме оръжието съ съзнанието, че не сме били, но изправени предъ страшна неизвестностъ за утрешния день.

Варна изживѣ най-мжчително тѣзи дни. Тя трѣбваше да посрещне своитѣ победоносни полкове съ унило сърдце, защото страшна неизвестностъ витаеше за границитѣ ни на северъ.

Най-после пристигнаха първитѣ предвестници на загубената война. Добруджа трѣбваше да бѣде отстъпена на английски окупационни войски. Победителитѣ се появиха въ Варна и започнаха да даватъ своитѣ нареждания, като подчиниха всички власти. Английски, френски и италиански войски се появиха въ града, и съюзното командуване влѣзе въ правата си. Докато въ града се разхождаха индокитайци, аналити и негри, представители на великитѣ победители, българскитѣ герои тръгнаха за роднитѣ си мѣста съ черни знамена и наведени глави. Тѣ отиваха въ робство, защото дръзнаха да се биятъ за обединение на българското племе. Каква ирония надъ принципитѣ, провъзгласени отъ Уилсонъ, за да се сложи оръжието!

Единъ день въ щаба на флота се получи телеграма за пристигане въ Варна на капитанъ I р. Гарние, отъ френския флотъ, съ указание да му се даде съдействие.

Той не закъснѣ да дойде въ щаба и съ свойствената на победителъ надменностъ да поиска да му се подчини флотътъ, като му се дадатъ точни указания за всички части, материали и пр. Съ нѣколко подведомствени подофицери той поиска да тури ржка на корабитѣ. Занизаха се шифровани телеграми между щаба и София, докато най-после всички разбраха, че трѣбва да се избѣгватъ каквито и да е конфликти за да не се усложнява и

безъ това тежкото положение. Не се знаеше точно какви сж правата на окупационнитѣ войски, за това пъкъ, поради неопредѣленитѣ и неясни нареждания отъ щаба на армията, настѣпи хаосъ, та почти всички дадоха изразъ на своята умирана къмъ победителя чрезъ пасивна съпротива, довеждаща до дребни конфликти.

Френското морско командуване сложи ржка на бълг. търгов. кораби и издигна на тѣхъ френско знаме, като запази екипажитѣ имъ и започна да ги използва за своитѣ нужди. Торпедоносцитѣ отъ военния флотъ сжщо получиха нареждане да спуснатъ българското военно знаме. Тѣ очакваха новитѣ си екипажи, за да могатъ да бждатъ използвани. Българското военно знаме престана да се развѣва на корабитѣ.

Френски подофицери и моряци най-нахално се разхождаха изъ района на флота, за да търсятъ това, което може да бѣде иззето и продадено, разбира се въ града. Имаше опити да се взематъ въ подчинение български части, за да бждатъ използвани за работа. Разбира се това не даваше резултатъ и дразнѣше.

Единъ день отъ пристанището тръгва една гребна лодка двойка отъ единъ отъ нашитѣ торпедоносци, за да се завърне въ флота. Морякътъ отъ лодката поставя, както винаги, знамето на лодката и започва да гребе.

— A bas le pavillon! вика отъ кея единъ френски подофицеръ.

Нашиятъ морякъ продължава спокойно да гребе, неразбиращъ нищо отъ езика на французина. Този, нервиранъ още повече, започва да крещи и скача въ една моторна лодка, за да настигне двойката. Най-после нашиятъ разбира, че за него се отнася цѣлия шумъ, спира гребането и очаква моторната лодка. Французинътъ стига до лодката, маха съ ржце и вика на моряка, но този го гледа съ любопитство и не мърда. Французинътъ хваща пърта на знамето отъ двойката, и тогазъ нашиятъ разбира страшната истина. Той не мисли много. Вдига греблото и го размахва надъ главата на французина. Последниятъ отбѣгаа удара, пуца знамето и намира, за по-благоразумно да се отдалечи. Нашиятъ морякъ поставя знамето на мѣстото си и се прибира въ флота.

Последваха редица обяснения и разследвания отъ щаба на флота, докато се установи, че лицето не може да се открие. Представителътъ на културна демократична Франция не можа да получи исканото удовлетворение, но неговиятъ жестъ по отношение на българското военно-морско знаме остави дълбоки следи въ съзнанието на моряцитѣ, които разбраха какво значи да си победенъ.

Т. Т.

Призраци и морски легенди

Въ свѣта нѣма човѣкъ, който така много да се страхува да не стане смѣшенъ, както моряка. Общителенъ и откровенъ съ своитѣ другари, той е твърде подозрителенъ съ жителя отъ сушата. Достатъчно е и най-малкиятъ недовѣрчивъ погледъ или дума отъ страна на последния, за да накара моряка да се свие въ черупката си и да не говори нищо повече за себе си. Ето защо обикновено на жителитѣ на сушата почти никога не се удава да чуятъ ония удивителни явления, които се случватъ въ морето.

Къмъ числото на тѣзи явления принадлежатъ редицата така наречени „призраци на морето“. Нѣкои отъ тѣхъ се явяватъ като последиствие отъ естествени причини и поради това сж обясними лесно. Къмъ тѣхъ се отнася известния призракъ на носъ Хорнъ. Всички кораби, идващи отъ Европа къмъ западнитѣ брѣгове на Америка, минавайки покрай носъ Хорнъ изпадатъ въ ужасъ при вида на призрачния корабъ, лежащъ въ най-невъзможно положение между исполинскитѣ скали на пролива Лемеръ. Корабътъ „Гронъ офъ Италия“ се решилъ да изследва това явление, но наскочилъ на скалитѣ и потъналъ; сжщата участъ постигнала и други кораби. Въ 1900 година, по поръчка на Съединенитѣ щати, аржентинската република изпратила единъ корабъ за да изследва това чудно явление, което се оказало, че е една скала, представляваща отъ себе си чудна игра на природата; тя била съвсемъ бѣла, и очертанията ѝ се отдѣляли силно върху фона на окръжаващитѣ я черни скали. Друга не по-малко чудна скала, която прилича на корабъ и често въвежда въ заблуждение даже и най-старитѣ и опитни моряци, се намира наблизо до острова Св. Елена.

Но освенъ тѣзи естествени явления въ морето често се наблюдаватъ и такива, които не така лесно могатъ да обяснятъ. Достовѣренъ свидетелъ на едно таково явление билъ и английския кралъ Едуардъ. VII. Въ 1881 на 11 юлий, когато той като престолонаследникъ извършвалъ заедно съ братъ си околосвѣтско плаване, къмъ четири часа сутриньта отъ флагманския корабъ, на който се намиралъ престолонаследникътъ, билъ забелязанъ единъ призракъ. Ето какъ се описва тая случка отъ корабния журналъ:

„Летящиятъ Холандецъ“ мина покрай самия носъ на кораба ни, на нѣкакви си двеста метра отъ него. Призрачниятъ корабъ бѣше силно осветенъ и каточели обзетъ отъ червеникавъ пламъкъ, въ свѣтлината на който се виждаха ясно мачтитѣ, реитѣ и платната. Тридесетъ човѣка го видѣха въ едно и сжщо време, но бѣше ли това „Ванъ Декенъ“ или „Летящиятъ Холандецъ“, или нѣкой другъ корабъ, това никой не можеше да каже. Отъ „Формалинъ“ и „Клеопатра“, които плаваха вдѣсно отъ флагманския корабъ, ни попитаха, дали сме видѣли чудноватата червена свѣтлина. Любопитенъ въ случая е фактътъ, че шесть часа следъ появяването на призрака, морякътъ който пръвъ откри отъ стожера това ужасно явление, падна на палубата и се уби.“

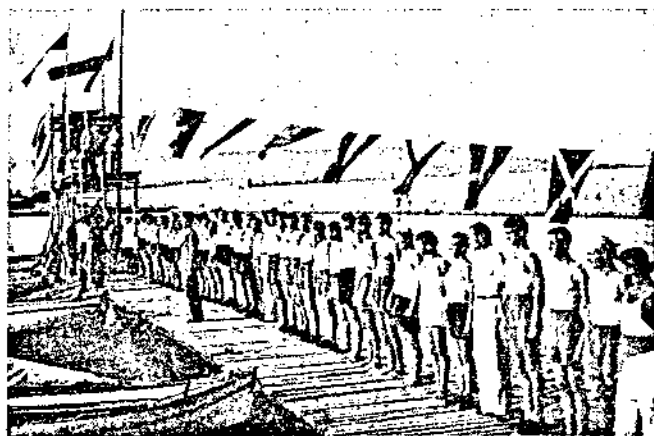
Легендата за „Летящия Холандецъ“ е една отъ най-популярнитѣ морски легенди, и ние вече

я описахме въ единъ отъ миналогодишнитѣ броеве на списанието. Но не само Ванъ Декенъ се скита въ ония широти. „Хвърчащия Холандецъ“ се явява тамъ още и въ образа на Бернардъ Фока, който е живѣлъ въ втората половина на XVII вѣкъ. Той е билъ единъ безстрашенъ и решителенъ морякъ, който навсѣкжде се хвалѣлъ, че никой не може да надмине кораба му. Така веднѣжъ той се хваналъ на бастъ, че ще премине разстоянието отъ Ротердамъ до Източна Индия за 90 дена, за каквото срокъ въ ония далечни времена това пътуване не можело да се извърши. Отъ страхъ да не загуби баса той продалъ душата си на дявола и къмъ края на живота си изчезналъ заедно съ кораба си, боцмана, готвача и шурмана... Оттогазъ той вѣчно се бори съ вѣтъра, който го гони назадъ.

Забележително въ случая е, че този призракъ корабъ, на Ванъ Декенъ или Фокъ, или и двата, се появява винаги само между 40° и 45° южна широта. Не минава година нѣкой корабъ да не види призраци, скитащи се по морето.

При британскитѣ брѣгове сществуватъ сжщо мѣстни призраци. Така рибаритѣ въ Кери разказватъ, че въ една прекрасна сутринь, въ началото на XVIII вѣкъ, посрѣдъ рифоветѣ и скалитѣ е билъ намѣренъ голѣмъ корабъ безъ мачти и екипажъ. Рибаритѣ се отправили къмъ него на лодки, разгледали го внимателно и за своя голѣма радостъ намѣрили частъ отъ товара му, който се състоялъ парчета сребро и други скъпоценности, взети отъ испанскитѣ владения въ Америка. Тѣ напълнили лодкитѣ си догоре и трѣгнали обратно, но една голѣма вълна, идеща отъ западъ, настигнала натоваренитѣ лодки и ги обърнала. Стоящитѣ на брѣга видѣли какъ тѣхнитѣ близки, братя и мжже потъватъ, но не могли да имъ помогнатъ. Когато вълната преминала, по повърхността на морето не било останало нищо. Оттогава на сжщия денъ всѣка година предъ очитѣ на рибаритѣ, които живѣятъ на този брѣгъ, се разыгрива сжщата трагедия.

Най-известниятъ отъ призрацитѣ, посещаващи брѣговетѣ на Нова Англия, е „Палатинъ“, който се явява всѣкога въ Лонгъ-Айсландъ-Зундъ и се счита



Вдигане на знамето въ басейна на Варненския морски спортенъ отредъ.



Варненският морски спортен отредъ на трудови занятия

отъ всички рибари и крайбрежни жители като предвестникъ на силна буря. Историята на този корабъ е ужасна. „Палатинъ“ е билъ по-рано търговски корабъ. Измаменъ отъ огньовете, поставени нарочно отъ векеритѣ (бивши разбойници заточени на островитѣ), корабътъ претърпѣлъ крушение, като се връзалъ дълбоко въ пѣска при Блокъ-Айсландъ въ 1752 г. Векеритѣ го ограбили, а следъ това за да скриятъ престѣплението си го запалили. Почващиятъ въ това време приливъ го повдигналъ, и корабътъ плувналъ отново надъ водата. Въ сжщата минута се чули страшни викове, и на палубата, обхванати отъ пламъци, се появила една млада жена. Следъ това се раздалъ страшенъ трѣсъкъ, мачтитѣ се съборили, палубата се провалила, и жената изчезнала въ облацитѣ димъ и пламъци.

Въ бурния заливъ на Св. Лаврентий (Сев. Америка) се явява призракътъ на флагманския корабъ отъ ескадрата на кралица Анна, която била изпратена отъ нея срещу французитѣ. Когато корабитѣ отъ ескадрата приближавали къмъ залива Гаспе, попаднали на подводни скали. Всички кораби се разбили и потънали. Флагманскиятъ корабъ загиналъ при отвеснитѣ скали на носъ Надежда, и оттогава всѣка година той се появява на сжщото мѣсто. Палубата като чели е покрита съ моряци, а отъ широкитѣ, направени по старъ образецъ люкове се лѣе силна свѣтлина. На носовата частъ на кораба стои офицеръ въ червенъ мундиръ, като съ едната си ръка показва къмъ брѣга, а съ другата държи презъ талията една красива млада жена. Изведнѣжъ свѣтлината изгасва, корабътъ се накланя на една страна, кърмовата му частъ се издига нагоре, и той потъва въ морската бездна. Въ тоя моментъ въздухътъ се огласява отъ страшни и отчаяни викове.

Освенъ корабитѣ-призраци сѣществуватъ и други призраци. Ето интересенъ случай отъ морската хроника на Съединенитѣ Шати. Преди сто и двадесетъ години на стария корветъ „Монадусхела“ служелъ за касиеръ старъ червенобрадъ човѣкъ съ едно око, който се славѣлъ между моряцитѣ съ своитѣ разкази. Той се ползувалъ между тѣхъ съ голѣма популярностъ, но любовта му къмъ ракията го завлѣкла въ гроба. Той умрѣлъ въ време на плаване и предъ смъртта си казалъ на другитѣ

офицери: „Драги другари, вие всѣкога бѣхте добри къмъ мене, и азъ много ви обичамъ. Голѣма мъжа ме налѣга при мисълта, че ще трѣбва да се раздѣля съ васъ, но ако бжде възможно, то вие всѣкога ще ме намѣрите въ моята стара кабина № 2“. Макаръ че нѣкой да не повѣрвалъ думитѣ му, следъ неговата смъртъ кабината останала дълго време незаета. Неговиятъ замѣстникъ, когато се явилъ на служба, заявилъ, че е далечъ отъ всѣкакви суевѣрия и че е съгласенъ да се настани въ кабина № 2. Отначало всичко вървѣло добре, но презъ м. априлъ, когато корабътъ се връщалъ къмъ роднитѣ си брѣгове, презъ нощта се чули страшни нечовѣшки викове. Изплашенитѣ офицери и моряци излѣзнали отъ кабинетитѣ си и видѣли, че въ коридора предъ кабината си лежи касиерътъ и едвамъ говори: „Мъртвецъ... тѣлото е на койката... едно око и червена брада... ужасно!“. Когато се е свързель малко, той разказалъ, че се е събудилъ, понеже почувствувалъ студъ. Поискалъ да се обърне, но се докосналъ до нѣщо мокро, плъзгаво и студено като ледъ. При малката свѣтлина, проникваща презъ прозореца, той видѣлъ до себе си трупъ съ едно око и брада, преплетена съ водорасли. Офицеритѣ влѣзнали въ кабината, но трупътъ го нѣмало; на мокротото и смачкано одеяло лежали само нѣколко преплетени водорасли.

Между моряцитѣ отдавна вече сѣществувалъ вѣрване, че потъналитѣ веднѣжъ и после извадени кораби се посещаватъ отъ призрацитѣ на ония, които сж загинали съ тѣхъ. Преди 15 години въ Срѣдиземно море потъналъ единъ руски емигрантски параходъ, на който имало около 500 пасажери. Похарчили се много пари за да се извади и най-после билъ изваденъ и поправенъ. Корабътъ, обаче, не можелъ да бжде използванъ, защото нѣмало достатъчно желаещи моряци да постѣпятъ на него: всички увѣрвали, че на кораба се чуватъ всѣка нощъ викове и въздишки на хора.

Ние нѣма да говоримъ за цѣла редица други призраци, скелети, плаващи въ лодка жени, загиващи въ огънь, и много други, създадени отъ суевѣрната фантазия на моряцитѣ. Морето има свои легенди и свой фантастиченъ свѣтъ отъ сжщества, и всѣки вѣкъ, всѣка нация внасятъ своята лепта къмъ тая съкровищница отъ поетически образи.



Въ плувния басейнъ на Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С.

Щурмъ

Подводникътъ въ модерната морска война

Освенъ германеца Вилхелмъ Бауеръ, който е правилъ първитъ си опити съ подводникъ въ килския каналъ още презъ 1850 г., французитъ съ замахъ на своята натура сж се занимавали, презъ осемдесеттъ години на миналия вѣкъ съ строежа и развитието на подводници. Като ново, опасно бойно сръдство подводникътъ се явява едва следъ усъвършенствуването на дизеловия моторъ. При това той внася по най-яркъ начинъ момента на изненадата въ морския бой. Понятието за морско господство — което зависѣше първоначално изключително отъ броя и мощта на надводнитъ бойни сили — съ появяването на подводника и неговитъ нападателни възможности почва да се измѣня, понеже противника не може да попрѣчи щото подводници да навлѣзатъ въ владѣната отъ него морска площъ, а най-малко тамъ, където това господство се упражнява въ свободното морско пространство. Присѣтствието на подводниците трѣбва да се очаква всѣкжде и по всѣко време. Тоя фактъ внася тревога въ надводнитъ сили и поставя на морското командуване тежки задачи за разрешение. Трѣбва да се взематъ предпазителни мѣрки — зигзагообразни курсове, голѣми скорости, охрана отъ разрушители и торпедоносци, като преследвачи на подводниците; търговското мореплаване трѣбва да прибѣгва къмъ старото изпитано сръдство на придружаване отъ бойни сили като кръстосвачи, разрушители, хидроплани и пр., сигурностъ, която струва много скъпо. Търговскитъ морски пѣтица поради присѣтствието на подводниците ще трѣбва да бждатъ навсѣкжде защитени.

Задачитъ, които се възлагатъ на подводника въ модерната морска война, сж много повече отколкото изглеждатъ на пръвъ погледъ.

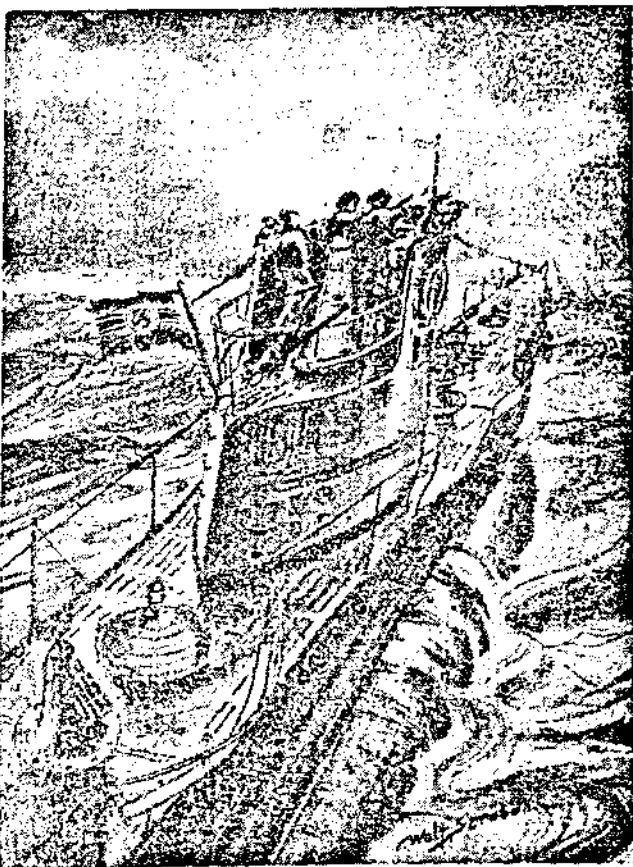
Първата и сжществена задача на подводника, като носачъ на торпеда, е атакуване на противника, атака, която трѣбва да стане внезапно, ако иска да разчита на успѣхъ. Малката скоростъ на подводникътъ заставя комендантитъ имъ да заематъ презъ деня или презъ нощта предварителни позиции спрямо противника, които биха дали възможностъ за атакуване. Командантътъ ще се опита, плувайки подъ водата, чрезъ кѣси ориентировки посрѣдствомъ морегледа да застане въ най-изгодното за изстрелъ положение. Предпоставки за успѣха сж най-голѣмата възможна близостъ до противника и незабелязаността. Следствие малката скоростъ на подводника, ако той не е заелъ изгодна позиция спрямо противника още преди потъването, едва ли би могълъ да стреля. Дори и презъ нощта, когато подводникътъ въ надводно състояние се промѣква къмъ противника за да заеме изходна позиция, команданта трѣбва да се старае да не бжде виденъ преди изстрела. Малката скоростъ на подводника е една сжществена прѣчка за неговото действие като торпедоносачъ.

Подводникътъ освенъ това може да бжде употребенъ и като миноносецъ. Единъ обикновенъ подводникъ не може да носи много мини съ себе си и не може да постави обширна минна преграда. Той обаче има това предимство, че може да постави минитъ си на мѣста, където надводнитъ сили не могатъ да действуватъ поради неприятелската от-

брана. Така напримѣръ презъ войната фландърски подводници поставиха мини въ устието на Темза и около южнитъ и източнитъ брѣгове на Англия, а английскитъ отъ своя страна се стараеха презъ нощта и при бурно море да осѣятъ съ мини Северно море. Подводника най-добре може да ограда съ мини неприятелския брѣгъ, устията на рѣкитъ и входоветъ въ пристанищата. Следъ влизането на Съединенитъ щати въ свѣтовната война германски подводници минираха устията на американскитъ рѣки, заливи и пристанища безъ да бждатъ смущавани отъ неприятеля.

Друга една задача на подводника и особно въ началото на свѣтовната война бѣ далечното разузнаване. Мореходността и издържливостта на подводника сж много голѣми. Той може да се справи съ всѣко вълнение, въ всѣко време и въ всички морета. Поради своята невидимостъ той може да наблюдава и да контролира движението въ неприятелскитъ пристанища и да донася за всѣко ново придвижване на сили. Понеже той може да се задържи продължително на наблюдателния си пунктъ, затова той може да дава редовни и непрекъснати сведения за разположението на преднитъ постове и на патрулитъ на неприятеля. Но и въ тоя случай подводникътъ е ограниченъ отъ малката си скоростъ и затова може да наблюдава сравнително малки участъци.

Важно е използването на подводника въ връз-



Подводникъ въ открито море

ка съ надводни бойни сили. Това взаимодействие пакъ поради малката скорост на подводника се ограничава въ установяване на предни линии отъ подводници, които да увлѣкатъ противника било при нападение или отстъпление. Тѣ образуватъ така да се каже една подвижна „минна преграда“, която може да нанесе значителни щети на противника или ще успѣе най-малкото да го смути, и по тоя начинъ да му отнеме свободата на решение и действие. Тая линия отъ подводници има за целъ да увреди противника преди сжщинското сражение или пъкъ да унищожи завръщащитъ се, често повредени сждове. Въ случая най-трудна е връзката между подводниците и собственото ядро, понеже тая връзка може да става на точно определено време. Ако противникътъ измѣни внезапно своя курсъ, подводниците мжно могатъ да получатъ заповѣдь да разгнать линията си въ друга посока, понеже презъ деня тѣ се намиратъ обикновено въ потопено състояние. На 18 августъ 1916 г. — следъ боя при Скагеракъ — английскиятъ главнокомандующъ Джелико попадналъ съ една частъ отъ своитѣ леки кръстосвачи и линейни кораби на подобни германски линии отъ подводници. Той самъ ги нарича „hot pot“, дяволски котелъ отъ подводници. Ако скоростта не ограничаваше подводника, той би могълъ да играе решителна роля

въ боя съ надводнитѣ бойни сили. Проблемата на бъдещето е следователно скоростта и сигурността за предаване на съобщенията.

Морската война 1914—1918 доказва грамадно то значение на подводника като разрушител на търговията. Самата целъ на морската война е нападение на неприятелскитѣ морски съобщения и разстройството на неприятелската търговия. Съгласиението отъ 1930 и 1936 г. установи начина, по който може да се води търговска война съ подводници. Нападащиятъ подводникъ трѣбва да се държи спрѣмо търговскитѣ кораби точно както гласи международното право относно надводни бойни сили, кръстосвачи, помощни кръстосвачи. Подводникътъ трѣбва да осигури живота на пътниците, екипажа, както и корабнитѣ книжа преди потапянето.

Подводното оржжие изисква най-добрия човѣшки и корабенъ материалъ, както и една грижлива подготовка. Недгвото по-нататъшно развитие ще цели увеличение на скоростта, както и бързината на потапянето. Последното е особено важно не само по отношение на по-бързото скриване отъ нападалия неприятелъ, но и за увеличение на собствената сигурностъ било отъ въздушно нападение, било при обстрелване, било при опити за сблъскване съ надводнитѣ кораби.

Александъръ Маноловъ

Морската политика оноло Балканитѣ

Колкото и да искаме да отдѣлимъ Балканитѣ отъ другитѣ части на Европа, въ политическитѣ въпроси неумолимо изпква тѣхната зависимостъ отъ тритѣ главни европейски стълба — осьта Парижъ—Лондонъ, осьта Берлинъ—Римъ и Москва.

Въ случай на въоръженъ конфликтъ къмъ първия стълбъ ще се присѣдинятъ Североамериканскитѣ Съединени щати съ своята стопанска и военна мощъ и Полша съ своята доказано храбра армия. Къмъ втората групировка несъмнено ще видимъ Унгария, а можеби сжщо Испания и Япония, която ще се постарее да нанесе своитѣ удари върху Филипинитѣ и Зондския архипелагъ. Колкото се отнася до руския колосъ, ние сме свидетели, какъ всѣки желае да го спечели на своя страна, можеби не толкова заради военната му сила, колкото за огромнитѣ му запаси отъ сурови материали и петролъ, които иматъ особна важностъ за германския райхъ.

Балканскитѣ сили, по-голѣми или по-малки, по силата на политическата гравитация се движатъ къмъ една или друга отъ тѣзи три величини, въ зависимостъ отъ стратегическото и стопанското си положение. Румъния си остава въ сферата на влияние на осьта Парижъ — Лондонъ, въпрѣки временната си стопанска ориентация къмъ Берлинъ, на който обеща петролъ и суровини, като предпочете да заплати за сегашното си спокойствие въ изчакване да се завърти колелото на политиката, та да се откаже отъ тѣзи стопански задължения. България пазитъ строгъ неутралитетъ, защото поне за сега е поотдалечена отъ активнитѣ срѣдища и защото това ѝ диктуватъ интереситѣ на нейния стокообмѣнъ, 40% отъ който се насочва по Дунава,

40% презъ Босфора и Дарданелитѣ и само 20% по сухо. Турция ясно се опредѣли къмъ осьта Парижъ — Лондонъ, а самостоятелно си осигури сътрудничеството и на Москва. Сжщо и Гърция е присѣдинена къмъ осьта Парижъ — Лондонъ, както поради инстинкта за самосъхранение предъ видъ на непосредственото вече съседство на Италия, тъй и поради обстоятелството, че въ случай на война английскитѣ и френскитѣ морски сили безъ да я питатъ ще окупиратъ пристанищата ѝ за своитѣ нужди. Албания е сега само силна военна база на Италия и изходенъ площадъ за евентуална агресия къмъ Солунъ — Атина и къмъ Цариградъ. Югославия съ сърдцето си е къмъ Парижъ — Лондонъ, но по положението си, притисната между Римъ и Берлинъ, и по стопанскитѣ си интереси е къмъ тази последната ось.

Горната картина води къмъ ясното заключение, че днесъ Балканското споразумение не е единна и самостоятелна балканска сила, а ни напомня последнитѣ дни на Малкото съглашение, което на времето бѣше прогласено отъ нѣкои дипломати за велика сила. Виновни за този печаленъ край на Балканското споразумение сж най-много онѣзи, които не послушаха гласа на разума, та чрезъ логичнитѣ и исторически предопредѣлени отстъпки да засилятъ своята групировка и да я превърнатъ въ здравъ и надежденъ блокъ, съ значение не твърде по-малко отъ това на сжществуващитѣ оси.

Като хвърлимъ погледъ върху развоя на международната политика, въ която по изброенитѣ причини балканскитѣ сили играятъ сега твърде второстепенна роля, ще видиме единъ новъ характеренъ белегъ: инициативата за настъпление вече премина

отъ осьта Римъ—Берлинъ къмъ осьта Парижъ—Лондонъ. Това е тъй, защото се появила на лице елементитъ, които единствени можеха да предизвикатъ Англия къмъ готовността да воюва: заплашването на пътя Гибралтаръ—Суецъ и подготовката за посѣгане къмъ Хайфа—Мусолъ, петролътъ на Англия.

Тукъ е мѣстото да отбележимъ, че военнитѣ операции на дветѣ оси твърде много ще се различаватъ, защото Парижъ—Лондонъ ще действува по външни линии, а Римъ—Берлинъ по вътрешни. Ако въ помощъ на външнитѣ линии е времето, то вътрешнитѣ иматъ предимство въ бързината. Съмнително е все пакъ коя система ще наддѣлѣе.

Отъ така създадената обща европейска политика се опредѣля и морската политика около Балканитѣ.

На Дунава здраво седи Германия, която за плавателнитѣ рѣки провъзгласи така нареченото „*Natur Recht*“. Споредъ този принципъ, владѣтелъ на плавателната рѣка е този, който владѣе двата ѣ брѣга. По силата на това разбиране Германия е владѣтелка на Горния Дунавъ отъ Улмъ, началото на плавателността, до къмъ Братислава, на германо-унгарската граница, и управлява тази частъ както си разбира.

Германия притежава най-мощния плавателенъ съставъ отъ всички видове търговски кораби; нѣма съмнение, че тя ще притежава и най-мощния рѣченъ воененъ флотъ. Нейното влияние върху Дунава ще се засили следъ три години, когато се привърши каналната система Рейнъ—Майнъ—Дунавъ. Тѣзи голѣми съоръжения въ услуга на една велика и динамична сила ще ѣ дадатъ всички предимства, каквито можемъ да си представимъ, отъ стопанско и военно значение.

Срѣдния Дунавъ отъ Братислава до Браила се управлява отъ международната дунавска комисия, въ която участвуваме и ние. Но поради голѣмото стопанско значение на Райха въ Югославия, Румѣния и България въ този международенъ институтъ безусловно първенство ще има тоя, който най-много използва рѣката.

Колкото се отнася до Долния Дунавъ, отъ Браила до Черно море, върховниятъ надзоръ остава пакъ върху Европейската дунавска комисия, учредена възъ основа на чл. 16 на Парижкия договоръ отъ 1856 г. Но съ договора, подписанъ въ Синая на 18 августъ 1938 г. между Румѣния, Франция и Англия, а впоследствие попълненъ съ съглашението въ Букурещъ отъ 1 мартъ 1939 г. между тѣзи три сили, Германия и Италия, върху Долния Дунавъ се възстановяватъ сувереннитѣ права на Румѣния. „Дунавската държава“ (тъй се наричаше европейската дунавска комисия) по такъвъ начинъ изчезва, и фактически управлението и уреждането на тази частъ на Дунава се поема отъ румѣнското кралство като суверенна държава.

Обаче тукъ положението е по-сложно, защото рано или късно Русия ще поиска да си получи Бесарабия, така безцеремонно отнета ѣ не отъ неприятели, а отъ съюзникъ. Тогава още една велика сила ще се настани на едно отъ устията на Дунава, защото тя никога не ще забрави владѣнето на този дунавски брѣгъ отъ Рени презъ Килийския каналъ до Черно море. Рано или късно Русия ще притежава и единъ дееспособенъ военъ флотъ на

Черно море и чрезъ него ще държи много добра смѣтка за поведението на тия, които владѣятъ устията на Дунава.

За морската политика около Балканитѣ трѣбва да се взематъ предъ видъ и други нѣколко важни обстоятелства. Съ конференцията въ Монтьо на 20 юлий 1938 г. се възстановиха сувереннитѣ права на Турция върху ключоветѣ на Черно море — Босфорътъ и Дарданелитѣ. Тѣзи проливи се укрепиха, и чрезъ тѣхъ Черно море ще остане затворено, ако Турция се намѣси въ война. Презъ май т.г. Турция постигна широко съглашение съ Англия за въ случай на усложнения въ Срѣдиземно море; предвиждатъ се съвмѣстни действия въ източната му частъ, която включва и Проливитѣ, а това ще рече, че при нужда англо-френскиятъ флотъ ще се яви и въ водитѣ на Черно море, за да подкрепи Румѣния и да прекъсне евентуалния подвозъ на петролътъ отъ Батумъ по Дунава за Германия. По този начинъ флотътъ на осьта Римъ—Берлинъ, подкрепенъ отъ армитѣ на Турция и Румѣния, ако тѣ предварително не бждатъ парализирани, ще се яви въ заплаха на германскитѣ пѣтища, насочвани по Дунава презъ Сулина, Кюстенджа и Варна къмъ Батумъ, Трапезундъ и Босфора.

Следъ завземането на Албания голѣмитѣ гръцки пристанища Солунъ и Пирей, както Коринтскиятъ каналъ и островъ Корфу представляватъ важни точки отъ гледището на военно-морската стратегия. Тѣхното владѣне ще се оспорва отъ дветѣ оси. Положението на Гърция става много деликатно и опасно, и несъмнено въ случай на конфликтъ тя ще бжде площадъ на голѣми военни действия.

Въ речта си отъ 26 мартъ т. г. Мусолини заяви между другото: „Отъ географско, политическо и военно гледище Срѣдиземно море е за Италия жизнено пространство. Когато кажемъ Срѣдиземно море, ние въ него естествено включваме и залива, който се нарича Адриатическо море, и въ който италианскитѣ интереси сж преобладаващи, но не изключителни по отношение на славянитѣ; заради това отъ две години насамъ тамъ царятъ миръ“.

Като се вземе предвидъ и официалното съобщение отъ Берлинъ отъ 5 юний т. г., въ което се казва, че е било постигнато съгласие за продължаване политиката на довѣрчиво приятелство и тѣсно сътрудничество, свързваща Югославия съ Германия и съ Италия, и че това било въ пълно съгласие съ италианското правителство, ще се разбере, че стремежътъ на Германия, като наследница на Австрия, къмъ Адриатика е изоставенъ по взаимно съгласие навѣрно между Римъ и Берлинъ, и че поне за сега това море ще се брани отъ италианци и югославци, които иматъ тамъ изключителни интереси.

Следователно, завземането на Албания отъ Италия е голѣмо събитие за балканската морска политика, тъй като на Балканитѣ се настани вече една велика сила, затваря се здраво Адриатика при Отранто съ всичкитѣ възможности на днешната военно-морска техника, намалява се боевиятъ фронтъ на Италия, защото се изключва цѣлото адриатическо крайбрѣжие, и се отвори вратитѣ къмъ Гърция изобщо и къмъ Солунъ въ частностъ.

Ето такива сж изгледитѣ на морската политика около Балканитѣ.

Дейвисовиятъ апаратъ за спасяване

Около 15 часа следъ трагичното потъване на английския подводникъ „Тетисъ“ четирима души отъ намиращитѣ се въ него последователно излѣзли на повърхността на водата. Тѣ били снабдени съ апаратитѣ Дейвисъ, благодарение на които сполучили да излѣзатъ живи отъ подводната гробница. Съ нѣколко думи и съ приложенитѣ иллюстрации ще запознаемъ читателитѣ съ тѣзи единствени за сега апарати, на които обслужата на потъналитѣ подводници може да разчита за спасяване съ собствени сръдства.

„Изкуствениятъ дробъ“, както наричатъ Дейвисовия апаратъ, действува като противогазовитѣ кислородни апарати. Спасяващиятъ се облича костюмъ, подобенъ на водолазния, съ приспособенъ къмъ него апаратъ за дишане на изкуственъ кис-

лородъ, и съ единъ дискъ, предназначенъ да служи за спирачка, тъй че спасаващиятъ се постепенно да премине отъ голѣмото налѣгане въ дълбочината къмъ нормалното на повърхността. Следъ това той влиза въ специална камара, сношаваща се съ палубата на подводника чрезъ отворъ, снабденъ съ клапанъ. Английскитѣ подводници отъ типа „Тетисъ“ иматъ по две такива камари на носовата и на кърмовата частъ. Отъ вътрешността на подводника съ специални механизми затварятъ клапана, а камарата изпълватъ съ вода. Когато налѣгането въ камарата се уравни съ външното налѣгане на морската водна маса, разкрива се другъ отворъ и спасаващиятъ се, който вече диша съ „изкуствения дробъ“, излиза навънъ и постепенно се устремява къмъ повърхността на водата.

При опразването на клапата за следващия човѣкъ водата отъ нея се счита въ вътрешността на подводника, и това е едно отъ главнитѣ неудобства на Дейвисовия апаратъ.

Близко до ума е, че такава спасителна операция представлява значителни трудности, и сѣ възможни много инциденти. Въ случая съ „Тетисъ“, който потъна съ твърде голѣмъ наклонъ, нѣколко души отъ опитващитѣ се да се спасятъ съ Дейвисовитѣ апарати не могли да излѣзатъ отъ камарата и били изтеглени обратно въ подводника умиращи.

Голѣмата снимка ни дава нагледна представа за устройството на Дейвисовия апаратъ:

1) дискътъ, който служи за спирачка при изплаването;

2) голѣмиятъ отворъ, презъ който спасаващитѣ се последователно напускатъ подводника;

3) отворътъ за излизане отъ клетката на палубата;

4) спасителна камара;

5) прозорче, презъ което се наблюдава въ камарата, дали човѣкътъ е можалъ да се спаси;

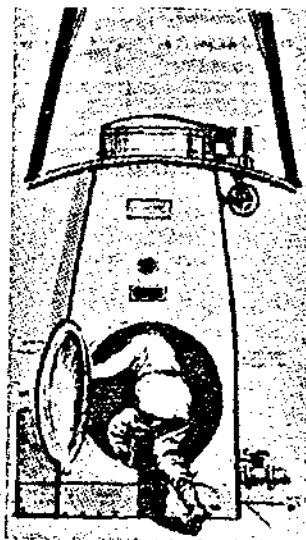
6) механизмътъ за затваряне на клапана следъ изплаването на спасаващия се;

7) клапанъ за изпразване на камарата отъ водата;

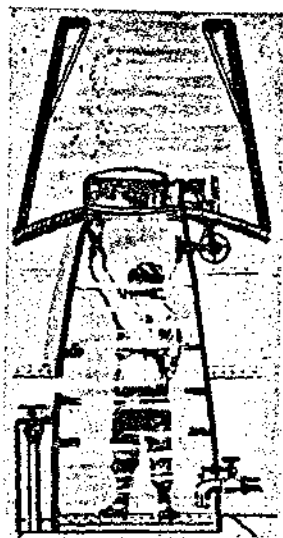
8) механизмътъ за напълването на камарата следъ влизането на спасаващия се.

[Чертежитѣ на отсрещната страница показватъ действието на спасителната камара.

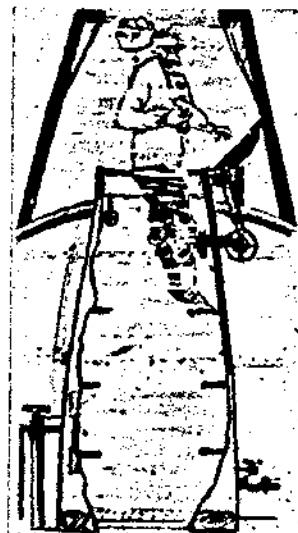




Влизане въ камарата. Тя е празна отъ вода, вратата се отваря и единъ морякъ влиза.



Вътрешната врата се затваря. Клетката се изпълня съ вода, а спасяващиятъ се изпуска въздуха отъ нея, после отваря външниятъ капакъ, водещъ къмъ голѣмия отворъ на палубата.



Спасяващиятъ се е излѣзълъ наполовина отъ клетката, като се качва по стѣпалата. Той изпѣлва съ въздухъ отъ дихателния апаратъ водолазния си костюмъ и изплава на повърхността.

Варненския Морски Спортенъ отредъ и учащата се младежъ

По поводъ на една наредба отъ Министерството на просвѣтата г. директорътъ на Варненската мъжка гимназия свика на съвмѣстно заседание представителятъ на всички спортни организации въ гр. Варна.

Предъ тѣхъ той изтъкна значението на физическото възпитание на младежъта и че при днешнитъ условия училищната властъ е заставена да използва опита и съдействието на спортните организации.

Споредъ нареждането на Министерството на просвѣтата отъ спортните организации се иска:

1) Всички ученици, членуващи въ разнитъ клубове, да спортуватъ;

2) Да се забрани на ученицитъ свободното си време да прекарватъ въ клубнитъ помѣщения, въ много отъ които се разиграватъ мониксъ и разни хазартни игри.

3) Всѣки спортенъ клубъ да представи програма за спортните занятия на ученицитъ-спортисти.

Отъ цифровитъ данни, дадени отъ г. директора, се установи, че около 110 ученика членуватъ при Варненския морски спортенъ отредъ, около 50 въ д-во Юнакъ, кждето не плашатъ по никакви членски вноски, а въ останалитъ футболни клубове по 10 — 12 ученика. Оказа се, че само при Варненския морски спортенъ отредъ и въ д-во Юнакъ ученицитъ спортуватъ, а въ всички останали спортни организации болшинството сж пасивни спортисти, членуватъ само отъ идеализъмъ и симпатия.

Въ помѣщенията на Варненския морски спортенъ отредъ, както и въ д-во Юнакъ, не се разиграватъ никакви азартни игри и ученицитъ, следъ като спортуватъ, ги напущатъ и се отправятъ за домоветъ си.

Въ края на заседанието между представителятъ на Варненския морски спортенъ отредъ и д-во Юнакъ се размѣниха мисли за съвмѣстна дейностъ въ полето на родния спортъ и въ резултатъ на нѣколко срещи д-во Юнакъ се съгласи да даде на общо ползуване своята лодка шесторка. Отредътъ се нагърби да даде своята опитностъ въ обучаване на юнацитъ въ гребното изкуство и стопанисване на лодката.

Директорътъ на Варненската мъжка гимназия пожела да се освѣтли подробно за дейността на Варненския морски

спортенъ отредъ и бѣ поканенъ на специално заседание съ ръководството на отреда. Той бѣ придруженъ отъ учителя по физическо възпитание г. Желевъ. Размѣниха се ценни мисли. Реши се въпрѣки отдалечеността на нашия станъ, да се направятъ нѣколко демонстративни опити, щото въ часоветъ по гимнастика, цѣли класове да прекарватъ въ гребане.

По случай освещаването на новия подвиженъ мостъ надъ канала, съединяващъ Черно море съ Гелбедженското езеро, Варненския морски спортенъ отредъ произведе демонстративно гребане съ две лодки шесторки, скипирани отъ свободнитъ мъжки и дамски групи, и две четворки лодки, екипирани отъ ученическитъ групи. Общитъ ритмични движения, голѣмата дисциплина и фурийната бързина на четиритъ лодки предизвикаха възторжени овации всрѣдъ хилядното множество.

Черноморецъ



Отредътъ съ ръководителя си Д. Василевъ.

Изъ нивота на Варненския морски спортенъ отредъ

Тазгодишния сезонъ Морскиятъ спортенъ отрядъ при Варненския клонъ на Б. Н. М. С. посрещна съ 326 души членове, мъже и жени, на възраст между 15 и 46 години, изхождащи отъ срѣдата на гимназиални ученици и ученички, студенти, чиновници, работници и търговски служаци, занаятчи, свободни и домакинни-жени. На 1 мартъ т. г. биде откритъ курсътъ за лодководачи, ръководенъ отъ Добринъ Василевъ и посетенъ отъ 26 души. Завършенъ биде на 10 май, а на 28 май биде положенъ изпитътъ, на които се явиха 14 души, издържали всички съ успѣхъ.

Гребането започна на 1 май и то съ голѣма частъ нови гребци и съвсемъ млади момчета ученици, тъй като голѣмата частъ отъ членоветъ на свободната мъжка група сж въ редоветъ на войската или на работа вънъ отъ града.

По тая сжщата последна причина и новиятъ лодководачески кадъръ е съставенъ, при липса на други сили, отъ съвсемъ млади ученици отъ гимназията, между 15 и 18 год. възраст, макаръ и това да представлява едно неудобство.

Отредътъ използва за сега 7 гребни типови и 9 вътроходки отъ разни голѣбини, всичко 16 лодки, едно новоремонтирано удобно помѣщение — хелингъ, една подобряваща се становака и единъ плувеиъ бассейнъ въ варненското пристанище.

Поради доста студеното време водата бѣ още хладна и плувииятъ спортъ не бѣ още започналъ. Въмѣсто него гребниятъ се засили извънредно много. На 16 юний биде откритъ гребниятъ сезонъ тържествено съ състезания по гребане съ лодки шесторки, на 2000 метра разстояние съ завой, само между облуги съставени отъ разни класове на мъжката гимназия, съ ученици числуващи въ отряда, между които имаме и такива започнали да гребатъ едва въ началото на м. май т. г.

Празникътъ биде откритъ съ вдигане на знамето на Б. Н. М. С. съ съответната церемония и съ речъ отъ председа-

теля на Г. У. Т. г-иъ Ал. Маноловъ и на варненския клонъ, г. Ал. полъ Мариновъ. Следъ това бидоха раздадени дипломитъ на лодководачитъ завършили миналогодишния и тазгодишния курсове. Наградитъ бидоха раздадени съ подходящо слово отъ пом. технически ръководителъ Добринъ Василевъ.

При състезанията по гребане се класираха по време следнитъ облуги:

1. лодководачъ Н. Ив. Константиновъ, гребци отъ VI г/пк. кл.: Л. Еневъ, Л. Бъчваровъ, Благомиръ Ивановъ, М. Даскаловъ, Л. Купаровъ, Св. Петровъ печеливши I награда: купа и по едно течение отъ сп. „Морски сговоръ“ — за 10 м. 59 сек.

2. лодководачъ Благой В. Поповски, гребци отъ VII б/р кл.: Анг. Ангеловъ, Д. Димовъ, Д. Желѣзовъ, Ф. Казаковъ, Р. Карбовъ, Д. Димитровъ — II награда — по едно течение отъ „Морски сговоръ“ — за 11 м. 5 сек.

3. лодководачъ Георги Симеоновъ, гребци отъ VII г/пл. кл.: Илия Димитровъ, Вес. Петровъ, Мл. Джуровъ, И. Боневъ, М. Стаматовъ, Димо К. Димовъ — III награда — значки — за 11 м. 6 сек.

4. лодководачъ Ангелъ Ангеловъ, гребци отъ V г/р кл. — за 11 м. 23 сек.

5. лодководачъ Владимиръ Пинзовъ, гребци отъ V-a кл. — за 11 м. 44 сек.

6. лодководачъ Н. Константиновъ, гребци отъ VII-a кл. — за 11 м. 45 сек.

7. лодководачъ Емилъ П. Свраковъ, гребци отъ V-в кл. — за 11 м. 54 сек.

Тържеството и състезанията бидоха проведени при добъръ редъ.

На 25 юний биде извършена провѣрката по плуване на всички отредници и отреднички.

Предстон уреждането на курсъ-по-плуване. Д. В.

Просвѣтна, увеселителна и трудова дейность на Варненския морски спортенъ отредъ

До края на м. мартъ т. г. въ стана на отряда сж четени следнитъ беседи:

1) Пощенски марки съ морски сюжети — отъ Г. Д. Сколуфановъ;

2) Нашето Черноморие въ историята на българския народъ — отъ Д. Симеоновъ;

3) Геополитическото значение на Сръдиземно море — отъ Ал. Поповъ;

4) Бѣло море и България — отъ Добринъ Василевъ;

5) Морето въ българскитъ народни пѣсни — отъ Ем. Мутафовъ;

6) Философия за морето — отъ Добринъ Василевъ;

Предъ микрофона на радио Варна сж четени следнитъ беседи:

1) На 6. II. т. г. „Спортъ за чиновници“ — отъ Г. Д. Сколуфановъ;

2) На 15. II. т. г. „Морски спортъ“ — отъ Добринъ Василевъ;

3) На 27. III. т. г. „Развој на Варненския морски спортенъ отредъ“ — отъ Божидаръ Салтировъ;

4) На 12. VI. т. г. „Водния спортъ и жената“ — отъ Ана Шрасеръ.

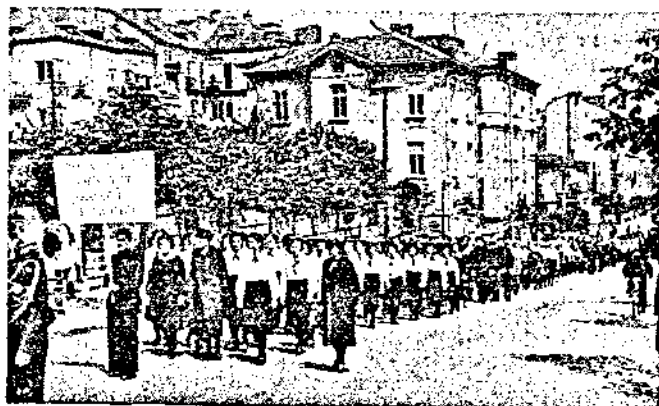
Предъ ученицитъ на мъжката гимназия на 10. II. т. г. капитанъ-лейтенантъ Панчевъ говори на тема: „Съвременното състояние на морския корабъ“, като сжщевременно обясни значението на водния спортъ за младежта, а предъ ученицитъ отъ девическата гимназия — „Подводницата и нейното използване“.

Въ стана на отряда се уреди мартенска вечеръ съ задоволителенъ приходъ.

Въ мѣстната преса се изнесоха 7 дописки съ цель да се опознае обществото съ водния спортъ и живота на Варненския морски спортенъ отредъ.

Понеже отредътъ се намира въ затруднено положение, той издаде специално окръжно писмо до членоветъ на Б. Н. М. С. за материална подкрепа.

Отъ 1 мартъ т. г. се откри курсътъ за лодководачи съ 30 души, ръководенъ отъ Добринъ Василевъ. Въ него бѣха застъпени следнитъ предмети: морска метеорология, пълна география на нашето крайбръжие, вжарство, идеология и орга-



Сцени изъ манифестацията на ученическитъ чети при софийския клонъ на Б. Н. М. С.

дизация на Б. Н. М. С., практически занятия относно разнитъ видове команди при гребене.

На 28 май т. г. се произведе изпитъ за дипломиране на следвалитъ лодководаческия курсъ отъ комисия съ съставъ отъ представители на Б. Н. М. С., на пристанищнитъ власти и флота на Н. В. Царя.

За разчистване хангара, двора и хелинга на 30 априлъ

т. г. бѣ уреденъ специаленъ трудовъ день, въ който вземаха участие много отъ отредничитъ.

Черноморецъ

Ръководството на Варненския морски спортенъ отрядъ изказва своята благодарностъ на г. Ал. Маноловъ, председателъ на Б. Н. М. С., за подаренитъ отъ него 500 лева за подобрене лодчияния паркъ на отряда.

Тържеството по освещаване новитъ лодки—русалки на софийския клонъ отъ Б. н. м. сговоръ за осмия Дунавски походъ

Софийскиятъ клонъ на Б. Н. Морски Сговоръ уреди тържество по освещаване на новитъ лодки-русалки за осмия Дунавски походъ на 18 т. м.

Въ 10 часа сутринта членоветъ на управителното тѣло на клона и всички ученически чети отъ девически и мъжки гимназии се събраха предъ I-ва мъжка гимназия. Тамъ бѣха донесени и лодкитъ, новъ спортенъ типъ, строени подъ ръководството на инструктора г. Боянъ Берберовъ. Лодкитъ иматъ дължина 5.20 м., широчина 85 см. и тегло около 35 кгр., 12 на брой.



Началникътъ на отдѣлението за тѣлесно възпитание г. Н. Каровъ произнася речта си

Образува се красива и внушителна манифестация отъ I-ва мъжка гимназия по ул. Стара Планина, бул. Дондуковъ, ул. Раковски и по бул. Царь Освободителъ до езерото въ Борисовата градина. На чело на манифестацията вървѣха въ стройни редици „моряшката ученическа музика“ при IX-та прогимназия, следъ тѣхъ една чета начело съ председателя, гребната чета, която ще изнесе Дунавския походъ, лодкитъ, носени отъ гребци и дамски и мъжки чети отъ всички девически и мъжки гимназии съ своитъ музика.

Манифестацията мина при добъръ редъ и направи голѣмо впечатление на стоящитъ по своята оригиналностъ.

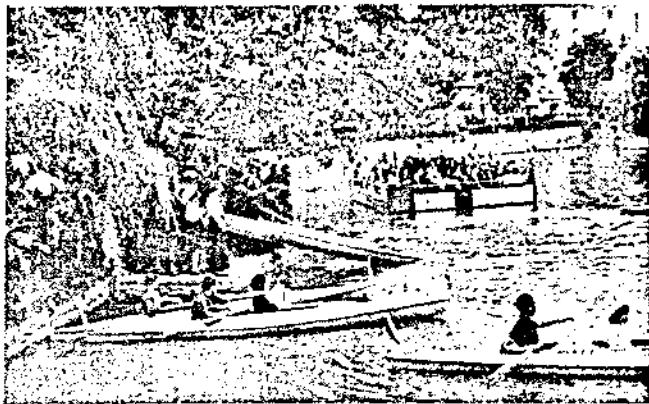
На езерото въ присѣдството на членоветъ на клона, четитъ, поканенитъ официални лица и гражданството стана освещаването на лодкитъ отъ двама свещеници, които извършиха водосветъ.

Председателътъ на клона г. Кирилъ Друмевъ говори за значението на дунавския и черноморския походъ и водния спортъ, който Б. Н. Морски Сговоръ при крайно неблагоприятни условия поддържа. Изтъкна голѣмото значение на морето и Дунава и това на свободното южно море за нашата държава, като подчерта широката пропаганда и културно-просвѣтна дейностъ, която върши Морскиятъ сговоръ. На края призова всички присѣдстващи да извикатъ „ура“ за първия моряхъ и върховенъ покровителъ на морското дѣло въ страната Негово Величество Царя, на което множеството отговори съ мощно „ура“, а ученическитъ музика съ изсвирване на националния химнъ и химна на Царя.

Следъ него началника на отдѣлението за тѣлесно възпитание г. Н. Каровъ поздрави Софийския клонъ за неговата отлична дейностъ и подчерта голѣмото значение на дѣлото, което Морскиятъ сговоръ върши, за повдигане националното съзнание на българския народъ и за по-широкото разпространение на най-полезния отъ всички видове спортове — водния спортъ.

Отъ името на г. военния министъръ поднесе поздравления г. подполковника отъ генералния щабъ Божиловъ, който пожела все по-голѣми успѣхи и завоевания въ морското дѣло и на нашата организация.

Следъ приключване на поздравления лодкитъ бѣха спуснати въ водата при продължителни ръкоплѣскания и „ура“ на всички присѣдстващи. Направи се демонстрация въ езерото съ новитъ лодки, които се показаха много бързи и удобни за плаване.



Спускане на вода на новитъ лодки—русалки

Изъ живота и дейността на организацията

На 7 май т. г. се откри въ Варна подъ покровителството на организацията изложбата на художника маркистъ Хр. Каварналиевъ. Изложбата е уредена въ фойето на Варненския народенъ театръ. Откриването на изложбата бѣ извършено съ речъ отъ подпредседателя на организацията инженеръ Теодоси Атанасовъ. На откриването присѣдстваха всички официални лица и множество граждани.

По случай годишнината отъ основаването на Софийския клонъ Гл. упр. тѣло бѣше поздравено съ следната телеграма
ВАРНА, БЪЛГАРСКИ МОРСКИ СГОВОРЪ

Настоятелството, и група членове на софийския клонъ отбелязаха на другарска среща годишнината отъ учредяването

на клона и отдадоха почитъ на основателитъ му. Отъ името на всички и отъ мое име приветствувамъ Главното управително тѣло съ вседушено благопожелание за плодотворна дейностъ, която да допринесе за осъществяване копнежитъ, надеждитъ и въковния устремъ на нашия народъ къмъ рѣкитъ и моретата, имената на които сж записани въ всѣко българско сърдце.

Председателъ КИРИЛЪ ДРУМЕВЪ.

На празненството по този случай софийскиятъ ни клонъ е поканилъ на другарска трапеза всички основатели на клона и бивши председатели на сжия, които по този начинъ сж затвърдили връзкитъ между бившитъ и настоящи дейци на организацията.

На 2 юний т. г., комитетът на черноморския научен институт при организацията се конституира, както следва:

Председател: капитанъ I рангъ Сава Н. Ивановъ; под-председател: д-ръ Г. Паспалевъ, директоръ на авкариума; секретаръ: капитанъ лейтенантъ Б. Рогевъ и съветници: Янко Сираковъ, В. П. Гочевъ, председателъ на археологическото д-во, и Ганевъ, доцентъ въ Висшето търговско училище.

Шестнадесетиятъ редовенъ съборъ на организацията ни ще се състои на 5, 6 и 7 септември т. г. въ гр. Перникъ. Едновременно съ него ще се произведатъ и общобългарскитѣ плувни състезания въ басейна при минитѣ.

Общобългарскитѣ гребни състезания ще се произведатъ въ Варна на 18, 19 и 20 августъ т. г. едновременно съ състезанията на частитѣ отъ флота. На първенцитѣ състезатели, освенъ редовнитѣ награди съгласно правилника, ще бъдатъ раздадени специални награди отъ флота.

На 16 май т. г. Варненския клонъ произведе гребни състезания между гребнитѣ отъ разнитѣ класове на Варненската мъжка гимназия. Състезанията се произведоха на 2000 метра въ района на пристанището. Състезателитѣ се класираха както следва:

I-ва награда IV г. кл. за 10 м. 59 сек.; II-ра награда VII б. реал. класъ за 11 м. 5 сек.; III-та награда VII г. кл. класъ за 11 м. 6 сек.

Началникътъ на флота на Н. В. съ специално писмо подари на Варненския спортенъ отредъ една статуя „Гребецъ победителъ“, за да се състезаватъ за нея ежегодно гребцитѣ отъ мъжкитѣ срѣдни учебни заведения въ Варна.

Софийскитѣ ни клонъ усилено приготвяла изнасянето на традиционния походъ по р. Дунавъ. Презъ настоящия сезонъ походътъ ще започне на 2 юлий и ще завърши по р. Дунавъ къмъ 10 юлий. Предвижда се походъ и по черноморското ни крайбрежие съ частъ отъ лодкитѣ.

Главното управително тѣло на организацията утвърди управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове:

Варна: председателъ Алекси Попъ Мариновъ, подпредседателъ Петъръ Белберовъ, секретаръ: Димитъръ Симеоновъ, касиеръ Тодоръ Горановъ, домакинъ Симеонъ Никодимовъ, съветници: Георги Сколуфановъ и Петъръ Стояновъ.

Провѣрителенъ съветъ: Ш. Парашкевовъ, Н. Станчевъ. Хр. Михайловъ. Подгласници: Ем. Мутафовъ и К. Миневъ.

Плѣвенъ: председателъ Маринъ Милчевъ — химикъ, подпредседателъ Асенъ Кантарджиевъ — адвокатъ, секретаръ Христо

Маринчевъ — учителъ, касиеръ В. Петровъ — инспекторъ на д-во „Балканъ“

Членове: Ст. Керкенецовъ индустриалецъ, инж. К. Миневъ — областенъ началникъ по водитѣ, д-ръ В. Тончевъ — хирургъ, Параскевъ Георгиевъ — областенъ инспекторъ по тѣлесно възпитание и Петко Д. Петковъ — търговецъ.

Контроленъ съветъ: Борисъ Поповъ — о. з. полковникъ, Хр. Бърдаровъ — инспекторъ Б. з. к. банка, и Илия Павловъ — бирникъ плѣвенската община.

Враца. Председателъ: Лука П. Йордановъ — съдия при врачанския областенъ създъ, подпредседателъ: Георги Ценовъ — търговецъ, секретаръ: Коно Г. Рачевъ — учителъ при училището „Възнесение“, касиеръ: Петъръ Ст. Кръстевъ — инсп. тех. обл. зем. стоп. дирекция, съветници: Д-ръ Борисъ Недковъ — началникъ град. здравна станция.

Контроленъ съветъ: Председателъ: Георги Пенчевъ — експертъ-счетоводителъ, членове: д-ръ П. Георгиевъ — лѣкаръ град. здравна служба и Любенъ Етуговъ — учителъ въ прогимназията.

с. Бѣла (Варненско). председателъ: Александъръ Г. Топузовъ, подпредседателъ: Алекси Янковъ, секретаръ: Петко Владовъ, членове: Стоянъ Бобевъ и Йорданъ Йосифовъ.

Контролна комисия: председателъ: Ангелъ Радуловъ, членове: Бончо Тенчевъ и Кочо Минчевъ.

В. Търново Председателъ: Маринъ Ганевъ — учителъ държавната търговска гимназия; подпредседателъ: Стоянъ Марчевъ — учителъ мъжката гимназия; секретаръ: Борисъ П. Тютюнкковъ — учителъ държавната търговска гимназия; касиеръ: Иванъ Пайковъ — прокуристъ на банка Български кредитъ; членове: Борисъ Геновъ — чиновникъ т. п. станция, Стефанъ Тенекеджиевъ — адвокатъ и Д-ръ Ст. Караивановъ — градски лѣкаръ. Запасни членове: инженеръ Ст. Колевъ — учителъ и Ст. Къневъ — търговецъ. Провѣрителенъ съветъ: Коста Атанасовъ — учителъ пенсионеръ, Иванъ Господиновъ — чиновникъ въ общината и Милка Дочева — учителка въ държавната търговска гимназия. Запасни членове на провѣрит. съветъ: Хараламби Кировъ — учителъ и Антоанъ Ганевъ — търговецъ. Заведующъ водния спортъ и домакинъ: Георги Андреевъ — учителъ мъжката гимназия.

Пловдивъ. Председателъ: Кирилъ Петровъ; подпредседателъ: Йовко Л. Обрейковъ; секретаръ: Атанасъ Ив. Семковъ; касиеръ: Иванъ Г. Ивановъ; домакинъ: Георги Камбаревъ; членове: Кирилъ Шкендеровъ и д-ръ Черневъ. Провѣрителенъ съветъ: Лука Тодоровъ, Наумъ Суковъ и Георги Кожухаровъ.

П. Р.

Най-голѣмиятъ дизеловъ електрически параходъ на свѣта

Най-голѣмиятъ дизеловъ електрически параходъ на свѣта е въ настоящия моментъ германскитѣ параходъ „Робертъ Лай“, който е построенъ за нуждитѣ на организацията „Трудъ и радостъ“. Предназначението на този параходъ е да превозва работницитѣ до далечния югъ или северъ, като имъ дава на извънредно низки цени комфортъ и удобство, които съперничатъ на най-люксознитѣ презокеански параходи.

Параходътъ има вмѣстимостъ 25,000 регистъръ тона, и е пригоденъ да приюти 1,700 души. Този параходъ разполага съ най-разнообразни електрически инсталации, и всички тѣ сж поставени въ услуга на пътницитѣ. По срѣдата на парахода се намиратъ две грамадни електрически централи, които по нищо не отстъпватъ на голѣмитѣ инста-

лации на сухо. Въ всѣка една отъ тѣхъ се намиратъ по три генератора. Всѣки единъ отъ тѣзи генератори дава по 1550 киловата; токътъ се използва за поставянето въ движение на голѣми електромотори, които пъкъ отъ своя страна движатъ витлата. Два сж тѣзи мотори и всѣки единъ отъ тѣхъ има двигателна мощъ по 4,400 конски сили; при 121 оборота на витлото тѣ движатъ парахода съ 16 морски мили въ часъ. Генераторитѣ снабдяватъ съ токъ освенъ витлата още и енергията за осветлението на кабинитѣ 8,600 крушки, за голѣмата електрическа кухня и хладилницитѣ. За разпредѣлянето на кабела до проводницитѣ е билъ употребенъ 500 километра кабелъ. Параходътъ разполага съ единъ голѣмъ басейнъ за къпане, грамадна столова и много игрища за различенъ спортъ.

Страница за Малките

Веса Паспалеева

Люлчина пѣсень

Слънцето въ морето
лѣга вече да спи,
нѣжно го приспивать
хиляди звезди. . .

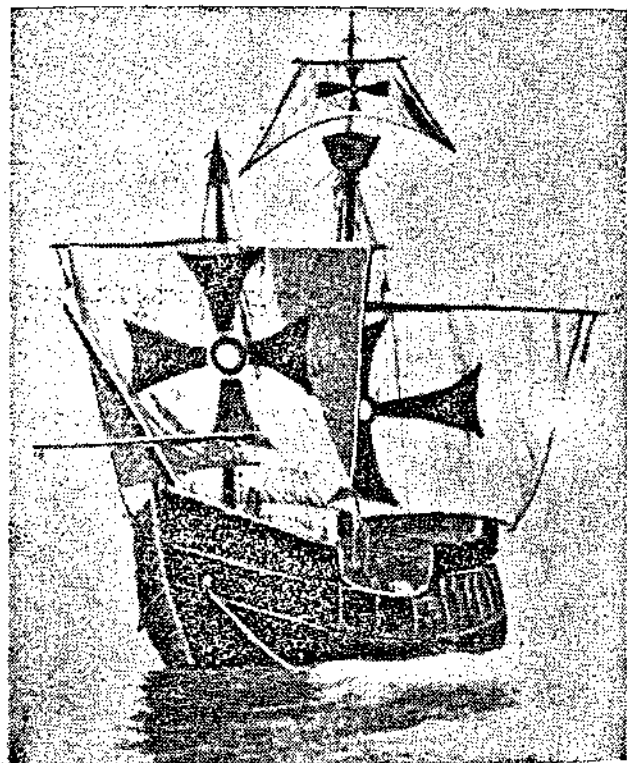
Нанкай, моя рожбо,
като Слънчо златъ,
тая нощъ царувай
въ морския палатъ.

Утре, щомъ залѣе
съсь лжчи брѣга,
надъ вълнитѣ трепва
синята джга,

Азъ ще те събудя,
златенъ мой юнакъ,
съ бѣлата си лодка
да отплувашъ пакъ.

Татковия корабъ
бурята разби,
неговата смѣлостъ
ти си наследилъ!

Слънцето захожда,
стихва морски брѣгъ
нанкай, моя рожбо,
златочелъ юнакъ.



Корабътъ „Света Марія“, съ който Христофоръ Колумбъ открилъ Америка

ВЪРНАТА СЕСТРА

Живѣли нѣкога въ единъ крайморски градъ братъ и сестра. Тѣ били останали отъ малки сираци и затова много се обичали. Случило се, че братътъ постъпилъ морякъ на единъ платноходъ, който се готвѣлъ да се отправи на далечно плаване. Сестрата много се натъжила, като узнала това, но тъй като не искала да възпре брата си, съ нищо не издала своята мжка. Само въ деня на раздѣлата му казала:

— Сбогомъ, братко, на добъръ часъ! Зная, че пътуването ти ще трае много дълго, но това не ме плаши. Обещавамъ ти, че ще чакамъ за връщането ти.

Кжщата имъ била на самия брѣгъ. Отъ деня на заминаването, всѣка вечеръ сестрата започнала да поставя на прозореца, който гледалъ къмъ морето, запалена лампа. Така изминали месеци. Следъ това година, две. Жителитѣ на градчето свикнали съ лампата, а риболовцитѣ, когато я зърнѣли отдалече, си казвали единъ на други:

— Ето свѣтна лампата на върната сестра!

Претърколили се още нѣколко години. Презъ това време единъ добъръ и честенъ морякъ и риболовецъ поискалъ сестрата за жена, но тя му отказала, защото искала да удържи обещанието, което дала на брата си. Когато се появили пър-

битѣ бѣли коси на главата ѝ, тя разбрала, че младостта ѝ вече е отлетѣла и веднага си помислила, че може би ѝ е сждено да прекара живота си съсемъ сама. Но тя скоро прогонила тази мисль, защото била увѣрена, че братъ ѝ ще се върне.

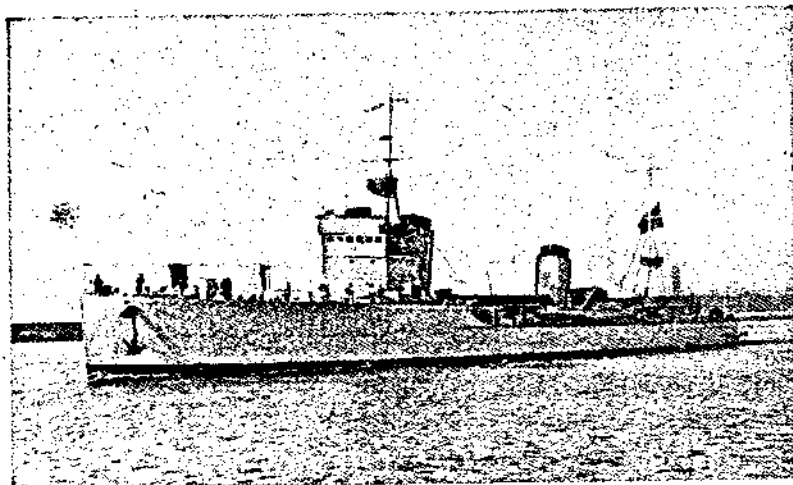
Времето следвало своя ходъ. Слънцето продължавало, сякашъ нищо не било, да изгрѣва отъ морето и да залѣзва нѣкжде задъ далечнитѣ хълмове на западъ. Много нѣща сж промѣнили, обаче, презъ тѣзи дълги години. Само лампата не престанала да се появява, като свѣтещо око, всѣка вечеръ на прозореца.

Най-после сестрата престанала да се показва предъ хората. Тя се прегърбила и силитѣ ѝ ослабнали дотолкова, че тя съ мжка изкачвала вече стълбата на бащината си кжща. Само лампата напомняла на съгражданитѣ ѝ, че тя е още жива. Какво било, обаче, една сутринъ учудването на съседитѣ, когато забелязали, че лампата свѣтѣла, макаръ и слънцето да било отдавна изгрѣло.

— Какво ли се е случило съ върната сестра? запитали тѣ и побързали да разбератъ причината.

Когато влѣзли въ стаята, тѣ намѣрили сестрата мъртва въ едно кресло до прозореца. Изгасналитѣ ѝ очи били отправени къмъ морето.

Преразказалъ: Здравецъ.



Италианският флотиловодачъ
„Ланцелото Малочело“

ДЪРЖАВНИ МИНИ

Цени за тонъ вжглища и брикети франко вагонъ минитъ

ОБИКНОВЕНИ ЦЕНИ

I. МИНА ПЕРНИКЪ

Видъ и голѣмина	I. зона до 250 тариф. километри	II. зона отъ 251 до 410 тариф. км.	III. зона отъ 410 тар. км. нагоре
Бритеки лв.	450	430	410
Едри вжглища	400 (370)	380 (350)	360 (330)
Срѣдни вжглища	320 (300)	300 (280)	280 (260)
Ситни сурови III	190	170	150
Ситни сурови IV	150	130	110
Ситни отъ депозитъ	120	100	80
Непресѣти—пречистени	300	280	260
Непресѣти—непречистени	280	260	240
Срѣдни промити	400	380	360
Ситни промити	280	260	240
Пляка	80	70	60
Шламъ (по спец. решение на А. С. за всѣки клиентъ)			

IV. СКЛАДЪ ВЪ СОФИЯ

Брикети въ насипано състояние—франко склада Перловецъ
отъ 0.500 до 2 тона лв. 585; отъ 2 тона лв. 565.
Бобовъ-долски вжглища едри 620 (560) лв. за тонъ.

Ценитъ означени въ скоби сѣ сезонни и важатъ за поръчки
дадени отъ 17.IV до 15.VII т.г. включително доколкото могатъ
да се изпълнятъ до 15.IX 1935 г.

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

1. Българската народна банка — преводна служба.
2. Българската земедел. и коопер. банка—преводна служба.
3. Телеграфо-пощенскитъ станции—чекова сметка № 50.

II. МИНА БОБОВЪ-ДОЛЪ

Видъ и голѣмина	I. зона до 348 тариф. километри	II. зона отъ 349 до 508 тариф. км.	III. зона отъ 509 тар. км. нагоре
Едри вжглища лв.	430 (370)	410 (350)	390 (330)
Срѣдни	330 (300)	310 (280)	290 (260)
Ситни	130	130	130
Пляка	130	130	130
Вжглищни отпадъци (по спец. реш. Д. К. за всѣки клиентъ) лв.	70	70	70

III. МИНА МАРИЦА

Сурови вжглища		Сушени вжглища	
I. качество	лв. 220	I. качество	лв. 380
II.	180	II.	80
III.	50		

Ценитъ за мина Марица се отнасятъ за всички зони
и за цѣлата година.

4. Популярнитъ банки.

5. Банка Български кредитъ А. Д.

5. Каситъ на Държавнитъ мини.

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на
които става излишно да се пише отдѣлно писмо-уведомление
отъ страна на клиентитъ.

Главна дирекция на държавнитъ мини
въ гр. Перникъ

Агенция на минитъ въ София
ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

Складъ за брикети и Бобовъ-долски вжглища София —
гара Перловецъ — Телефонъ 2-03-90.

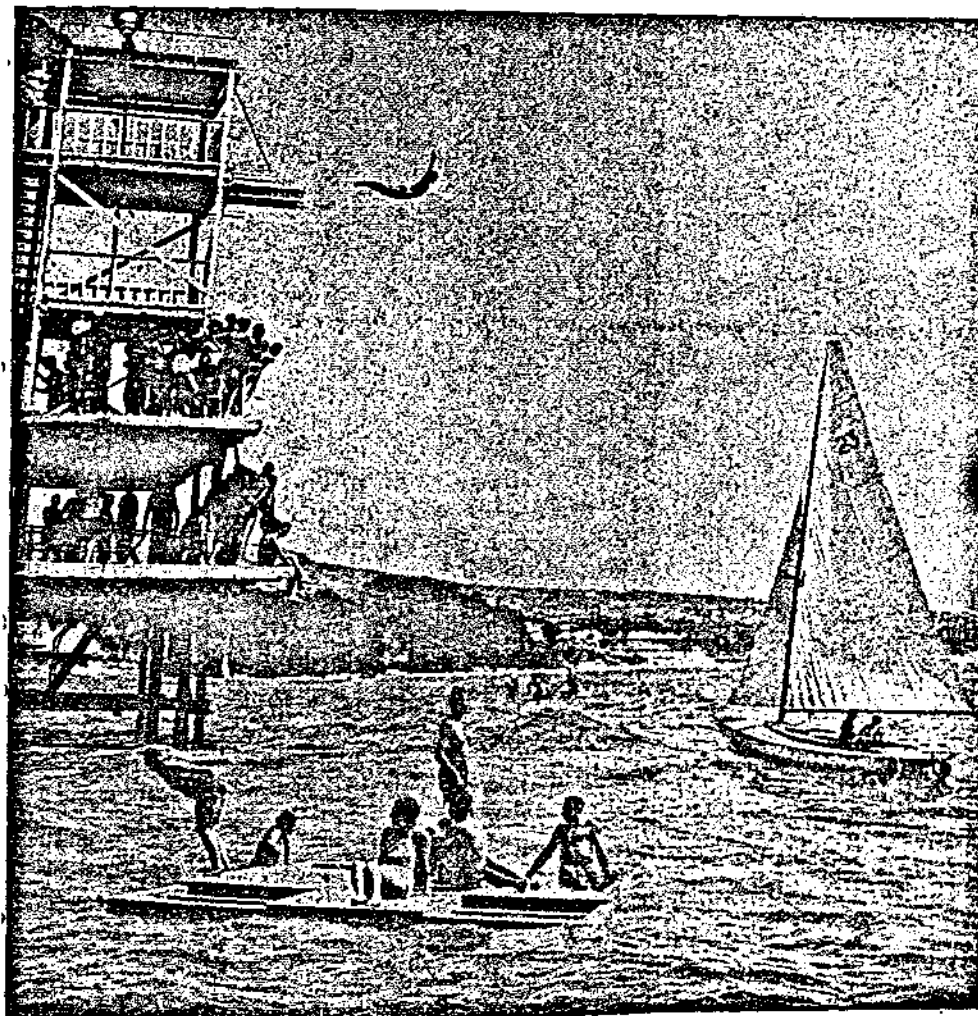
Съдържание:

1. Нашата надежда, 2. Флотътъ въ помощъ на армията при отбраната на брѣга — П. Р., 3. Коронел-
скиятъ бой — Мичманъ отъ Флота, 4. Плуване въ лошо море — Фурнаджиевъ, 5. Долу знамето! В. И., 6. Приз-
раци и морски легенди — Т. Т., 7. Подводникътъ въ модерната морска война — Шурмъ, 8. Морската поли-
тика около Балканитъ — Ал. Маноловъ, 9. Дейвисовиятъ апаратъ за спасяване, 10. Варн. морски спортенъ
отредъ и учащата се младежъ — Черноморецъ, 11. Изъ живота на Варн. морски спортенъ отредъ — Д. В.,
12. Дейността на Варн. мор. сп. отредъ, 13. Тържеството на софийскитъ клонъ на Б. Н. М. С., 14. Изъ жи-
вота и дейността на организацията, 15. Най-голѣмиятъ дизеловъ електр. параходъ на свѣта, — П. Р.
16. Страница на малкитъ.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ



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

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

Всѣкаквъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитостъ.

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

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

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

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

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на 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. Стаитъ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажирание стаитъ 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 полжните 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 същото време, да се видятъ останките и паметниците на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художественостъ, сж още недостигнати.

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

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

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

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

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

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

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

И при екскурзитъ до Цариградъ и обратно, и при пътуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, 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-ство, редовни и извънредни, сж дадени въ отдѣленъ проспектъ, който се намира въ всички дружествени агенции въ страната и въ странство и се раздава даромъ при поискване и направо отъ Дирекцията на дружеството; намира се и въ всички клонове на Морския Сговоръ.

I. Ценитъ на билетитъ за Александрия съ редовнитъ съобщения, които се поддържатъ два пъти въ месеца съ параходитъ „Бургасъ“ и „Ц. Фердинандъ“, само отиване или само връщане, безъ храна сж:

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

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

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

II. Ценитъ на билетитъ по нашето крайбрѣжие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лѣтното разписание, отъ 15 май до 15 септемврий, съ право на 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 „Царъ 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 пълненъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

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

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

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

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