

# **НЕОФИЦИАЛЕНЪ ОТДЪЛЪ**

**МАТЕРИАЛИ ЗА ИСТОРИЯТА  
НА МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ И  
ФЛОТА.**

1881—1931 г.

Закъснѣлитѣ статии и спомени, получени следъ 20 май 1931 год., поради технически причини, не сж отпечатани въ Юбилейния сборникъ. Тѣ сж запазени, обаче, въ специална папка и като ценни материали отъ миналото ще бждатъ предадени къмъ сбиркитѣ на новообразованя Музей на Морското Училище.

## КРАТЪКЪ ПОГЛЕДЪ ВЪРХУ ИЗМИНАТИЯ ПОЛОВИНЪ ВЪКОВЕНЪ ПЪТЪ НА МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ.



Борисъ Стеловъ,  
Капитанъ I рангъ  
Началникъ Морска Учебна  
Часть — Варна 1931 год.

Преди половинъ вѣкъ, когато отъ пепелищата на Батакъ и Брацигово и още димящата кръвъ на плеадата борци за свободата, вкупомъ олицетворени огъ Ботевъ и Левски, се възроди, възкръсна, подобно на митическия „Фениксъ“, новото *трето Българско Царство*: — животворяще, лъчезарно, пълно съ неударжима енергия за творчество, съ синове преизпълнени отъ високия и безкористенъ идеализъмъ въплотенъ имъ отъ титанитѣ по освободителното ни дѣло, всички се отдадаха на творчество предъ Олтара на Отечеството, за да изградятъ неизблenni основи на Родината.

Въ тая епоха, характеризираща се съ всеобщо опиянение отъ достигнатъ, петъ-вѣковно лелѣянъ блѣнъ и сбждната мечта, безшумно, но съ твърдата ржка на мъченика синъ, съ откровенieto на непоковарена проста и честна душа, която за благото на родината считаше че е твърде малко да пренесе себе си въ даръ, съ непринудената простота на чистосърдечието която прави тоя даръ свещенъ, българинътъ, въвлеченъ стихийно въ всеобемящъ градежъ на държавата си, настъпи въ нова за него област. Българинътъ отново стъпи на водата. Надъ вѣковната рѣка Дунавъ се развя гордо българския военно-морски трицветъ—основа се Дунавската Флотилия отъ подаренитѣ ни отъ Русия 3 кораба, 2 миноносца и нѣколко катери, обслужвани отъ руски моряци.

Бѣше ли подготвенъ довчерашия робъ да се справи съ това ново за него начинание, можеше ли той да превъзмогне вродената му отъ петвѣковното подтисническо робство, отчуждеността отъ водата, имаше ли той тая самоувѣреностъ да се впусне и въ тая област на държавно строителство, когато до вчера, сива рая, той бѣ далечъ отъ северния ключъ на вѣковната мощна и страшна империя на Исляма.

Както въ другитѣ области така и тукъ българинътъ показва удивителни способности, — плодъ на неговитѣ качества и безгранична любовъ къмъ Родината. Струя отъ самоувѣрени български синове потече отъ всички кѣтове на България, за да направи отъ балканеца, вече исторически доказано, добъръ морякъ.

Но наредъ съ това, още отъ самото основаване на Дунавската Флотилия се яви нуждата отъ българска морска машинна обслуга, както за корабитѣ и катеритѣ, така и за работилницата, предназначена да ги поддържа въ исправностъ.

Ето тая нужда наложи щото къмъ Дунавската Флотилия, съ циркуляръ по Военното Ведомство № 7 отъ 9 януарий 1881 г. да се открие *Машинна Школа*, която въ последствие бѣ преименована въ *Техническа Школа*.

Въ паметта ми изникватъ споменитѣ на ученицитѣ отъ първитѣ випуски, много отъ които познавамъ като бивши старослужащи въ Флота.

Постъпвайки въ Машинната Школа, отъ всички кѣтове на България, съ голѣмъ ентузиазъмъ, тѣ твърде скоро почувстваха че трѣбва усилено и въ кратъкъ срокъ да се сдобиятъ съ всички знания и опитностъ, за да замѣстятъ руската машинна обслуга на която предстоеше постепенно да се оттегли отъ служба. И ето тия първи българи, технически школници, безъ никакви пособия и учебници, обставени твърде незадоволително, люшкани отъ противоречивитѣ схващания на честоменяващитѣ се началници и преподаватели, но въоръжени съ здравъ разумъ, твърдостъ и любовъ къмъ Родината, превъзмогнаха всички трудности и се влѣха въ руската техническа обслуга на Дунавската Флотилия, която тѣ напълно и достойно замѣниха въ последствие. Едни отъ тѣхъ се впуснаха въ частния животъ и достигнаха завидно благосъстояние, а други до старини останаха на служба въ Флота; — тѣ участваха въ всички войни, които България води до днесъ. Тѣхната деятелностъ и тѣхното държание, известни на тѣхнитѣ началници и на обществото, сж достойни за похвала и назидавание, а тѣхната преданностъ и любовъ къмъ Флота, на която тѣ гледатъ като на своя свидна рожба, сж примѣръ за подражание.

Ето такава основа, такава традиция поставиха въ Машинната Школа първитѣ ученици.

Времето течеше и развитието на службата въ Флота наложи да се учреди въ Варна Морска Частъ. Заедно съ това Машинната Школа се премѣсти въ Варна въ 1900 година.

Тукъ почва новъ етапъ на развитието на Машинната Школа, вече преименована въ Машинно Училище.

Морската Частъ се сдоби съ кръстосвача „Надежда“, предстоеше да се купятъ 6 миноносеца, торпеди и мини за отбраната на брѣговетѣ. Нуждата отъ машиненъ персоналъ бързо

възрастна, а усъвършенствуващата се техника наложи да се разшири кръга на техническитѣ, а заедно съ това и на общеобразователнитѣ имѣ познания. Нѣщо повече, тѣ трѣбваше вече да заематъ ръководната роль на началнически технически персоналъ въ Флота. При липса на друго техническо училище въ страната, едни отъ свършилитѣ ученици жадно биваха поглѣщани отъ всички държавни технически служби, предимно желѣзницитѣ, втори отъ частнитѣ технически предприятия, а трети самоувѣрено, съ търпение и постоянство, гвърдо се впуснаха въ живота и създадоха собствени технически предприятия, нѣкои отъ които сж колоси въ индустрията и гордостъ за България.

Следвайки възрастващитѣ нужди на флота и въ страната изобщо, и съобразно безспирнитѣ усъвършенствувания и нововъведения въ техниката, Машинното Училище разшири обема на подготовката на своитѣ възпитанници и въ 1904 г. съ указъ № 90 отъ 30.XII.1904 г. бѣ признато за сръдно учебно заведение.

Нова епоха отъ развитието на училището, съ нови перспективи и нови задачи.

Училището почна да дава на Флота команденъ офицерски машиненъ персоналъ, а на страната солидно подготвени техници, заемащи отговорни служби. Частъ отъ тѣхъ продължиха образованието си въ чужбина и достигнаха, като инженери отъ разни отрасли, до високо служебно и общественно положение.

Въ това положение училището прекара дългия периодъ отъ войни. Неговитѣ възпитанници участваха въ тия войни въ Флота и въ Армията и достойно изпълниха дълга си.

Този последенъ етапъ на издигане Машинното Училище, вече като сръдно учебно заведение, се дължи и е лично дѣло на многозаслужилия въ Армията, а особено въ Флота, тогавашенъ Началникъ на Флота, артилерийския инженеръ Полковникъ, а въ последствие Генералъ Кирковъ. Именитѣ, въ нашата Армия, воененъ педагогъ, той отдаде голѣма частъ отъ грижитѣ си по командване Флота на своята рожба—Машинното Училище. Схващайки много добре, че възпитаницитѣ на това училище трѣбва да бждатъ преди всичко съ високъ духъ, крепко и разумно дисциплинирани, той наредъ съ голѣмитѣ подобрения и разширочения въ учебното дѣло и благоустройството на училището, като измѣни коренно метода на възпитанието имъ, всади и втвърди въ душицѣ и сърдцата имъ, наредъ съ здравитѣ устои на военната дисциплина, възвишенната любовъ къмъ Царя и Родината. Той осмисли тѣхната техническа деятелность, даде ѣ национална окраска и я канализира по пжтя за служене на Родината. Свършилитѣ Машинното Училище добиваха чинъ на технически офицеръ.

Този периодъ отъ сществуванieto на Машинното Учи-

лице е най-свѣтлия му периодъ, ознаменуванъ съ отличнитѣ резултати до които се достигна благодарение на желѣзната воля, твърдия характеръ, просвѣтения разумъ и мъдрия примѣръ на тогавашния Началникъ на Флота Генералъ Кирковъ.

Нецъстието, което сполетя България, се отрази пагубно върху неговото вече разклатено, отъ непосилна отлична служба, здраве. Генералъ Кирковъ не можа да понесе разбиването на тъй страстно желанитѣ мечти, за достигането на които той бѣ вложилъ живота си,—той се оттегли въ оставка и скоро се пресели въ вѣчността.

Но какъвъ заветъ остави той на Флота и въ частностъ и най-главно на Машинното Училище.

Послевоенния периодъ на болезненъ животъ, характеризирющъ се съ всеобща морална разруха, не докосна Машинното Училище. Началници и ученици, откърмени подъ грижитѣ и насокитѣ на Генералъ Кирковъ, съ дълбоко вече внедрена традиция за култивиране високи граждански добродетели, не се разколебаха. Тѣ разбраха, че наредъ съ придобиване на солидна теоритическа и практическа техническа подготовка трѣбва, преди всичко, да укрепятъ и правилно насочатъ своята воля въ достигане на общо-българскитѣ непостигнати идеали, да утвърдятъ и облагородятъ своя характеръ и като резултатъ на това да се проникнатъ отъ разумната дисциплина на ума, волята и характера, за да бждатъ, преди всичко, достойни български граждани.

Въ тая насока Машинното Училище крепне и се усъвършенствува непрестанно.

На 5. юлий 1929 г. съ указъ № 670 Машинното Училище се реорганизира и преименува въ Морско Училище съ два отдѣла: — мореходенъ и технически. На 1. августъ 1931 г. то за първи пжть открива мореходния отдѣлъ.

Ето така, съ малки и незначителни колебания, протече половинъ вѣковния животъ и деятелността на Морското Училище, което даде на страната плеада отлични техници, непрестанно стремѣщи се къмъ усъвършенствуване и съ наслоена вече традиция, която дълбоко е врѣзала въ душитѣ и сърдцата имъ девиза: — *„Бжди възторженъ идеалистъ: — смѣлъ до безумство, влюбенъ въ България до фанатизъмъ, честенъ до самопожертвование“*.

Варна,  
10. VI. 1931 г.

Борисъ Стателовъ  
Капитанъ I рангъ  
Началникъ Морска Учебна Частъ.

## МИСЛИ ПО СЛУЧАЙ 50 ГОДИШНИЯ ЮБИЛЕЙ НА МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ.



Капитанъ II рангъ  
Сава Н. Ивановъ  
Началникъ  
на Морското училище.

Считамъ се щастливъ, че 50 годишнината отъ сжществуването на старата Машинна школа, въ последствие Машинно училище, а сега — Морско училище, съвпада съ моята служба като началникъ на училището. Още миналата година презъ месецъ априлъ на менъ се възложи и азъ възприехъ съ голъма готовност и жаръ да ръководя организирането и изнасянето на петдесетъ годишния юбилей на едно отъ найстаритѣ и най-заслужилитѣ на родната техника въ нашето Отечество училище. Подготовката по изнасянето на юбилея се започна веднага. Трѣбваше да се събератъ официални данни, спомени, статии, фотографически снимки и материали отъ миналото на училището, които да послужатъ както за издаването на единъ специаленъ юбилеенъ сборникъ, така и за уреждането на юбилейна изложба, която чрезъ своитѣ

разнообразни отдѣли да може да даде на всѣки единъ посетителъ пълна представа за основаването, развитието, живота, дейността и заслугитѣ на Морското училище къмъ нашата страна и по-специално — къмъ родниятъ флотъ и българската техника. Отъ една страна сборника трѣбваше да представлява отъ себе си обилни материали за историята на флота и неговата рожба — Морското училище, а отъ друга — изложбата трѣбваше да допълни този сборникъ, като съ своитѣ системни сбирки даде една пълна илюстрация на напечатанитѣ материали въ този сборникъ.

Осжществяването, обаче, на тази главна и сжщественна частъ отъ изнасянето на 50 годишния юбилей на Морското училище се указа много трудно, защото нито въ частитѣ отъ бившия ни флотъ, нито въ архивата на училището бѣха запазени необходимитѣ документи, снимки, предмети и материали за написване на единъ подробенъ отчетъ за 50 годишното сжществуване и дейность на училището и за илюстрирането на този отчетъ съ необходимитѣ снимки и пред-

мети. Стана нужно всички изброени по-горе ценни материали да се издирватъ и възстановяватъ наново, което погълна много работа и значителни срѣдства и създаде голѣми грижи на уредниците на юбилея.

Сега, съ настоящия юбилеенъ сборникъ, който предлагаме на просвѣтеното внимание на нашето общество и съ уредната юбилейна изложба, която ще бѣде открита въ деня на юбилея за посетителитѣ, ний считаме, че сме събрали и възстановили най-важнитѣ ценни исторически материали за живота, дейността, развитието и заслугитѣ на училището.

Следъ привършването на юбилейното тържество всички тѣзи сбирки и материали ще бѣдатъ пренесени въ Морското училище за да послужатъ за сигурна основа за единъ специаленъ училищенъ музей, който да служи отъ една страна като ярка картина за развитието и дейността на училището, а отъ друга — като богатъ материалъ за написване историята на сѣщото.

Следъ 50 годишния юбилей на Морското училище ще започнатъ да се редятъ една следъ друга нови години. Ще превалятъ въ областта на миналото петдесетъ и първата, петдесетъ и втората, петдесетъ и третата и пр. . . . години. Времето, неумолимо и неспирно, ще тече — както и до сега — бързо. Нашитѣ замѣстници ще трѣбва да отбелязватъ и отпразднуватъ нѣкоя нова дата на продължителна (напримѣръ сто годишна) дейность. Ще трѣбва ли и тогава да се обръщаме назадъ за да търсимъ разхвърлянитѣ изблѣднели и посипани съ прахъ разновидни материали за да илюстрираме тази дейность? Не! Тѣзи материали трѣбва редовно година по година да се напластяватъ, та лесно и неусетно да увеличаватъ извора за отбелязването на тази дейность — новосъздадениятъ специаленъ музей при Морското училище.

Изхождайки отъ тия мисли, които сѣ нераздѣлно свързани съ работата ми по ръководството на подготовката и изнасянето на 50 годишния юбилей на Морското училище, считамъ за свой дългъ въ юбилейната за училището година да отбележа и препоръчамъ на бѣдещитѣ мои замѣстници — на бѣдещитѣ началници на Морското училище — всѣка година, съ голѣма добросъвестность, любовъ и жарь, редовно да попълватъ сбиркитѣ на специалния музей при Морското училище. Всѣки началникъ въ края на всѣка учебна година ще трѣбва да има непрременната грижа да попълни сбиркитѣ на музея съ следнитѣ предмети.

1. Подробенъ годишенъ отчетъ за изтеклата учебна година съ данни за личния съставъ на училището, здравословното състояние на ученицитѣ, успѣха и поведението имъ, практическата имъ работа, физическото имъ и морско обучение и възпитание, самообразователнитѣ имъ и културни условия на живота въ училището и пр. и пр.



2. По единъ учебникъ или записки отъ новоприетитѣ за обучението на ученицитѣ презъ изтеклата година.

3. По единъ предметъ отъ изработенитѣ отъ ученицитѣ презъ време на практиката имъ въ учебната работилница презъ изтеклата година.

4. По единъ екземпляръ отъ изработенитѣ отъ ученицитѣ чертежи въ часоветѣ по предмета Машинно чертание.

5. По единъ портретъ (споредъ възприетия образецъ) на новитѣ началници, възпитатели и преподаватели въ училището.

6. Едно табло отъ портретитѣ на завършилитѣ училището ученици презъ изтеклата година.

7. Снимки изъ живота на училището презъ изтеклата учебна година, съответно надписани, подредени и запазени.

8. Табла отъ портретитѣ на завършилитѣ училището ученици и настанени на служба въ държавни учреждения или въ частни предприятия.

9. Табелки (споредъ приетия образецъ) на завършилитѣ Морското училище ученици, които иматъ собствени технически или свързани съ техниката предприятия.

10. По единъ екземпляръ отъ нововъведеното облекло на ученицитѣ.

11. Обяви, програми и афиши отъ дадени утра и вечеринки и подобни отпечатаци, които даватъ картина за културния животъ на училището.

12. Всичко друго неизброено, което може да съставлява интересъ за написване историята на училището.

\* \* \*

Така, въ едри щрихи, азъ си чертая и виждамъ бждещето развитие на основания въ петдесетата година отъ съществуването на училището музей за живота, развитието и дейността на сжщото.

Варна  
3.VI.1931 год.

Капитанъ II рангъ  
Сава Н. Ивачовъ  
Началникъ на Морското Училище.

## ДО ВЪЗПИТАНИЦИТЪ НА МОРСКОТО МАШИННО УЧИЛИЩЕ.

Миналото е като лампа, поставена при входа на бъдещето да разпръсква част от мрака, който го окръжава. (Ламене).



Запасенъ лейтенантъ  
Иванъ В. Стоенчевъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1904 — 1910 г.), сега преподавателъ въ Морскитъ специални школи при Морска учебна часть — Варна.

Драги колеги,

Какъ бързо лети времето! Както че ли вчера бѣше, когато навлѣзохме като юноши въ священната сграда на училището ни, което ето вече петдесетъ години подъ редъ ни приемаше за да ни подготви като граждани и техници за нуждитъ на страната. Едни като машинни офицери отъ бившия ни воененъ флотъ, или като такива изъ Морската и Дунавска полицейски служби, други като летци и аеромеханици, или пъкъ като механици изъ търговскитъ кораби по море и Дунава, изъ пристанищнитъ плавателни съдове, изъ фабрицитъ и работилницитъ, изъ електрическитъ централи, началници на технически служби, инспектори по парни котли, пощенски механици, преподаватели изъ техническитъ училища въ страната, едно множество станаха електро и машинни инженери, нѣкои пъкъ се отличиха вече и като изобретатели, други пъкъ сж ржководители или собственици на фабрики, работилници, гаражи и технически представителски бюра, автори на технически книги, редактори на технически списания и пр. — ето половина вѣкъ вече всѣки споредъ випуска си носи тежката и отговорна техническа дейность изъ тѣсната и трънлива българска пжтека за свободна техническа практика! И колко много добри колеги, като: Хр. Алексиевъ, Боянъ Живковъ, Йонъ Барбуловъ, Яни Михалковъ, Стоянъ Яневъ (Янчика), Деню Мирчевъ, Петко Марковъ, Дежуновски, Ст. Стоевъ, Коста Христовъ, Константинъ Ралчевъ, Колю Пенчевъ или загиналитъ ни морски авиатори, мичмани Пантелей Стояновъ, Лефтеръ Антоновъ, Ст. Пампуловъ, офицерски кандидати Из. Ивановъ и попъ Савовъ, за-

гиналитѣ въ нѣмското море мичмани Миховъ и Светогорски, загиналитѣ съ параходъ Варна: помощникъ комендантъ Бангивевъ, I механикъ М. Пиперковъ, II механикъ Ив. Джиджевъ и III механикъ Карамаждраковъ и много други „въ други полкъ минаха“ въ течение на тия петдесетъ години!

Малкъ ли намирате изминатия пѣтъ и не заслужава ли да свърнемъ погледъ по него, да го преоценимъ и съберемъ сили за по-нататкъ? Не е ли интересно да видимъ какъ изглеждаче следъ толкова години вече, откогато като юноши се събирахме за пръвъ пѣтъ въ Русе, когато училището ни бѣше тамъ, или въ Варна отъ 1900 г. насамъ — увлѣчени отъ едно и също желание да служимъ на родната техника? Не чувствате ли, че дори ни е дългъ да чествуваме тая петдесетъ годишнина?

Нима малко преживѣхме срѣдъ и следъ Балканската, междусъюзнишката и голѣмата войни? Колко много чувстваме, заедно съ цѣлия ни народъ тежестта на единъ ужасенъ миръ, на една тежка стопанска криза, подъ която всички изнемогваме! Нѣма ли какво да си кажемъ и какво да посочимъ като неудобство въ дългия ни пѣтъ следъ толкова годишна раздѣла? Колко много минали шеги и закачки бихме си спомнили! Колко много пожълтѣли и забравени страници изъ живота на училището бихме прелистили.

Значението на предавания отъ випускъ на випускъ хубавъ навикъ—да се пази достоинството на светото ни училище—бихме почувствували най-добре, ако дойдемъ тукъ — въ негова сграда и видимъ какво е сторено следъ насъ и какъ крепнатъ и се развиватъ млади технически сили — утрешната наша смѣна...!

Нека общото юбилейно чествуване петдесетъ годишнината отъ основаване на училището ни да е началото за свикване, щото всѣка година випускитѣ да се събиратъ въ Варна и провѣрватъ своитѣ хора „на лице“ и „въ разходъ“... Това би било отъ полза за поддържане другарски и колегиални добродѣтели!

Излагайки на кратко подбудата за настоящето ми, азъ сърдечно моля масово да присъстваме на това голѣмо тържество, та събрани край морето и съ семействата си да викнемъ съ думитѣ на нашия дѣдо Вазовъ: „Море, стихия, вѣчност! Дълбока бездна, безконечност!“! Ето, на вижъ ни! Ние сме, които практикували и работили по корабитѣ, сме порили твоитѣ и дунавски вълни и летѣли изъ синия лазуръ надъ огледалнитѣ ти води. Ние работихме изъ желѣзници, мини, фабрики и централи! Ние бѣхме и по бранни поля, гдето оставихме скъпи другари! Ние и на 8. ноемврий 1912 г. презъ една непрогледна нощъ плавахме изъ бурната ти грждъ и на 60 клм. на изтокъ отъ Варна, едничко ти, о наше обично море, видѣ какъ атакувахме кръстосвача „Хами-

дие"... Ти приюти въ подводнитѣ си палати петъ души наши другари авиатори, двама приюти Нѣмското море, а други четире души съ параходъ „Варна“—въ палатитѣ на твоя съ-братъ—Мраморното море. Едничко само ти видѣ каква страш-на мжка изпитвахме, когато напуцахме потъжавшитѣ наши миноносци „Шумни“ и „Летящи“ и параходъ „Борисъ“! Само предъ насъ ти не можа да скриешъ несмѣтнитѣ си подводни богатства, защото като машинни офицери на подводници или като водолази, ние слизахме при тѣхъ!... Е, не сме всички, много изпадаха по дългия пѣтъ, но все пакъ ние сме, които тръгвахме съ малки моторни корабчета и люшкани съ дни и ноци отъ страшнитѣ ти вълни надъ миннитѣ полета, сме били най-сетне изхвърляни къмъ Созополь... Ние пакъ дойдохме, о, ненагледно наше море, дойдохме да се опиемъ отъ твоята мощъ, да се налюбujeme на красивиятъ ти брѣгъ, да ти се порадваме презъ лунна нощъ, да се наслушаме на гръмливата ти пѣсенъ, или въ полудрѣмка долавяме тихичкия ти шепотъ! Ние дойдохме, о наше Черно море, да ти разкажемъ какво можахме да преодолѣемъ по трудния, по каменистия пѣтъ следъ отдавнашната ни раздѣла... Защото... ето, ние сме вече на срѣдата на сзоя пѣтъ, а едно мнозинство го вече и преваля...

И знаейки, драги колеги, какъ ние като Яворовата „отломка нищожна“ сме прѣснати изъ цѣлата страна, азъ пакъ Ви каня на това тържество, та събрани всички дружно да запѣемъ:

„Ей го тамо и школото дете се бѣлей!“

„Ей мегданя, где хорото въ празникъ се люлей!“...

Варна, 1.V.1931 г.

Лейтенантъ о. з. Иванъ В. Стоенчевъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1904—1910 г.), сега преподавателъ въ Морскитѣ Специални Школи и членъ въ юбилейния комитетъ за честване 50 годишнината отъ основаването на Морското училище.

## РОЛЯТА НА ФЛОТА НА НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ВЪ КУЛТУРНИЯ НАПРЕДЪКЪ НА БЪЛГАРИЯ.



Лейтенантъ Богданъ Ганчевъ,  
бившъ началникъ щабъ на флота,  
сега запасенъ капитанъ II рангъ,  
притежателъ на Политехническо  
бюро въ гр. Бургазъ.

За първоначалното формиране на флота сж послужили, оставенитѣ на Дунава въ Русе отъ рускитѣ окупационни войски, три парахода, осемъ катера и една баржа. Носенето, както строевата, тъй и техническата служба първоначално е било възложено на руски морски офицери и моряци. Наскоро следъ това, за национализиране флотилията и за да се възбуди въ населението интересъ къмъ морското дѣло, още въ 1881 год. въ Русе е основано „Морско Училище“, въ което сж се приемали младежи отъ 14 — 18 години за обучението имъ по рзнитѣ майстерства и по машинното дѣло. Обучението е траяло три години и свършилитѣ „Морското училище“ сж били длъжни да останатъ да служатъ още три години на правителственитѣ параходи или въ арсенала въ Русе. Не следъ много въ Русе, отъ офицеритѣ и

техницитѣ отъ Дунавската флотилия се основава „Техническо дружество“ за разпространяване и популяризиране техническото образование въ България. Следва, че Дунавската флотилия въ Русе е първия разсадникъ на техниката въ България. Отъ тукъ, като лжчи отъ свѣтящо тѣло, сж излизали ежегодно младежи съ техническа подготовка и сж разнасяли познанията и опитността си по всичкитѣ краища на България, дето за общественни и частни предприятия се е чувствувало нужда отъ технически персоналъ.

Съ напуцането на България отъ рускитѣ офицери и механици, заглжхва и техническото дружество; но, за удовлетворение растящитѣ нужди на флотилията и на населението, става нужда да се развие „Морското училище“, което въ 1892 год. се преименува въ „Унтерофицерска морска школа“. Целта на школата е била да подготви боцмани, кърмчии (рулеви), артилеристи, миньори и машинисти. Курсътъ на школата е билъ теоритически и практически и е траялъ три години, следъ което свършилитѣ сж оставали на

задължителна служба още две години. Съ развитието на Дунавската флотилия въ Русе и основаването Морска Частъ въ Варна става нужда да се преустроятъ школитѣ и затова въ 1900 г., споредъ „Положението за попълване флота съ войници техници“, се откриватъ две училища: Машинно (за машинисти) и Минно (за миньори-електротехници), съ петъ годишенъ теоритически и практически курсъ, а за огняритѣ, рулевитѣ, маневриститѣ и артилериститѣ — четиригодишенъ, по-вече практически курсъ, по корабитѣ. Най-последъ съ законъ отъ 1904 год. Машинното училище се въздига въ срѣдно техническо учебно заведение. Курсътъ въ него е три години теория, две години практика и две години задължителна свърхсрочна служба по специалността, значи цѣли седемъ години. Постъпватъ въ училището младежи, свършили най-малко четвърти гимназиаленъ класъ.

Флотътъ е родъ оръжие, въ което се прилагатъ всичкитѣ отрасли на техниката. Даже въ българския малкъ флотъ се намиратъ въ употребление почти всички видове парни машини, газови двигатели, парни котли, електрически машини и инсталации и разни видове механически съоръжения. Научени да си служатъ съ тѣхъ при най-неблагоприятни условия, каквито се срещатъ само на корабитѣ — при лошо време и развълнувано море и при голѣмо число на обръщанията — технитѣ, излѣзли отъ техническитѣ подъ разни наименования училища на флота, умеятъ да се справятъ самостоятелно лесно съ всѣкаквъ видъ механизми.

Предъ видъ обстоятелството, че въ флота има малко сравнително ваканции за свърхсрочни техници и че заплатитѣ, които се предвиждатъ по бюджета за тѣхъ, сж много малки, въ сравнение съ службата, която извършватъ, то всѣка година въ течение на 30 години, щомъ изпълнятъ задълженията си къмъ флота, отъ всѣка специална школа, излизатъ по 15 — 20 до 30 добре подготвени теоритически и практически техници и постъпватъ на служба въ гражданското ведомство, главно по службата на тракцията при Б. Д. Желѣзници, като машинисти и др. на частна работа, гдето намиратъ много добри заплати и пълненъ пансионъ.

На тѣхъ почти изключително се дължи развитието на индустрията въ Габрово, Сливенъ и София; отъ тѣхъ се осигури съществуването на парнитѣ мелници въ България; тѣ сж които прислужватъ по-голѣмата частъ отъ електрическитѣ освѣтления и инсталации въ София и другаде въ България; тѣ сж единственни почти, които комплектуватъ пощитѣ и телеграфитѣ съ електротехници, а околитѣ — съ машинисти за валецитѣ; на тѣхъ се дължи въвеждането модернитѣ машини въ земледѣлието въ Добруджа и най-последъ тѣ сж, които туриха основа и поддържатъ до сега едно крупно културно, ако и не доходно за акционеритѣ му, дѣло отъ

голяма важност за развитието на международната търговия въ България — Българското търговско параходно дружество, екипажитъ на което се комплектуватъ само отъ младежи, свършили разнитъ школи въ флота; съ тѣхъ се комплектуватъ и екипажитъ на параходитъ и драгитъ на пристанищата.

Може да се каже съ увѣреностъ, че безъ тѣзи скромни, но добре подготвени техници, излѣзли отъ разнитъ школи на флота на Негово Величество, България още дълги години щеше да чака, до като достигне до сегашното си развитие въ културно отношение.

По зависящи и не зависящи отъ него причини флота се е лишавалъ отъ най-добритъ си техници, за да съдействува на културния напредъкъ на България.

Ако флота на Негово Величество до сега бѣше направилъ само това, то той пакъ би оправдалъ съществуването си и направенитъ за него до сега иждивения.

Изъ „Сп. на Бълг. Инж. Арх. Д-во,“  
год. XVI, брой 30—34, София 1912 г.

Лейтенантъ Богданъ Ганчевъ  
Варна, 1912 г.

## МОЯТЪ СПОМЕНЪ ЗА ТЕХНИЧЕСКАТА ШКОЛА.



Запасенъ полковникъ  
Константинъ Радоевъ Божковъ,  
бившъ началникъ на Техническата  
школа (1885—1886 г.) и  
бившъ фабрикантъ (1907 г.), сега  
пензионеръ въ София.

Постъпихъ на 23. януарий 1885 г. на служба въ Флотилията и Морската часть въ гр. Русе при заведующия тогава сщцата часть капитанъ-лейтенантъ Зиновия Петровичъ Рожественски въ качеството на механикъ II р. и помощникъ на старшия пристанищенъ механ. — инж.-механ. капитанъ Павелъ Димитриевичъ Кузминский. Възложиха ми въ последствие да завеждамъ и откритата съ циркуляръ по Военното ведомство подъ № 7 още отъ 9. януарий 1881 година Машинна школа. Тази школа до колкото бѣхъ чулъ и помня, е замислена и открита отъ по-раншния заведующъ Флотилията и Морската часть капитанъ-лейтенантъ Александъръ Егоровичъ Конкеевичъ съ цель да се подготвятъ млади българчета, които при нужда да замѣстятъ кадровитъ руски служащи по техническата часть въ корабитѣ, катеритѣ и роботилницитѣ при евентуално напусане на българската служба. Въ нея сж били приети първоначално 10 души ученици, като за преподавателъ е билъ назначенъ нѣкой си Робертовичъ. Курса на обучението е траялъ две години. Занятията сж се водили на руски езикъ и то само зимно време. Преподавало се: аритметика, граматика, рисувание, чертание.

При постъпването ми на служба азъ сварихъ нѣколко отъ тѣзи ученици на работа въ пристанищната работилница като самостоятелни волнонаемни работници.

Азъ приехъ 10 ученика (българчета), за обучение въ отворената вече Техническа школа, завеждана отъ старшия инженеръ-механикъ на корабитѣ отъ Флотилията и Морската часть — Поручикъ Матей Никослаевичъ Голубятниковъ\*). Спомнямъ си, че ученицитѣ бѣха: Никола Чокоевъ, братя Друми и Дечо Далови, Ангелъ Серкиевъ, Ганчо Тодоровъ, А. Балкански, Атанасъ Несторовъ, В. Брюкнеръ (своекошенъ), Никола

\*) Вѣроятно Голопятниковъ. Бел. на ред.



Ангеловъ и Никола Раковъ. Преподаването се водеше на руски езикъ. Изучаваха: Аритметика, Парни морски машини, Наименование сѣчивата по ковачество, стругарство, леярно дѣло.

Практическитѣ занятия се водѣха въ пристанищната работилница и по катеритѣ. Отъ време на време плаваха на парусния велботъ и изучаваха названието на различнитѣ части по мачтитѣ.

Кузмински често казваше: „Нека се говори по руски на ученицитѣ за да изучатъ и руския езикъ, защото нѣма техническа литература на български езикъ отъ която да се ползватъ и ще трѣбва да се ползватъ само отъ руската техническа литература. Българския езикъ тѣ го знаятъ и нѣма да го забравятъ“.

Въ работилницата имаше отдѣление за моделиране и галванопластика, предъ видъ на това, че се предвиждаше галванизирани металическитѣ листове за подводната частъ на корабитѣ и катеритѣ.

Когато военния министъръ Князь Кантакузинъ посети пристанищната работилница, той разгледа и Техническата школа, видя нѣкои работи по галванопластиката работени отъ ученицитѣ, остана доволенъ и пожела щото числото на ученицитѣ да се увеличи на 40, като заповѣда на Рождественски да изпрати подробенъ и изчерпателенъ рапортъ въ Военното Министерство по този въпросъ. Скоро обаче, обстоятелствата се измѣниха. Рождественски и Кузмински по интрига на трети лица се скараха и последния бѣ арестуванъ. Рождественски ходи въ София за да докладва за случката и иска уволнението на Кузмински; на връщане презъ Араба-Конакъ файтона му се преобърналъ и Рождественски падналъ и си счупилъ крака. Кузмински, оклеветенъ и уволненъ, скиташе гладенъ изъ русенскитѣ улици. Понеже азъ съчувствувахъ на Кузмински, на 15 септемврий сжщата 1885 г. бѣхъ отстраненъ отъ школата. Отъ 15.IX.1885 г. до 22.XI с. г. завеждаше школата руснака механикъ II р. Алексей Надѣйнъ.

На 22 ноемврий 1885 г. бѣ назначенъ да завежда Школата старшия механикъ Александъръ Булигинъ — руски емигрантъ, нихилистъ отъ Швейцария — който остана до 17 декемврий сжщата година. Отъ последнята дата азъ пакъ бѣхъ назначенъ да завеждамъ Техническата школа, обаче, номинално, понеже не бѣхъ въ добри отношения съ управляющитѣ началства — Бланкъ и Луцки. Така продължи до 7 августъ 1886 г. Презъ това време ученицитѣ бѣха занемарени. Школата едва проявяваше животъ. Не се обръщаше никакво внимание на нея отъ страна на началството, защото бѣше погълнато почти всецѣло съ работа отъ политически характеръ.

Едвамъ следъ детрониранието на Князь Батембергъ, съ изчислванието на флотилията отъ дошлитѣ отъ Швейцария руски нихилисти и съ идването за началникъ на Флотилията и

Морската частъ капитанъ Ангеловъ, Школата доби своя видъ. Назначиха се преподаватели изъ между офицеритѣ и механицитѣ и Школата взе видъ на отдѣлна частъ, като ѝ се даде старото название отъ 1881 година — Машинна Школа. Тогава ученицитѣ въ Русенското пристанище имаха вече и техническо дружество съ подходящъ за времето уставъ.

11 септемврий 1930 г.

София.

Запасенъ полковникъ

**Константинъ Радоевъ Божковъ,**

бившъ заведующъ на Техническата Школа  
(1885 — 1886 г.) и бившъ фабрикантъ (1907 г.),  
сега пенсионеръ въ София.

## ДОПЪЛНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ КЪМЪ „МОЯТЪ СПОМЕНЪ ОТЪ ТЕХНИЧЕСКАТА ШКОЛА“.

Поканенъ отъ Софийския подкомитетъ по отпразднуване 50 годишния юбилей на Морското училище да допълня „Моятъ споменъ отъ Техническата школа“ съ още нѣкои обстоятелства, азъ се поровихъ въ архивата си и паметъта си, въ резултатъ на което написахъ следнитѣ допълнителни бележки:

Презъ 1885 година при постъпването ми въ Дунавската флотилия и Морската часть като механикъ II р. заварихъ бившитѣ ученици отъ Машинната школа на Робертовича на работа въ портовия заводъ (пристанищната работилница), а именно: Георги Димитровъ и Димитъръ Георгиевъ — въ дърводѣлницата; Димитъръ Костовъ, Никола Керемеджиевъ, Никола Данчевъ — стругари; Димитъръ Атанасовъ — ковачъ; Никола Цанковъ — слесаръ. Тѣ всички бѣха на дневна заплата. Останалитѣ ученици: Нено Стояновъ, Петъръ Терзиевъ и Василъ Атанасовъ — бѣха машинисти по катеритѣ.

Предполагамъ, че състава на работницитѣ въ пристанищната работилница (портовия заводъ по онова време), както и машиниститѣ по параходитѣ и катеритѣ, е билъ изключително отъ руски кадъръ долни чинове. Последнитѣ ежегодно сж напуцали България за да отиватъ въ родината си — Русия. Рисковано е било да не би да остане Дунавската часть безъ нуждия служащъ и работнически съставъ, ако не сж били подготвени своевременно българчета, които да заематъ опраздненитѣ мѣста. Вѣроятно като е ималъ предъ видъ горното обстоятелство тогавашния заведующъ Дунавската флотилия и Морската часть — капитанъ-лейтенантъ Конкеевичъ —, е решилъ да иска откриването на Машинната школа, въ която да могатъ да се подготвятъ млади българчета, освенъ за машинисти, но и за работници-майстори.

Втория подборъ на ученици за Техническата школа, се направи при новия заведующъ Дунавската флотилия и Морската часть капитанъ-лейтенантъ Зиновия Петровичъ Рожественски, въ размѣръ 10 человекъ, а именно: Никола Чокоевъ, Никола Раковъ, Атанасъ Несторовъ, Ангелъ Серкиевъ, Никола Балкански, Друми Даловъ, Дечо Даловъ, Ганчо Тодоровъ, Никола Ангеловъ и Вилхелмъ Брикнеръ. Азъ приехъ изброенитѣ ученици отъ Портовия инженеръ-механикъ капитанъ Павелъ Димитровичъ Кузмински. Съ тѣхъ въ началото се е занимавалъ презъ свободното си време старшия инженеръ-механикъ въ флотилията поручикъ Матвей Николаевичъ Голубятниковъ. Отъ тѣзи ученици Ганчо Тодоровъ се помина, Никола Чокоевъ дълги години служи механикъ при парната мелница на Иванъ х. Петровъ въ Бургазъ, Никола Раковъ има

собствено фабрично желъзарско заведение въ Плѣвень, въ което между другото се приготвяватъ парични огнеупорни каси, Друми Даловъ се яви веднажъ на работа въ Варненския арсеналъ и следъ това замина за нѣкъде; сждбата на останалитѣ не ми е известна.

На 11 май 1885 година при тържественното откриване на „Българското техническо общество“ въ гр. Русе, което временно се помѣщаваше въ дома на Ганчо Йонковъ, взеха участие и ученицитѣ отъ Техническата школа, които носѣха и своето знаме — българския трищвѣтъ съ емблема кръстосани чукъ и пергелъ, нарисувани отъ ученика Никола Чокоевъ. Презъ време на представлението на ученицитѣ на председателя на „Българското техническо общество“ артилерийския капитанъ Ванковъ, портовия инженеръ механикъ капитанъ Кузмински взе знамето, подаде го на капитанъ Ванковъ и каза приблизително следнитѣ думи: „Предавамъ Ви това знаме на българската техническа школа, което е символъ на труда и изкуството, за да го пазите като зеницата на окото си за споменъ на вѣчни времена . . .“

Интересно е сждо така съдържанието на едно писмо отъ капитанъ-лейтенантъ Рожественски до капитанъ Кузмински по случай замисленото отваряне на техническата школа. Предавамъ въ преводъ на български съдържанието му тъй, както ми е предадено отъ капитанъ Кузмински:

„Русе, 23 ноемврий 1884 год.

Многоуважаемий Павелъ Димитриевичъ,

Днесъ Вие ми говорихте, че очаквате да дойде при Васъ нѣкой отъ арсенала за уяснение на домакински въпроси и може би по въпроса за школата.

Струва ми се, че никой не би ималъ нищо противъ да съобщи на ближнитѣ си полезни сведения, но не трѣбва да се забравя, че ний руситѣ се ползваме тукъ почти съ отрицателни симпатии. Въ арсенала администрацията е българска; тя е голѣма и има възможность да използва Вашитѣ съобщения преди Васъ. Защо ни сж, ще кажатъ следъ това, такива учители — чужденци, които отъ насъ трѣбва да се учатъ и получаватъ за това голѣми суми наши пари. Ето защо, азъ мисля, че ний трѣбва да подготвимъ работа между насъ (разбирай „въ кръга на руситѣ“), да дадемъ гласность за направеното въ печата, а следъ това нека да вземе който ще, и Вашата школа, и Вашето хазяйство (домакинство) за образецъ.

Поради това Ви съветвамъ да отложите временно поканването на интересувашитѣ се въ вашата канцелария или въ работилницата, за да се запознаятъ отблизо съ новата организация и редъ на работата. Поканете ги следъ две седмици, а презъ това време ний ще оповестимъ чрезъ печата за новото учреждение и ако щѣте програмата на школата.

Вашъ искрено преданъ: З. Рожественски.“

Когато се вече бѣха скарæли, капитанъ Кузмински, отговори на горечитираното писмо отъ Рождественски съ следнитѣ думи:

„Вие заявихте, че ще напишете похвални за мене статии въ вестницитѣ . . . Действително въ последиствие, както въ рускитѣ, тъй и въ българскитѣ вестници се появиха такива статии; не съмъ сигуренъ само дали тѣ принадлежатъ на Вашето перо, но, че тѣ не сж написани отъ мене и по моя молба, мога да се закълна“.

Дунавската флотилия бѣше посетена отъ военния министъръ князь Кантакузинъ. При разглеждането на работилницата (завода), той посети и Техническата школа. Показаха му нѣкои практически работи на ученицитѣ като: изпиленъ кубъ, сѣчки по чугунни плоскости съ сѣкачъ и ржченъ чукъ, моделирани котвички отъ глина, галванизирани металически предмети съ медъ, никелъ и злато и пр. Той остана твърде доволенъ отъ това и попита за числото на ученицитѣ. Отговориха му, че сж всичко 10. Тогава той се обърна къмъ Рождественски и му заповѣда да напише подробенъ рапортъ въ министерството, съ който да поиска да се увеличи числото на ученицитѣ на 40 человекъ.

Скарването на Рождественски и Кузмински, арестуването на последния и счупването на крака на първия дскара следъ себе си единъ застои въ работитѣ на завода (работилницата) и школата. Последната (школата) почти съвсемъ замря, когато поради стеклитѣ се обстоятелства и азъ бѣхъ уволненъ отъ служба. Следъ моето уволнение металически соли: никелова, синъ камъкъ, златна и пр. се прахосваха безразборно, като се правѣха проби за позлатяване капациитѣ и верижкитѣ на часовницитѣ на нѣкои отъ чиновницитѣ. Този хасъ продължи до идването за началникъ на частята артилерийския капитанъ Симеонъ Николаевичъ Ванковъ, когато за заведующъ на школата бѣ назначенъ единъ отъ рускитѣ бѣжанци въ Швейцария на име Александъръ Булигинъ. Той разказваше, че билъ машиненъ конструкторъ въ фабриката на Шмидъ и Блюмъ въ Цюрихъ (Швейцария) и че завършилъ образоването си въ нѣкакво техническо училище въ Винтеръ-туръ. Какво и какъ е обучавалъ ученицитѣ си отъ нашата Техническа школа, това биха казали по-добре самитѣ ученици. Азъ често пжти съмъ го виждалъ да вади отъ джобоветѣ си нѣкаква лийка-смѣтанка и да имъ показва какъ може чрезъ нея да се извършватъ аритметически действия.

Изглежда, че на Булигина му се е видѣло трудно и унизително да дойде отъ Швейцария чакъ въ България за да се занимава съ дребни работи — да занимава ученици . . . затова поиска отъ негсвитѣ другари Бланкъ и Лушки (началствуещи по това време) да го смѣнатъ отъ завеждането на техническата школа, като му дадатъ длъжността пристанищенъ

механикъ, която заемахъ азъ следъ като ме върнаха на служба въ Дунавската флотилия. Така и стана. Издаде се заповѣдь за смѣняването ни единъ съ другъ. Мичманъ Луцки (душата и мисълта на флотилията) дойде въ моята канцелария въ завода (работилницата) сне шапка, поздрави ме, подаде ми ржка и каза:

„Г-нъ Божковъ, много ми е приятно, че стана тази промѣна съ длъжноститѣ между Васъ и Булигинъ. Васъ, като по-старъ и по-опитенъ въ това дѣло, Ви назначиха да завеждате ученицитѣ отъ Техническата школа. Тази промѣна е много удачна и по-добро отъ това не може да се желае“.

Азъ развълнуванъ му отговорихъ, че не съмъ доволенъ отъ тази промѣна и че нѣма да се подчиня на такава несправедливостъ спрѣмо мене.

Следъ нѣколко дни, презъ които прекарахъ времето си въ магазинитѣ при магазинера, безъ да работя каквото и да било, дойде при менъ повторен мичманъ Луцки и ми каза: „Вървете следъ мене!“ Азъ дадохъ знакъ на магазинера (Павловъ) и той да дойде следъ мене и тръгнахме презъ двора наредени единъ задъ другъ, безъ да си проговоримъ дума. Спрѣхме се предъ караулното помещение и влѣзохме въ арестанската стая, кждето изгнилиятъ отъ голѣмата влага подъ се разкърташе отъ единъ морякъ — дърводѣлецъ. Мичманъ Луцки се обърна къмъ мене, видѣ, че и магазинера присѣтствува и малко смутено ми каза: „Тукъ ще ставатъ класнитѣ занятия съ ученицитѣ отъ Техническата школа. Отъ тукъ ще идва свѣтлината (постройката бѣше северна и опряна до скала), тукъ черната дъска, тукъ чиноветѣ, тукъ масата, тукъ . . . и пр.“ Слушайки наредбитѣ му и при мисълта, че при наличието на толкова много помѣщения, въ казармата, надъ магазинитѣ, въ метеорологическата станция, въ работилницата и пр. ще трѣбза Техническата школа да изпадне чакъ тукъ, азъ неволно се изсмѣхъ саркастически съ високъ гласъ съ думитѣ: „Бошъ-лафъ“. Луцки се разсърди много и ми каза: „Когато азъ говоря, Вие не трѣбва да се смѣете“, но азъ тукъ такси предизвикателно му отговорихъ: „Та какво има отъ това“. Мичманъ Луцки излѣзе веднага навънъ отъ проектираното отъ него здание за Техническа школа и безъ да туря шапката на главата си, пресѣче двора, за да си отиде. Азъ и Павловъ тръгнахме следъ него. Изъ пѣтя не приказвахме нищо. Азъ само си мисляхъ, че сигурно ще ми отплати жестоко този чистокръвенъ руснакъ, който бѣше останалъ за началникъ на флотилията. Но, за голѣма изненада, нищо не ми направи и отъ тогава никой не ме закачи, никой не ме попита какво правишъ, що чинишъ.

Запасенъ полковникъ Константинъ Божковъ,  
бившъ заведующъ Техническата школа (1885—  
—1886 г.) и бившъ фабрикантъ, сега  
пензионеръ въ София.

## СПОМЕНЪ.



Мичманъ I рангъ  
Димитъръ Альовъ,  
бившъ преподавателъ въ Унтер-  
офицерската школа, сега запа-  
сенъ капитанъ I рангъ, пенси-  
онеръ въ Варна.

Презъ 1897 година, като младши офицеръ отъ Дунавската флотилия—Русе, бѣхъ назначенъ преподавателъ въ Унтеръ-офицерската школа, категория миньори т. е. въ Минната школа\*). Благословенна година на младенчески пориви и крилати мечти! Колко живи възпоменания изтъквашъ въ паметта ми. Едва преди две години бѣхъ постъпилъ на служба въ флотилията — презъ времената, когато съ увѣренность очаквахме развитието на родното морско дѣло и предугаждахме голѣмата роль, която му предстоеше въ близкитѣ неизбѣжни събития, за обединението на българското племе. Наскоро тогава се бѣха отдѣлили отъ Дунавската флотилия команди за формиране въ Варна на Морската часть, заговори се за французска морска мисия, поржчка на военни параходи и пр. и ние, младитѣ флотски офицери, летѣхме съ младежката си фантазия по всички морета и океани.

Но, да се върнемъ при Минната школа. Тогава тя се помѣщаваше въ флотскитѣ казарми, Русе, въ една малка часть, отдѣлена въ спалнитѣ на ученицитѣ. Тамъ, въ изправени шкафове стояха подредени специалнитѣ материали за шестовитѣ (на пѣрти) мини, на заградителната мина „Герца“, разни електрически елементи, прибори, запали и пр., които миинния боцманъ Димитровъ, единъ интелегентенъ подофицеръ, останалъ заедно съ тия уреди още отъ времето на руситѣ, грижливо пазеше и поддържаше. Предъ една черна дъска и наредени около една маса, върху която бѣха сложени електрически звѣнци, елементи, проводници, се обучаваха бждешитѣ миньори; а на двора една малка работилница служеше за практически работи. Съ голѣмо желание ученицитѣ се надпреварваха да чукатъ, пилятъ, шлифоватъ и закаляватъ части отъ електрически нумераторъ, електроразпредѣлително табло, да нави-

\*) По това време унтеръ-офицерската морска школа при флотилията и морската часть е подготвяла боцмани, кърмчии, артилеристи, миньори и машинисти. Бел. на ред.

ватъ обмотката на нѣкое старо динамо, или пъкъ да изпробватъ нѣкой електрически запаль. Тукъ, въ работилницата, се поправи и едно старо динамо „Грамъ“ и нагоди за електрическо освѣтление на флотския арсеналъ—Русе, гдето ученицитѣ посмѣнно прислужваха, за да привикнатъ да търсятъ и поправятъ неизправноститѣ въ инсталацията, които често се случваха, понеже, и динамото, и проводката бѣха стари—износени. Тѣ посмѣнно работѣха и при електрическото освѣтление на транспортитѣ „Александъръ“ и „Крумъ“, а презъ лѣтото плаваха съ миноносцитѣ „Ботевъ“ и „Левски“ по Дунава отъ Силистра до Видинъ, като се упражняваха да маневриратъ и атакуватъ съ учебни (малки) шестови мини. Отъ взривоветѣ на учебнитѣ мини се сждеше за изправността имъ и умението на тия, които сж ги заредили и приготвили запалитѣ. Обаче, най-убедителното доказателство за ефикасността на взрива и годността на запалитѣ ставаше въ надвечерието на патронния празникъ на моряцитѣ—Никулъ день. Тогава съ дунавскитѣ плоскодонни лодки, въоръжени съ батерии „Грене“ и учебни мини, ученицитѣ правеха по нѣколко взрива и въ резултатъ се връщаха съ пълни лодки съ дунавски шарани, нѣкои отъ които по дължина стигаха ръстѣта на по-малкитѣ ученици миньори. Цѣлия тоя трофей на другия день украсяваше стола на флотския патронъ, чудотвореца Николайя.

По това време, преди повече отъ 30 години, рѣдки бѣха въ България заведенията, въ които се използваше електрическата енергия било за освѣтление или двигателна сила—на електричеството се гледаше като на тайнственна сила и съ боязънъ и любопитство се докосваха до електрическитѣ прибори.

Русенския воененъ клубъ, единъ отъ най-красивитѣ по него време, се освѣтляваше съ газови лампи, които при баловетѣ и вечеринкитѣ пълнеха салонитѣ съ пушекъ и цапахалищата и тоалетитѣ на гоститѣ. Зароди се мисълта, да се прокара електрическо освѣтление въ клуба. Набързо тая идея намѣри много поддържатели, пое се веднага и се състави една комисия, която да потърси срѣдства за инсталацията. Между другото за целта се устрои и единъ балъ, а за да излѣзе още по-блѣскаво бала и събератъ повече помощи, Минната школа се зае да постави въ голѣмия баленъ салонъ, на видно мѣсто, вензела на Н. Ц. В. князь Фердинандъ I, украсенъ съ електрически лампи, а въ дамската тоалетна, надъ огледалата, по единъ букетъ отъ електрически крушки. Обаче, въпроса бѣше откъде да се вземе електрическа енергия за крушкитѣ. По това време въ Варна стоеше изпратения отъ Султанъ Абдулъ Хамидъ, като подаръкъ на Н. Ц. В. князь Фердинандъ, единъ електрически мушъ (катеръ), който се привеждаше въ движение отъ голѣма акумулаторна батарея. По стойността на корпуса, електромотора и числото на акумулаторитѣ, тоя мушъ представляваше една ценна изработка на



Цариградския флотски арсеналъ. На практика, за съобщение между Двореца „Евксвнградъ“ и Варна, той се указа негоденъ — рѣдки бѣха случаитѣ, когато излизаше въ плаване безъ да му се случи нѣкоя повреда — да спре мотора — и да не стане нужда да се вика за помощъ. Така, че винаги, когато електрическия катеръ отблѣскваше, трѣбваше да се държи подъ пара единъ отъ парнитѣ катери. Когато най-после се разбра, че отъ Султанския мушъ нѣма да излѣзе нищо, изоставиха го, като корпуса се изтегли на брѣга и прибраха акумуляторитѣ. Часть отъ тия именно акумулятори се изискаха отъ Минната школа въ Русе, заредиха се отъ динамото на транспорта „Александъръ I“ и се използваха за питанието на крушкитѣ отъ вензела на Н. Ц. В. Княза и дамскитѣ букети.

Не се мина много време, нуждната парична сума се събра и въ салонитѣ на Русенския воененъ клубъ блѣсна електрическата свѣтлина за радостъ на всички посетители.

Запасенъ Капитанъ I рангъ

Димитъръ Альовъ,

бившъ преподавателъ въ Унтерсфицерската  
минна школа, сега пенсионеръ въ Варна.

## РЕЧЬ НА НАЧАЛНИКА НА ФЛОТА Г-НЪ ПОЛКОВНИКЪ КИРКОВЪ, ПРОИЗНЕСЕНА НА 8. ОКТОМВРИЙ 1917 г. ВЪ ВАРНА ПРЕДЪ НОВОПРОИЗВЕДЕНИТЪ ТЕХНИЧЕСКИ ОФИЦЕРСКИ КАНДИДАТИ



Полковникъ Константинъ Кирковъ, Началникъ на флота на Негово Величество презъ време на свѣтовната война, къмъ края на която бѣше произведенъ въ чинъ генералъ, сега покойникъ.

Господа Офицерски Кандидати,

Съ Вашето повишение, съ откриването на пжтя Ви къмъ офицерското достойнство, се извърши едно справедливо дѣло. Сжщото дѣло съставлява и едно събитие въ живота на Машинното училище. Неговитъ възпитаници ще знаятъ вече пжтя по който ще вървятъ напредъ. За Васъ то се явява още и като справедлива награда за дългогодишната Ви служба и участието Ви въ Балканската и сегашната войни.

Не мислете, обаче, че бѣше тѣй лесно дѣлото което се извърши. Имаше предубеждения, които трѣбваше да се съборятъ; имаше прѣчки, които трѣбваше да се преодолеятъ. И, Слава Богу, началото се турна.

Азъ положихъ всички усилия за да се дойде до това начало. И моите усилия не сж отъ вчера, а отъ деня когато поехъ отговорността съ поемане управлението на флота. Флота трѣбваше да си създаде свой изворъ за офицери, — а такъвъ той нѣмаше. И моето око се спрѣ на Машинното училище. Какво направихъ, за да се повдигне военната, техническата и нравственната стойностъ на възпитаницитъ на това училище, за да се обставятъ тѣ по-добре въ учебно, строево и домакинско отношение — това знае всѣкой, който е наблюдавалъ, виждалъ и вѣрно преценявалъ. На моето дѣло сътрудничеха най-съзнателно и ней-преданно Господа офицеритъ отъ Учебната часть. Бихъ казалъ, че и Вий сътрудничехте съ Вашето съзнателно влизане въ пжтя, който Ви се сочешѣ, защото разбихахте че тоя пжтъ е спасителния; защото схващяхте, че тия, които Ви водятъ къмъ него

съ твърдостъ и военна строгостъ сж Вашитѣ истински доброжелатели и по служебень дългъ и по съвестъ. И дисциплината, и съзнанието, и преданността къмъ техническото дѣло и службата заякнаха въ редоветѣ на възпитаницитѣ на Машинното училище, било въ курсоветѣ, било вънъ отъ тѣхъ, — въ частитѣ. И тоя отличень резултатъ повдигна името Ви и цената Ви. Не се мамете да вѣрвате, че безъ него можеше да се направи нѣщо. На него резултатъ азъ се опирахъ здраво за да Ви се открие пѣтя къмъ офицерското достойнство и за да извадя отъ Машинното училище бждещи корабни и технически офицери и инженери. Сега съмъ щастливъ, че мога да кажа: успѣхъ. Нека бжде благословено доброто начало.

#### Господа Офицерски Кандидати,

Всѣкой отъ Васъ носи на плещитѣ си дългогодишна морска служба. Казвамъ Ви това, за да Ви спомня, че Вий имате единъ служебень капиталъ задъ себе си. Ще го оставите ли неизползуванъ? Вий сте видѣли, и лицето, и опакото на тая служба; и доброто ѝ, и лошото ѝ. Вий сте видѣли справедливи, законни и честни отношения, както и противното; видѣли сте около себе си хора погълнати отъ добросъвестна работа и грижи при изпълнението на служебнитѣ си длѣжности, а видѣли сте и такива нехайни и притворни. Кой е Вашия образецъ? Какви бихте желали да бждете и Вий? Попитайте Вашето съзнание. Ако то не е опорочено и заблудено — то ще Ви каже истината, то ще Ви посочи на кой Господъ да слугувате. А като Вашъ началникъ, азъ Ви казвамъ: четете и много пѣти четете дисциплинарния уставъ. Той е нашата съкровищница, нашето военно евангелие. Въ него ще намѣрите какви трѣбва да бждатъ ржководнитѣ идеи за Вашия военень животъ, — и какви трѣбва да бждете. Отъ друга страна, Вашия миналъ служебень животъ и Вашитѣ дѣла и наблюдения сж Вашата собствена нива, на която Вий сте орача, сѣяча и жѣтваря; отнесете се като строги сѣдии къмъ живота и дѣлата си; немилостиво изхвърлете плевелитѣ, за да остане нивата чиста и пожънете спорно и златно жито. Развивайте най-упорно въ себе си съзнанието за честь и помнете добре, че който дълбоко е проникнатъ отъ това съзнание и го крепи съ силна воля — той е притежателъ на извора на всички добродетели, потрѣбни намъ и за военния и за частния ни животъ. Трѣбва ни съ честь да живѣемъ и работиме! Единъ търговецъ може да каже: ако не лъжа и мамя не ще спечеля; но въ военното дѣло никой военень мжжъ никога не е билъ полезенъ на мѣстото си въ мирното време, нито е устоявалъ на теглата, лишенията и срещу смъртта въ военно време, съ лжжата, съ измамата и безчестието, а само съ дълбоко съз

нание за честъ, крепено отъ силна воля, е биваль способенъ да изпълни и Отечествонъ дългъ и всѣка друга служебна длъжностъ.

Който разбере тая света истина и ще има силната воля да върви въ пѣтя ѝ, той ще бжде разбралъ всичко каквото му трѣбва.

Прочее, пожелавамъ Ви да вървите по новия за Васъ пѣтъ съ честъ и достойнство, за да оправдаете моето и онова на всички Ваши началници довѣрие и надежди.

Сега нека всички извикаме мощно войнишко „Ура“ за процвѣтяването и напредъка на Вашата духовна майка — Машинното училище; за Главнокомандующия и за първия Вождъ на Армията *Негово Величество Царьтъ* и за Нашето мило Отечество *България*. Ура! Ура! Ура!

Предадена отъ Лейтенантъ о. з. Светогорски Кирилъ  
— тогава и-къ на Машинното училище.



Произведенитѣ въ първи офицерски чинъ възпитаници на Морското машинно училище съ началника на флота Полковникъ Кирковъ, началникъ щаба на флота капитанъ лейтенантъ Г. Куловъ и заместникъ началника на Морската учебна часть—началника на Морското машинно училище — лейтенантъ Светогорски. Варна 1918 г.  
(Вижъ речъта, помѣстена на следната страница).

РЕЧЬ, ПРОИЗНЕСЕНА ОТЪ НАЧАЛНИКА НА  
МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ ЛЕЙТЕНАНТЪ СВЕ-  
ТОГОРСКИ НА 9. ФЕВРУАРИЙ 1918 Г. НА ВЕЧЕ-  
РЯТА ВЪ ОФИЦЕРСКОТО СЪБРАНИЕ — ВАРНА,  
ПО СЛУЧАЙ ПОВИШЕНИЕТО ВЪ ПЪРВИ ОФИ-  
ЦЕРСКИ ЧИНЪ НА СТАРИТЪ ВЪЗПИТАНИЦИ  
НА МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ.



Лейтенантъ Кирилъ Светогорски,  
началникъ на Морското машинно  
училище (1915-1919 г.), сега препо-  
давателъ и лекторъ по пѣние въ  
Монтевидео (република Уругвай —  
Америка).

Ваше Високопреосвященство,  
Г-нъ Генералъ, Господа,

Отъ името на чиноветъ на Учеб-  
ната частъ и новопроизведенитъ мич-  
мани, благодаря сърдечно на всички  
Ви за честта, която ни направихте  
съ присъствието си при отпразднуването  
на тоя бележитъ моментъ изъ живота на  
Машинното училище и Флота.

Вие имахте случая да чуете доста  
по съдържанието на тоя моментъ  
отъ Началника на Флота. Азъ ще  
допълня казаното само съ нѣкои  
сведения, които ще дадѣтъ една  
по-голѣма представа за училището  
сега и въ миналото му и съ това  
всѣкому да стане ясно, защо е това  
голѣмо участие отъ всички ни въ  
отпразднуването на тоя моментъ.

Училището съществува въ тая  
или оная форма още отъ самото  
освобождение, отъ самото начало  
на създаване флотъ у насъ. Правата,  
обаче, на сръдно техническо училище  
получава то едвамъ въ 1904 г.,  
когато програмитъ на училището

основно се преработватъ и приспособяватъ за новото му  
положение. Курсътъ на училището сръдно е билъ шестъ  
години, отъ които три въ теория и три въ практика. Свър-  
шилитъ Машинното училище достигаха подофicersки чинъ  
и следъ шестата година се уволняваха въ запасъ на флота.  
Трудни бѣха условията въ флота за тия съ добри позна-  
ния и опитъ младежи по редъ причини, за които не е  
мѣсто тукъ да говоря, ето защо не ги виждаме да оста-  
ватъ на служба въ него; тѣ отиваха да търсятъ щастието си

вънъ — въ живота, кждето ги добре приемаха и ценѣха. — Отъ таблицата, която ще ви прочета, вие ще видите участието на тия младежи и работоспособни сили въ техническия животъ на младото ни Отечество; вие ще видите и жаждата въ тѣхъ за повече наука, за по-голѣма опитность.

Отъ 149 възпитаника, свършили пълния курсъ на училището отъ 1904 до 1915 година

4 души сж останали въ флота;

5 „ сж собственици на фабрики и техници въ тѣхъ;

9 „ сж механици въ Българското търговско паракходно д-во;

10 души сж началници на бюра по мѣрките и теглилитѣ и ревизори по парнитѣ котли;

14 души се занимаватъ съ частни технически предприятия и търговия;

22 души сж машинни монтьори и техници въ живота;

28 „ сж техници въ пристанищнитѣ управления, пошитѣ и телеграфитѣ, банкитѣ, мината „Перникъ“, електрическата централа въ Варна и Русе, радиотелеграфната станция София и др.

40 души сж въ Българскитѣ държавни желѣзници;

5 „ сж учители въ срѣднитѣ технически училища въ София и Габрово;

3 души сж студенти по инженерството;

9 „ сж дипломирани машинни и електротехнични инженери.

Възпитаницитѣ на Машинното училище не се посрамиха. При каквито и тежки условия да работѣха, тѣ изпълняваха работата си вѣщо и умѣло. Сведенията, съ които разполагамъ, говорятъ единогласно за това, че училището дава най-добритѣ, най-подготвенитѣ и най-дисциплинованитѣ техници. Това не може да не радва, не може да не вдъхновява!

Обаче условията на живота въ училището, далече не бѣха добри. Много малко бѣ направено за обстановката, при която трѣбваше да растатъ и се развиватъ бжднитѣ техници на флота и България. И тая незадоволителна обстановка лека полека започна да оказва своето лошо влияние върху успѣхитѣ и морала на възпитаницитѣ. За известно време училището като че ли престана да дава знаещи, опитни и дисциплиновани техници, — то стана арена на ония страсти и безумства, които спѣватъ развитието и напредѣка; то преживѣ тжжни дни! Юлий 1912 год. ще остане паметенъ за всички ни!

Трѣбваше човѣкъ, трѣбваше началникъ съ опитна ржка, която да разчисти буренитѣ въ тая тѣй благодатна нива, да даде на уцелѣлото да се доразвие, и да засѣ нивата съ ново семе. Тоя човѣкъ, тоя началникъ съ тая опитна ржка не закжснѣ да дойде — той бѣ сегашния нашъ уважаванъ и

обичанъ Началникъ на флота, Господинъ Полковникъ Кирковъ. Не е мѣсто тукъ да говоря за това, какво участие взе той отъ висотата на своето положение, за да изцѣри рани тѣ на училището, да омие петната, които бѣха легнали отгоре му, и да турне начало на сегашното възродено училище; ще кажа само, че очитѣ и надеждитѣ на всички възпитаници на училището бѣха обѣрнати къмъ него и въ неговото лице виждаха тѣ родителитѣ си и България, които бдѣтъ надъ невѣрстнитѣ си чада.

Съ пълна вѣра и най-хубави надежди се заредиха днитѣ на обновлението на училището следъ нещастната за България 1913 г. Грижитѣ и вниманието на Началника на флота не закѣснѣха да дадѣтъ своитѣ плодове. Младото се проникна дълбоко отъ съзчанието за дългѣтъ къмъ Родина и Царь и съ успѣхитѣ и поведението си на дѣло доказа, какъ умѣе да цени направеното отъ началницитѣ за него. И обществото не остана безучастно къмъ това, което ставаше въ училището — неговата вѣра въ училището се възвѣрна и порастна.

Въ края на първата още учебна година резултатитѣ сж тѣй явни, тѣй достъпни за всѣкиго! Това даде възможность на Началника на флота съ спокойна съвестъ да пристъпи къмъ изпълнението на една нова и чужда за много отъ насъ идея. Виждайки неджитѣ въ комплектуването на флота съ офицерски персоналъ, познавайки добре миналото на училището, знаейки по-добре отъ всѣки благородното влияние на техничната работа върху душата и характера на младежа, той турна началото на комплектуване флота съ офицерски строеви и техниченъ персоналъ, следъ надлежна подготовка, само отъ възпитаницитѣ на Машинното училище. За тая целъ още сжщата година се изпратиха въ Италианското морско военно училище шесть възпитаника отъ училището. Събитията, обаче, се развиха така, че тѣ следъ една година трѣбваше да се върнатъ. Скоро пакъ тия събития дадоха възможность тия възпитаници да бждатъ изпратени въ Германия въ тамошното Морско военно училище. Заедно съ тѣхъ се изпратиха и други трима души въ Шарлотенбургската политехника. На следната година се изпратиха други шесть челоѣка въ Морското училище и двама въ политехниката. Въ тоя моментъ тамъ има 17 души, които се подготвяватъ за бждещи строеви и технически офицери съ висше образование. Една голѣма частъ отъ тѣхъ е на фронта и взема участие съ подводници, миноносци и дреднаути въ великата морска война. Нашитѣ мощни съюзници сж въ възторгъ отъ възпитаницитѣ на училището!

Но съ това изпълнението на замисленото не е завършено. По случай войнитѣ една голѣма частъ отъ възпитаницитѣ на училището се яви на ново въ флота, за да вземе

участие въ великата борба за обединението на хубавото ни и настрадало се доста Отечество. Отличната и пълна съпознати служба на тия хора за лишенъ пжтъ доказа на Началника, че той не се лъже въ надеждитѣ, които възлага на училището. Той откри тримесеченъ офицерски курсъ, въ който привлече всички находящи се въ флота стари възпитаници на училището. Курсътъ даде добри резултати, но, което е по-важно, тия скромни труженици отъ флота, поставени на отговорни и най-разнообразни служби, често далече отъ тѣхната специалностъ се показаха отлични. Тѣ изненадаха ония, които по една или друга причина, малко ги познаваха. Днесъ ние ги виждаме достойни офицери — незамѣними помощници на по-старшитѣ си другари — офицери. Съ това се извърши единъ актъ на висша справедливостъ къмъ тия скромни и добросъвестни, за съжаление до сега забравени, деца на флота.

Господинъ Полковникъ!

Това, което Вие отъ деня на идването Ви въ флота замислихте, днесъ е фактъ. Училището, за което толкова горчивини и безсънни ноци преживѣхте, днесъ е поставено на желаното отъ Васъ мѣсто. За това Ваше дѣло единъ день Историята ще Ви отсужи заслуженото. Днесъ, обаче, азъ съмъ длъженъ отъ името на тия млади и жизнерадостни хора, които въ редъ войни, като прости подофицери, безропотно понасяха всички несгоди и лишения на тежкия моряшки животъ, макаръ и да виждаха, какъ другаритѣ имъ вѣнъ отъ флота успѣваха въ чиновѣ и отличия, да заявя, че тѣ дълбоко сж проникнати отъ съзнанието за направеното за тѣхъ и добре го ценятъ; и че тѣ нѣма да останатъ длъжни нѣкому, а вдъхновявайки се отъ най-чистъ патриотизъмъ, вѣрни на войнишкия си дългъ, ще се отплащатъ само съ дѣла, които ще се сочатъ като достойни примѣри за подражание отъ бжднитѣ поколения.

Прочее, Господа, моля да вдигнете вашитѣ чаши и да приемъ за най-голѣмиятъ виновникъ на днешното тържество, нашиятъ обиченъ и уважаванъ Началникъ — Баща, Господинъ Полковникъ Кирковъ. Нека Всевишниятъ му дари здраве и дългоденствие, за да довърши започнатото отъ него дѣло по създаване на флота, дѣлата на когото единъ день да съперничатъ съ тия на нашата славна и непобедима армия. Ура!



**НАПЪЖТСТВЕНА РЕЧЪ, ПРОИЗНЕСЕНА ОТЪ НАЧАЛНИКА НА МОРСКА УЧЕБНА ЧАСТЪ — КАП. I. p. Б. СТАТЕЛОВЪ НА 16.VI.1931 Г. ПО СЛУЧАЙ ЗАВЪРШВАНЕ ПЪЛНИЯ КУРСЪ НА МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ ОТЪ ВЪЗПИТАНИЦИТЪ НА 25. ЮБИЛЕЕНЪ ВИПУСКЪ.**



Капитанъ I рангъ  
Борисъ Стателовъ,  
Началникъ на Морска Учебна  
Часть — Варна 1931 год.

Драги възпитаници отъ 25.\*) юбилеенъ випускъ на Морското Училище — Технически отдѣлъ.

Дойде деня на постижение поставената отъ Васъ цель.

Днесъ Вие свършвате пълния курсъ на Морското Училище—Технически отдѣлъ.

Когато човекъ измине дългъ житейски път, когато нескончаемитъ трудности за постигане поставена цель сж преодолени, вѣчно движущата се мисль за мигъ неволно се съсредоточава, прави прегледъ на миналото, за да почерпи поука за бъдещето. И ето защо днесъ, събрани на годишенъ актъ, ние прелистваме миналитъ страници на живота, вадимъ изводи на достигнатитъ постижения и насока за бждна деятелность.

Презъ августъ 1925 г., избрани измежду многото кандидати, дошли отъ разни краища на Отечеството, Вие, тогава млади, невръстни юноши, влѣзохте въ свещеннитъ Сгради на Учебна Часть съ голѣмо желание да се посветите на техниката и службата на море.

Ние помнимъ какъ тия млади деца, облекли съ гордость красивата моряшка форма съ ревность се заеха да превъзможнатъ всички трудности, за да научатъ и усвоятъ солидната теоритическа материя що преподавателитъ и възпитателитъ тъй грижливо се стремиха да зложатъ въ тѣхния разумъ.

Но наредъ съ сложната материя по техническиѣ и общобразователни предмети, които Вие погълнахте и асими-

\*) 25. випускъ, считанъ отъ признаването на Машинното училище за срѣдно учебно заведение.

лирахте, за да станете отъ утре новъ достоенъ притокъ и разсадникъ на техниката въ нашето Отечество, вашитѣ началници презъ дългия периодъ на службата облагородиха душитѣ и сърдцата Ви, координираха Вашитѣ мисли и желания, канализираха ги въ пѣтя на служене предъ Олтаря на Отееството, и изковаха отъ ония млади невзрачни юноши, добри воини и преданни синове на Любимия Царь и Милоото Отечество.

И ето защо, днесъ въ деня на годишния актъ на завършване пълния курсъ на Морското училище — Технически отдѣлъ, отъ 25. випускъ, чувства на особена радостъ, истинно празнично чувство, преизпълва душитѣ и вълнува сърдцата на досегашни началници и подчинени.

Както любящата майка ликува при достигане на успѣхъ отъ свидно чадо, както тя ненаситно го гледа и ведно съ него се радва при хубавитѣ му постижения, така днесъ, Вашитѣ началници и преподаватели празнуватъ заедно съ Васъ най-съкровения си служебенъ празникъ — достигане крайната целъ на изпълненъ дългъ.

Азъ чета по Вашитѣ засмѣни и сияющи лица оная голѣма радостъ, която изпитвате днесъ, когато завършвате пълния курсъ на училището, когато достигате плода на нѣколко годишенъ упоритъ трудъ и прилежание.

Азъ виждамъ Вашия разуменъ, съсърдоточенъ и миль погледъ, който най-добре изразява душата Ви, и чета въ него всички ония хубави заложби, които придобити въ крехката Ви възраст, ще Ви напѣтствуватъ и поддържатъ въ живота.

Азъ виждамъ предъ себе си бодри, смѣли, пълни съ енергия юноши, утрешни свободни български граждани, които като смѣли кърмчици безстрашно ще се впуснатъ всрѣдъ житейско море за да коватъ сѣдбата си, въоръжени съ солидни познания, установенъ и твърдъ характеръ и силна воля.

Драги Господа,

Живота на човѣка е мигновение въ вѣчността, но той е вѣчностъ за човѣка, борящъ се съ житейскитѣ трудности и всѣкога стремящъ се къмъ напредкъ: никога недоволенъ отъ днешното, съ погледъ постоянно насоченъ къмъ утрешния день, който трѣбва да надминава, по достижения, днешния. Природата непознава абсолютенъ покой — всичко е плодъ на движение; и въ постоянното движение и борба се творятъ душевнитѣ и умственни ценности и културнитѣ блага. Законитѣ на природата сж неумолими, — тя унищожавя неджгавото, хилавото, за да издигне силното, способно да се бори и превъзмогне незгодитѣ, които тя му създава.

Правото е въ силата! И въпрѣки всичко — така е било, така и ще бжде!

Драги Господа,

Днесъ Вие напуцате свещеннитѣ сгради на училището, въ което толкова години подъ редъ сте се учили и възпитавали. Вие днесъ напуцате морскитѣ части, въ които Вие изпълнявайки Вашето практическо обучение сте допринесли твърде голѣма полза при носенето и развитието на службата; днесъ Вие завършвате Вашия дългъ къмъ Отечеството, като си отбихте най-свѣтото задължение къмъ него — военната си тегоба.

За Вашето старание, за Вашата ревностъ, за отличното носене на службата предъ Олтаря на Отечеството, азъ Ви изказвамъ служебната си благодарностъ.

Драги Господа,

Вие, отъ днесъ, излизате отъ грижитѣ на началници, възпитатели и преподаватели, които Ви създадоха, които Ви обичаха, наказваха и прощаваха.

Утре Вие ще трѣбва самостоятелно да насочите Вашата деятелностъ, въ пѣтя на постоянния всестраненъ прогресъ — Отечественъ, общественъ и технически. Вие, въоръжени съ дисциплина и добродетели, които сте придобили тукъ, които, — нека да подчертая, сж най-ценната Ви придобивка, защото техническата подготовка може да се даде и другаде, ще трѣбва да се влѣете всрѣдъ обществото като свежа, жизнена, обновителна струя. Нека добритѣ качества на характерни и волеви хора Ви посочатъ правия пѣтъ въ живота. Не забравяйте, че само съ тѣхъ и само чрезъ тѣхъ Вие ще достигнете успѣхъ въ живота.

Вие утре ще се влѣете въ организациитѣ на срѣднитѣ техники, които нека изтъкна сж съ високъ патриотиченъ духъ на родолюбиви българи. Отнесете на нашитѣ бивши възпитаници нашитѣ поздравии и благопожелания. Заработете ведно съ тѣхъ за укрепяване обществото въ пѣтя на мирното развитие и не забравяйте, че надъ всички интереси на бившитѣ възпитаници на Морската учебна часть и като неотмѣнна цель на всички Ваши добри действия трѣбва да стои девиза „Отечество“!

Като Ви поздравявамъ съ свършване пълния курсъ на училището, изказвамъ моитѣ, на началницитѣ и преподавателитѣ най-добри пожелания за успѣхъ въ живота и Ви приканвамъ да извикаме нашето мощно ура за България, въ името на която ние сме се клеели да служимъ до края на живота си и за символа на това отечество — *Любимия Царь на Българитѣ — Царь Борисъ III — Ура!*

## ИЗЪ МОИТЪ СПОМЕНИ.



Инженеръ  
Илия Христовъ,  
бившъ преподавателъ въ Мор-  
ското машинно училище, сега  
на частна практика въ Варна.

Бѣхъ преподавателъ въ Мор-  
ското машинно училище презъ  
учебнитѣ години 1901—1902, 1902—  
1903 и 1903—1904 по практически  
занятия, заедно съ г. Георги Ди-  
митровъ, тогава механикъ въ Порто-  
вото капитанство, и инструктора  
г. Брюнъ. Презъ учебната 1902—  
1903 г. бѣхъ едновременно и пре-  
подавателъ по механика и машинно  
дѣло на II и III курсове.

Практическитѣ занятия става-  
ха въ арсенала на флота (сега  
учебната работилница на Морска  
учебна часть, при пазарния пло-  
щадъ) следъ обѣдъ по удобрена  
отъ началника на училището про-  
грама за времето и материала, който  
тѣбваше да се премине.

Въ първиятъ курсъ изпиляваха  
разни фигури—тѣла отъ желѣзо,  
следъ като самитѣ ученици предва-  
рително сж ги изковали. Освенъ това  
се запознаваха съ работата въ ковач-  
ницата и шльосерната. Особенно внимание се обръщаше на  
правилното и точно изпиляване на линиитѣ на фигуритѣ.  
Обикновено се работеха четиреградни, шестоградни и осмо-  
градни призми, цилиндри и кубъ. Ония ученици, които ус-  
пѣваха да завършатъ добре тия фигури получаваха сглобки.

Въ вториятъ курсъ продължаваха да изпълняватъ общата  
програма, като изработваха разни съединения отъ желѣзни  
части, предварително изковани отъ тѣхъ, а именно: занит-  
ване на кжсове желѣза съ изгубени глави; винтови съеди-  
нения и запознаване съ нарѣзитѣ, жбчати съединения и др.  
Когато завършваха успѣшно практиката по подобни съеди-  
нения, тогава имъ се даваха да изработватъ желѣзни из-  
дѣлия като: линии, жгли, трижгълници, центровни шила,  
криви стяги, прави ржчни стиски, лодъчни куки, параходни  
части и др.

Въ третиятъ курсъ продължаваха практическото обучение  
като изработваха комплекти инструменти за които споменахъ  
по-горе, като се ползуваха отъ различнитѣ машини: рендо-  
вална, шепингъ, фрезовата машина, струговетѣ и пр. Нѣ-

кои отъ ученицитѣ успѣваха да преминатъ напълно предвидената въ програмата работа и вземаха деятелно участие въ общитѣ поръчки на арсенала.

По сжщия начинъ се ръководеше и практическата работа съ огнярната школа, само съ тази разлика, че тѣхната програма бѣше много съкратена. Отъ ученицитѣ огняри се изискваше главно да изковаватъ и изпиляватъ нѣкои части или предмети. Практическата работа въ огнярната школа ръководихъ около 3 години (1901—1904).

Изпититѣ се произвеждаха отъ специална комисия, назначавана отъ началника на флота. За уреждането на Морското машинно училище по онова време (1900—1905 год.), много се грижеха капитанъ II р. Пишонъ, капитанъ-лейтенантъ Василь Хитровъ, капитанъ-лейтенантъ Станчо Димитриевъ, а най-вече отъ всички—тогавашния началникъ на училището — лейтенантъ Тодоръ Соларовъ.

И до днесъ е останало у менъ впечатлението, че всички тогавашни мои ученици бѣха много старателни и преданни къмъ бждещиятъ си занаятъ. Отъ тѣхъ по-после излѣзоха много добри учители въ техническитѣ училища, технически ръководители, машинисти—механици и пр.

**Инженеръ Илия Христовъ,**

бившъ преподавателъ въ Морското машинно училище, сега на часна практика въ Варна.

## СПОМЕНЪ ЗА СЪЗДАВАНЕТО НА ДУНАВСКАТА ФЛОТИЛИЯ ВЪ РУСЕ.



Густавъ Ив. Карловъ,  
бившъ механикъ I разрядъ отъ  
Дунавската флотилия, сега на  
частна практика въ Ломъ и Варна.

Презъ м. мартъ 1877 г. бѣхъ мобилизиранъ въ Кронщадъ (Русия) и като машинистъ и водолазъ ме зачислиха въ състава на малъкъ рѣченъ флотъ за действие по рѣка Дунавъ презъ време на освободителната руско-турска война. Отряда се състоеше отъ следнитѣ единици: две миноноски (впоследствие кръстени „Ботевъ“ и „Левски“), които бѣха взети отъ състава на руския Балтийски флотъ и 10 — 12 катера, взети отъ бойнитѣ кораби на сѣщия флотъ „Петъръ Велики“, „Князь Пожарски“, „Мининъ“ и „Първенецъ“. Часть отъ тѣзи катери потънаха при направата на моста при гр. Свищовъ, друга часть отъ тѣхъ бѣха върнати въ Русия, а само 4 или 5 оставиха на българитѣ. Тия катери, заедно съ оставенитѣ миноноски, образуваха първото рѣчно флотско ядро на княжество България съ база Русе (1878 г.) подъ началството на капитанъ II р. Новиковъ и въ последствие — Шмидтъ.

Презъ 1879 година рѣчния Дунавски флотъ се засили съ следнитѣ единици: „Опитъ“ (въ последствие „Симеонъ Велики“), Яхтата „Голубчикъ“ (Крумъ), „Взривъ“ (Асѣнъ) и изваденитѣ отъ Дунава надъ Никополъ турски монитори и следъ това поправени — „Горня Студена“ и „Бородимиръ“. Последнитѣ два кораба въ последствие бѣха продадени на единъ български търговецъ отъ гр. Русе и по този начинъ излѣзоха отъ строя на Дунавската флотилия.

Презъ 1879 и 1880 година началникъ на флотилията бѣше капитанъ II р. Конкеевичъ, а въ основания отъ него флотски арсеналъ бѣше началникъ поручикъ инженеръ Машининъ. Обикновеннитѣ моряци бѣха отначало само руси, но въ последствие, особено презъ 1883 — 1884 година се замѣниха съ българи, свършили рулеви (кърмчийски), огнярни и машинни курсове въ арсенала, а въ последствие въ Машинната школа, която се основава въ Русе въ 1881 — 1882 отъ капитанъ II р. Конкеевичъ (тогавшниятъ началникъ на флотилията). И него-

виятъ замѣстникъ капитанъ II р. Рожественски, както и Конкеевичъ, се интересувахе много отъ организирането и развитието на школата.

Едни отъ първитѣ преподаватели въ школата бѣха: лейтенантъ Теодосиевъ, лейтенантъ Пель, шурманския офицеръ Широковъ — всички руси и още нѣкои цивилни български преподаватели отъ гр. Русе.

Въ 1881 год. (а може и да е било въ 1882 или 1883 год.) приехме въ Галацъ отъ французския екипажъ поржчаната въ Марсилия яхта „Александъръ I“ при командиръ самия началникъ на Дунавската флотилия капитанъ II р. Конкеевичъ, I механикъ поручикъ инженеръ Голопятниковъ и III механикъ Густавъ Карлсонъ.

Следъ Рожественски и презъ сръбско-българската война (1885 г.) началникъ на Дунавската флотилия бѣше майоръ\*) Ванковъ. Тогавъ командиръ на яхтата „Александъръ I“ бѣше лейтенантъ Бланкъ, а командиръ на „Крумъ“ лейтенантъ\*\*) Лудски. Тѣ въ 1886 година напустнаха флотилията. Следъ майоръ Ванковъ дойде за началникъ на флотилията капитанъ Ангеловъ, а за командиръ на яхтата „Александъръ I“ бѣше назначенъ мичманъ Кисимовъ — първия българинъ морски офицеръ, свършилъ въ Русия.

Това помня за периода отъ 1877 до 1890 година, къмъ която година бѣхъ произведенъ механикъ II разрядъ.

Густавъ Ив. Карлсонъ,

бившъ механикъ I р. отъ Дунавската флотилия,  
сега на частна практика въ Ломъ и Варна.

\*) Споредъ други сведения — артилерийски капитанъ. Бел. на ред.

\*\*) Споредъ други сведения — мичманъ Луцки. Бел. на ред.

## КАКЪ СЕ ТУРИ НАЧАЛОТО НА МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ ВЪ 1881 ГОДИНА.



Димитър Атанасовичъ Тодоровъ, възпитаникъ отъ първия випускъ на Машинното училище (1881—1887), бившъ главенъ майсторъ въ арсенала на Дунавската флотилия, сега учителъ по практическитѣ занятия въ Техническото училище на Русенската Търговско-Индустриална Камара.

На насъ техницитѣ не ни допада много перото, защото день и нощъ го замѣства чукътъ и пилата.

Какво да се прави, сбаче, — петдесетъ години изминаха отъ основаването на Морското машинно училище, — какъ да не празнува човѣкъ, какъ да не се порови изъ паметъта си и възобнови онова далечно минало на народенъ подемъ, когато току що освободени забръмчихме като пчели и поехме по всички области на живота да създадемъ унищожената духовна и материална култура на племето ни, следъ петстотинъ годишно робство!

Та това ме кара, впрочемъ да взема перото, да прелиста прашнитѣ страници на миналото и, като възпитаникъ на Морското машинно училище отъ първия му випускъ отъ 1881 год., да сподѣля съ тия, които ще четатъ юбилейния сборникъ, нѣкои кратки спомени отъ онова време. Все наши хора сме — нека никой не ме вини, ако не се излагамъ добре.

Азъ съмъ отъ гр. Плѣвенъ. Единъ день, презъ септември или октомври 1880 г. — непомня точно кой отъ двата месеца бѣше — току що освободени вече отъ робство, непосредственно следъ приключване на войната и следъ една тежка обсада, която преживѣхме, градскиятъ глашатай разнесе изъ Плѣвенскитѣ махали известието, че руситѣ основали въ Дунавската флотилия (началото на която сжщо тѣ сложиха) машинно училище. Мисълъта, че сме свободни, че ще творимъ и ще разпореждаме както си щемъ у дома си, тури криле на всички младежи. Като се помѣкнаха всички Плѣвенски младежи да се записватъ за желаючи да постѣпятъ въ това училище, че иди ги спирай! Азъ да ви кажа хиляда души младежи се записаха, вие кажете две хиляди — нѣма да сгрѣшите. Зеръ — освободихме се, всѣки бързаше да усвои нѣкоя професия. Въ общината знаели колко души се ис-



кали за първия випускъ на Машинното училище, но никому не попречиха да изяви желанието си. Между записалитѣ се много младежи отъ нашата махала бѣхъ и азъ, 15 — 16 годишенъ тогава. И на умъ не ми минаваше, че азъ ще бжда удостоенъ отъ нашата община да бжда изпратенъ. Отъ гдето на кжде мене ще пратятъ — мислѣхъ си азъ — когато толкова „аркалии“ момчета знаяхъ. Добре, но въ общината решили въпроса малко по Соломоновски — никой да се не сърди. Решили да пратятъ трима само души — отъ всѣка махала по единъ младежъ — и то по жребие. Трѣбваше значи да се избере по единъ човѣкъ отъ махалитѣ: Горни Плѣвенъ, Манева махала (крайния кварталъ къмъ болницата) и Текийската махала. Стара работа е това — петдесетъ години има отъ тогава! Тримата щастливи избранници на гр. Плѣвенъ бѣхме: азъ, Никола Цанковъ и Георги Димитровъ, а другитѣ останаха на пѣсъка . . . И тримата оправдахме довърнето на Плѣвенската община. Първия отъ тия ни съграждани-съученици почина Богъ да го прости отдавна въ с. Сѣново — Русенско, а втория има вече 40 години не съмъ го виждалъ и незная нито гдето е, нито дали е живъ или е починалъ.

Та Ви казвамъ, единъ день презъ февруарий 1881 г. (къмъ края на месеца), си свихме багажчетата и се качихме на една каруца. Цѣло събитие бѣше за Плѣвенъ заминаването ни за гр. Русе. Излѣзе да ни изпрати цѣлия Плѣвенъ — като че ли на Хаджилъкъ отивахме. Малко завистъ имаше отъ страна на тия, които не бѣха щастливи да бждатъ изпратени и не можеше да нѣма, но ние си мълчахме. Съ каруцата дойде да ни придружи чакъ до Русе (наричахме го Русчукъ) и бащата на Георги Димитровъ — Богъ да го прости и него — , който се казваше Димитъръ Хайдукъ Геноолу. Понеже нѣмаше тогава желѣзница за Горна Орѣховица и Русе, минахме съ каруцата презъ Гривица, отъ тамъ презъ с. Муселиево и отъ тамъ — въ Никополъ. Чакахме два дни въ Никополъ за параходъ (то не бѣше тогава като сега — часъ по часъ да има параходъ) и се качихме на него та право въ Русе. Отъ общината ни бѣха дали писмо до Началника на Дунавската флотилия — Конкеевичъ, когото титулуваха „Ваше високо благородие“, отъ което и до сега сжда, че е билъ тогава капитанъ-лейтенантъ по сегашно му. Отиваме право у дома му (кой му знаеше редътъ тогава!) и той ни изпрати въ флотилията. Облѣкоха ни въ моряшки дрехи на 28 февруарий 1881 г., заведоха ни на баня (банята на флотилията бѣше едно едноетажно здание на сжщото мѣсто, гдето е сега шаба на Дунавската флотилия), върнахме се отъ баня и образувахме заедно съ младежитѣ събрани отъ другитѣ градове (всичко събрани наедно 35 — 38 души), първия випускъ, въ който не знаехъ какъ бѣше попаднало едно сръбче и едно германче.

Две седмици подъ редъ ни водѣха и работѣхме само въ арсенала. Види се, че това е било единъ видъ като приемния ни изпитъ, за да разбератъ ще стане ли нѣщо отъ насъ и помня, че нѣкои върнаха.

Началникъ на арсенала бѣше инженеръ-механикъ лейтенантъ Машининъ — единъ кжсъ човѣкъ съ четалеста брада и съ очила, който доста потупваше немирнитѣ съ бастуня си. Той бѣше не само началникъ на арсенала, но и командиръ на портовата рота и първия началникъ на Машинното училище. Много бѣше отрупанъ съ служебна работа.

Следъ като изминаха тия пробни седмици, въ които нѣкои неможаха да изтраятъ и пожелаха да си идатъ, тия, които останахме, започнахме вече редовно занятия: сутринъ въ арсенала, а следъ обѣдъ — въ класъ.

Класнитѣ ни стаи бѣха до р. Ломъ, който протича край леярната на арсенала. Въ горния етажъ бѣха класнитѣ стаи, а въ долния — магазинтѣ на флотилията. (Това здание сжществува и днесъ. Долния етажъ се използва за магазин на Подвижната полицейска служба, а горния — за канцелария на магазинера и общъ вещеви складъ на Дунавската полицейска служба). На мѣстото на фурната, която е на жгѣла до приемния покой, както и на мѣстото на самия покой, шивалната и обушарната на Дунавската полицейска служба имаше паянтово двуетажно здание, останало още отъ турско време — това бѣше то зданието на флотилията, което наследихме заедно съ арсенала отъ турцитѣ. Старото помѣщение, гдето е сега столова и салонъ на Полицейската служба, не сжществуваше още. То е правено отпосле — следъ освобождението ни. На неговото мѣсто имаше единъ навесъ, подъ който изваждахме отъ близко течащия Ломъ катеритѣ на флотилията за ремонтъ или зимовка. На мѣстото на сегашната каменна кухня на Полицейската служба имаше една джамия, която на времето си бѣхме нагодили и използвахме за кухня. Когато срутиха банята и построиха сегашния щабъ, тогава срутиха и тая джамия-кухня и построиха новата сегашна кухня. Малко преди това, обаче, се построи и каменното здание за казарма на моряцитѣ, дѣланитѣ камъни на която сж взети отъ крепостната ограда на гр. Русе. Камънитѣ се откъртваха отъ „Митириза“, и се пушеха надолу по баира кжде сегашната „Нова махала“. Долу течеше р. Ломъ и тамъ докарваха понтони, товарѣха камънитѣ и ги отнисуаха по Лома до мѣстопостройката на каменното казарменно здание. Ехъ що мжка е било! Щомъ свършихме занятията въ арсенала възпитаницитѣ на Машинното училище отиваха за камъни! Тѣй, че въ това здание тѣ иматъ вложенъ голѣмъ дѣлъ отъ работа.

Не помня точно колко, т. е. отъ кога до кога траеха учебнитѣ години, но помня, че срока на задължителната ни

служба бѣше около три години теория и три години практика по корабитѣ, катеритѣ и арсенала. Преподавателитѣ ни бѣха: инженеръ-механикъ лейтенантъ Батушкинъ — по машинното дѣло въобще; старшия механикъ на флотилията — италианеца Яксинъ — по чертание, а по литература имахме платенъ лекторъ — учителя по литература въ мжжката гимназия руснака Робертовичъ. Учихме обща литература. Никакъвъ български езикъ не изучавахме. Дума не ставаше за него — всичко учихме по руски. Ехъ що мжка бѣше! Не му разбира човѣкъ ни литературата, ни техниката — голѣмо тегло бѣше!

Една поправка: нѣкои казвали, че Машинното училище било основано отъ капитанъ-лейтенантъ Рожественски (който после се прочу въ Руско Японската война презъ 1905 г.), а не отъ капитанъ-лейтенантъ Конкеевичъ. Това не е вѣрно! Училището започна да функционира както казахъ по-рано на 28 февруарий 1881 г., когато началникъ на флотилията бѣше Конкеевичъ. Рожественски дойде после — той смѣни Конкеевича, който си бѣше далъ оставката, понеже бѣ даденъ подъ сждъ защото се самоуби лейтенантъ Шишмаревъ — тогавашенъ ковчезникъ на флотилията и сщевременно командиръ на тогавашния транспортенъ корабъ „Голубчикъ“, който после стана яхтата на бившия ни Царь Фердинандъ подъ името „Яхта Крумъ“. Та казвамъ, че Шишмаревъ се самоуби, защото го заловиха въ злоупотреба на около милионъ лева на тогавашното време. Тѣй, че тази е причината гдето си подаде оставката Конкеевичъ и бѣше смѣненъ отъ Рожественски.

Малко преди да дойде Рожественски, дойде инженеръ-механикъ лейтенантъ Изотовъ, който прие управлението на арсенала, Машинното училище и Портовата рота отъ инженеръ-механикъ лейтенантъ Машининъ, който следъ убийството на Шишмарева, сжщо си замина за Русия заедно съ Конкеевичъ. Лейтенантъ Изотовъ значи, е втория по редъ началникъ на Машинното училище. Той стоя 5 — 6 месеца и не зная защо си замина въ Русия, а го смѣни инженеръ-механикъ лейтенантъ Кузмински, който пое управлението на сжщитѣ три части — Машинното училище, арсенала и портовата рота. Лейтенантъ Кузмински е значи трети по редъ началникъ на Машинното училище. Той бѣше дѣлови човѣкъ. Той тури всичко въ редъ, и училище, и арсеналъ. Той въведе номерата за работницитѣ, даване на поржчки съ талони, получаване сурови материали отъ магазията по специални за целъта бележки и пр., което много улесняваше и смѣтководството, и работата. Знаеше се вече какво има всѣки моментъ въ склада. Преди тая реформа, кой пишеше, кой плащаше — не се знаеше! Трѣбва ти нѣщо, отивашъ въ склада измѣрвашъ, режешъ — никой не държи смѣтка кое е взето и колко остава. Като се свърши — купуватъ.

Следъ идването на лейтенантъ Кузмински дойде вече капитанъ-лейтенантъ Рожественски — много строгъ, много спривавъ човѣкъ! Командваше цѣлата флотилия, а сжщевременно бѣше и командиръ на княжеската яхта Александъръ I. Следъ това дойде и го назначиха за старши механикъ на флотилията францизина Мозесъ, а дотогавашния старши механикъ италианеца Яксинъ, остана механикъ на кораба „Асѣнь“ (по-рано наричанъ „Взривъ“). Тоя старши механикъ — французина Мозесъ — бѣше сжщевременно и преподавателъ въ училището, но менъ не ме е училъ — бѣхъ изкаралъ теорията си.

Заедно съ капитанъ-лейтенантъ Рожественски дойде и инженеръ-механикъ лейтенантъ Голубятниковъ\*) и прие училището отъ лейтенантъ Кузмински. Лейтенантъ Голубятниковъ е значи четвърти по редъ началникъ на училището.

Казахъ за практика следъ свършване на теоритическия отдѣлъ, че ми идва на ума да кажа где практикувахме. Тогава нѣмаше мотори, централи, аеростанции и пр. Тогава командваше парната машина. Ехъ що хора сж практикували на парната машина на арсенала, която и сега работи още, а сжщо и на корабитѣ отъ флотилията! Практикувахме и въ арсенала по разнитѣ занаяти. Азъ заявихъ, че искамъ да се посветя на майсторството и не практикувахъ по корабитѣ като машинистъ, а си останахъ като специалисъ въ арсенала.

Настѣпиха времена смутни. Преди да се обяви Сръбско-българската война замина за Русия и Рожественски и всички инструктори и руски моряци, заедно съ корабитѣ, минитѣ и пр. Следъ една седмица отъ заминаването имъ обаче, тѣ се завърнаха и ни оставиха „Асѣнь“ („Взривъ“), „Симеонъ Велики“ („Опитъ“), „Крумъ“ („Голубчикъ“), Яхтата „Александъръ I“ и всички катери, а си заминаха съ други кораби. Следъ тѣхъ дойдоха въ флотилията и поеха управлението на сжщата рускитѣ емигранти: капитанъ-лейтенантъ Бланкъ — за началникъ на флотилията, лейтенантъ Луцки\*\*) за командиръ на „Крумъ“ („Голубчикъ“), а лейтенантъ Булигинъ — за началникъ на арсенала. На „Симеонъ Велики“ („Опитъ“) назначиха първия българинъ флотски офицеръ мичманъ Кесимовъ.

Следъ всичката тая история разказана така на бързо и на память трѣбва да подчертая, че ето вече половина вѣкъ изтече, откакъ съмъ постѣпилъ въ Машинното училище. Азъ съмъ много доволенъ и признателенъ на тия, които ме изпратиха отъ Плѣвенъ и на тия, които ме учиха въ Русе. Покланямъ се предъ паметята на починалитѣ, които ми дадоха хлѣбъ въ ржцетѣ. Богъ да поживи живитѣ!

\*) Навѣрно фамилията му е погрѣшно предздена; по смисълъ и споредъ други данни трѣбва да е Голопятниковъ, а не Голубятниковъ. Бел. на ред.

\*\*) Споредъ други сведения мичманъ Луцки. Бел. на ред.

Прекаралъ 6 години въ флотилията — въ училището и арсенала — като ученикъ-чиракъ, калфа и кандидатъ за майсторъ, азъ 44 години отъ тогава съмъ самостоятеленъ майсторъ. Ето вече половина вѣкъ изтече отъ какъ държа чукъ въ ржката си. Тридесетъ и четири години бѣхъ непрекъснато главенъ майсторъ по ковачество, котлярство и медникарство (моитѣ специалности) по всички кораби на бившия ни воененъ флотъ по Дунава и Черно море, а отъ десетъ години насамъ съмъ като учителъ-майсторъ въ Механо-техническото училище на Русенската-Търговска Индустириална Камара въ гр. Русе. Презъ тая ми толкова годишна служба въ флотилията, не помня да е прескачано година да не бѣда взиманъ на зимовка на островъ Чифтилеръ — Видинско, гдето извършвахме генерални ремонти на котлитѣ и корабитѣ. Редъ години съмъ бивалъ командированъ следъ създаването на Черноморския ни флотъ въ гр. Варна по ремонтъ на котлитѣ на кръстосвачъ "Надежда", миноносцитѣ, влѣкача „Калиакра“, катеритѣ „Чайка“, „Амалия“ и др. Като казвамъ „Амалия“, че ми идва на умъ следното: Парния котелъ на „Амалия“ го работихъ азъ и единъ нѣмецъ, безъ планъ. Машината и котела на „Калиакра“ имаха планъ. Той се изработи отъ инженеръ-механикъ Петковъ, на когото помагаше и г. Щрасеръ. Началникъ на арсенала тогава бѣше мичманъ Конст. Божковъ.

По едно време началника на Дунавската флотилия, покойниятъ капитанъ I р. Стойковъ Матей, (който обезсмърти името си съ създаването на острова „Матей“, който днесъ прави излишно зимуването чакъ при Чифтилеръ — Видинско), искаше да ме изпрати на специализация въ фабрика Данубиусъ. Азъ намѣрихъ, обаче, за ненуждно да се специализирамъ само по поправка на котли и тѣлата на парходитѣ, защото бѣхъ работилъ при много добри чужди специалисти-майстори въ единственната тогава военна фабрика — арсенала на Дунавската флотилия — и отклонихъ отиването си. Напримѣръ тамъ работѣха шльоосеритѣ Воробьовъ и Брикнеръ, леяра Клайнъ, ковача Клау, стругара Карло, котляритѣ Густавъ Карлсонъ и Ивановъ и др. Ето защо азъ останахъ и не ходихъ да се специализирамъ и се отдадохъ на работа въ нашия арсеналъ.

Много работихъ, много котли и трѣби минаха презъ ржцетѣ ми. За всѣка работа си спомнямъ съ удоволствие, но най-много ми е приятно да си спомнямъ за онова време, когато още при капитанъ I р. Стойковъ, започнахме да строимъ въ арсенала мини за нашата отбрана. Работихме мини по настояването на Стойкова. Работихме разни модели, разработвани отъ чужди ржководства отъ нашитѣ офицери: Ковачевъ, Ивановичъ, Винаровъ, Даскаловъ и др. Работилъ съ съзнанието, че съмъ български специалистъ и гордъ, че

съмъ възпитаникъ на Машинното училище, азъ съмъ и предоволенъ, че минитѣ бѣха използвани въ работа. Една година нѣколко кораби отъ руския доброволчески флотъ бѣха дошли въ Дунава на плаване презъ есенъта и спрѣха въ Русе, нѣкъде къмъ захарната фабрика. Внезапно настѣпи такава промѣна на времето, че Дунава замръзна. Тия кораби щѣха сигурно да загинатъ, ако не бѣха нашитѣ мини, чрезъ които разбиваха ледоветѣ край тѣхъ. Помня, че тогава ми се изказа чрезъ началника на флотилията благодарностъ. Още по-доволенъ съмъ отъ изпълнения си дългъ по направата на тия мини (и тѣ бѣха много), защото тѣ бѣха сѣщитѣ наши мини, работени въ арсенала на флотилията, съ които сегашния началникъ на Морската Учебна Часть, капитанъ I р. Стателовъ Б. презъ последната война минира самъ, като лейтенантъ, бѣломорскитѣ ни брѣгове противъ съглашенския и грѣцки флотъ.

Презъ време на тая ми служба съмъ удостоенъ съ следнитѣ награди и отличия: медалъ-споменъ отъ Сръбско-българската война, орденъ за военна заслуга, орденъ за гражданска заслуга и орденъ Св. Александъръ, както и дребни парични награди отъ Н. Ц. В. бившия ни Князь Батембергъ и Н. В. Царъ Фердинандъ, когато сж бивали въ плаване съ корабитѣ или сж посещавали флотилията въ Русе.

Накрай, да дамъ едно освѣтление за фамилията си име. Нѣкои сж ме питали да не съмъ сърбинъ или руснакъ, че се казвамъ Димитъръ Атанасовичъ Тодоровъ. Нито съмъ сърбинъ, нито русинъ. Гдѣ сърби въ Плѣвень! Това „ичъ“ въ края на фамилията ми име е случайна работа. Азъ се учѣхъ и залѣгахъ въ арсенала добре. Рускитѣ инструктори ме уважаваха и поглезваха. Тѣ ми прикачиха едно „ичъ“ на края и отъ Атанасовъ станахъ Атанасовичъ, което нося и до сега и съ което ще си отида вече отъ тоя свѣтъ.

И сега, когато се поразмисля, тжгувамъ за ония времена, които нѣма да се върнатъ, когато въ сили и младостъ вложихъ скромнитѣ си знания и енергия съ съзнанието, че допринасямъ частица отъ това, което се нарича техническа материална българска култура.

Мисля още: колко много работи сж вече отлетѣли отъ паметъта ми и нека бжда извиненъ, че не мога да ги разкажа!

Отъ изминатия пѣтъ съмъ доволенъ и разбирамъ, че съ скромнитѣ си сили изпълнихъ само дългътъ си, който и сега продължавамъ да изпълнявамъ. Ако тия, които сж надъ менъ, намиратъ трудътъ ми още полезенъ, ще поработя още да уча тия, които вървятъ следъ насъ. Азъ разбирамъ нѣщата тъй: всѣки трѣбва да учи хората си. Никому не е простено да занесе въ гроба си, това, което знае.

Димитъръ Атанасовичъ Тодоровъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1881—1887 г.)—бившъ главенъ майсторъ въ арсенала на Дунавската флотилия, а сега учителъ по практически занятия въ Техническото училище при Русенската Търговско-Индустриална Камара.

## ИЗЪ МОЕТО МИНАЛО.



Иванъ Недковъ.

възпитаникъ на Машинното училище (1886 — 1892 г.). Изработилъ значеитата катерна парна машинка съ която е правилъ демонстрации въ Пловдивското изложение презъ 1892 г. и която до сега се пази въ машинния кабинетъ на Морското училище като учебно помагало. Сега той е притежателъ на машинна фабрика и желъзолъярна въ Габрово.

Оначало служихъ като машинистъ и механикъ по параходитѣ и катеритѣ отъ Дунавската флотилия, а въ последствие — работихъ въ арсенала на същата флотилия, при началникъ на арсенала инженеръ-механикъ К. Божковъ, до есенята 1892 година, когато завършихъ напълно курса на училището.

Презъ време на тритѣ практически години въ Дунавската флотилия (1889 — 1892 г.) между другата работа бѣше ми възложено да проектирамъ и построя една катерна парна машинка съ належация къмъ нея паренъ котелъ. Тази машинка построихъ и пушнахъ въ движение на 28 юлий 1892 г. предъ специално за целта назначена комисия въ съставъ: поручика отъ Дунавската флотилия Поповъ, мех. Брюкнеръ и мех. Гроисъ.

Дългиятъ периодъ отъ време и продължителнитѣ усиленни борби за създаване и усъвършенствуване на предприятието ми, сж изличили доста отъ споменитѣ ми за далечното минало, но все пакъ ще се отзова на молбата Ви и ще се помъча да напиша нѣколко реда за това, което още помня.

Казвамъ се Иванъ Недковъ, роденъ въ Русе въ 1867 година. Презъ 1886 година постъпихъ ученикъ въ Морското Техническо Училище при Дунавската флотилия въ Русе. Тогава началникъ на Дунавската флотилия бѣше лейтенантъ Бланкъ, а началникъ на училището — мичманъ Луцки. Преподаватели въ училището бѣха: инженеръ-механикъ Якси, техника Моделъ, инженеръ-механикъ К. Божковъ, инженеръ-механикъ Булигинъ и инженеръ-механикъ Марковичъ. Ротенъ командиръ на ротата въ която се числяха ученицитѣ-машинисти бѣше капитанъ П. Ангеловъ.

Теоретическиятъ курсъ на Морското техническо училище бѣше три годишенъ. Него завършихъ съ отличенъ успѣхъ презъ 1889 год. Следъ това прослужихъ още три години на практика въ Дунавската флотилия.

По инициатива и покана на русенския окръженъ управителъ, отправена до арсенала на Дунавската флотилия и съ разрешение на Началника на Дунавската флотилия, машинката, снабдена съ надписъ: „Изработилъ Иванъ Недковъ въ флотския арсеналъ“, бѣше изпратена въ 1892 г. въ Българското Общо-Промислено изложение въ гр. Пловдивъ. Мене сжщо ме командироваха на изложението за да придружавамъ машинката и да демонстрирамъ движението ѝ. Тукъ въ изложението азъ всѣки день редовно пуцахъ въ движение машинката и показвахъ на посетителитѣ движението ѝ. Това трая до закриването на изложението — м. октомврий 1892 година. Следъ това машинката бѣ повърната въ Техническото училище при Дунавската флотилия за да служи за пособие при практическитѣ занятия. Тази машинка и сега се пази въ машинния кабинетъ на Морското училище въ Варна и още продължава да служи като помагало при съответнитѣ лекции по машинно дѣло.

Следъ привършване на обучението си азъ се отдадохъ на частна практика въ Габрово, кждето пристигнахъ съ една много незначителна сума въ джеба си. Сега — следъ почти четиридесетъ годишна непрекъсната и упорита работа — притежавамъ машинна фабрика и желѣзолѣярница: „Иванъ Недковъ А. Д. — Габрово“.

**Иванъ Недковъ,**

възпитаникъ на Машинното училище (1886 - 1892 г.). Сега притежателъ на машинна фабрика и желѣзолѣярница въ Габрово.



## СПОМЕНЪ.



Георги х. Пантилѣвъ,  
възпитаникъ на Машинната шко-  
ла (1886—1892 г.), сега майсторъ  
специалистъ въ работилницата  
на Дунавската Полицейска  
служба.

Постъпихъ въ Машинната шко-  
ла при Дунавската флотилия въ Ру-  
се презъ 1886 година. Следъ три го-  
дини, въ 1889 година, привършихъ  
теоритическия курсъ, бѣхъ произве-  
денъ младши подофицеръ машинистъ  
II разрядъ и изпратенъ на практика.  
Практикувахъ задължително 3 годи-  
ни презъ което време, въ 1891 год.,  
бѣхъ произведенъ старши подофи-  
церъ машинистъ I разрядъ. Следъ  
шестъ годишно обучение (три годи-  
ни теория и три години практика),  
въ 1892 година, завършихъ напълно  
курса на Машинната школа и оста-  
нахъ на свърхсрочна служба въ Ду-  
навската флотилия. Въ 1895 година  
бѣхъ произведенъ машиненъ боц-  
манъ (фелдфебелъ). Въ 1890 година  
бѣхъ командированъ въ Варна като  
машинистъ на катеритѣ „Раковски“  
и „х. Димитъръ“, които бѣха пред-  
назначени тогава само за разходка  
на Т. Ц. В. князь Фердинандъ I и  
княгиня Мария Луиза. Въ 1897 год.  
бѣхъ преведенъ на служба въ Чер-

номорската часть — Варна. Презъ същата година бѣхъ изпра-  
тенъ въ практическо плаване въ корабитѣ „Борисъ“ и „Бъл-  
гария“ отъ Варна до Цариградъ и обратно. Презъ 1898 го-  
дина бѣхъ командированъ въ Бордо (Франция) заедно съ ос-  
таналата обслуга опредѣлена за джарването на първия бъл-  
гарски кръстосвачъ „Надежда“ отъ Бордо въ Варна. Презъ  
1899 г. се уволнихъ по собствено желание.

Презъ време на следването ми въ Машинната школа,  
мои учители бѣха: механикъ Константинъ Божковъ — първи-  
ятъ български учител по механика —, когото въ 1887 год.  
произведоха въ чинъ мичманъ; мичманъ Кесимовъ; мичманъ  
Гостоприемовъ — и тримата свършили въ Русия; поручикъ  
Ушевъ; подпоручикъ Матѣвъ и инженеръ Яксъ (чужденецъ),  
който въ последствие бѣше замѣстенъ отъ българина инже-  
неръ Петковъ. Заведующъ на Машинната школа (къмъ 1888  
година) бѣше капитанъ Бойчевъ.

Презъ времето на моето обучение (въ 1886 г.) Машин-  
ната школа се помѣщаваше въ сегашното помѣщение на Ду-

навската полицейска подвижна служба, а въ последствие (въ 1887 г.) тя се премѣсти въ друго здание—въ щабъ на частъта.

Занятия имахме всѣки присѣтственъ день. Сутринъ отъ 6 до 8 часа имахме закуска, гимнастика и строево учение, а отъ 8 до 12 часа — теоритически занятия.

Следъ обѣдъ имахме практически занятия въ арсенала (работилницата на Дунавската флотилия). За следобѣднитѣ практически занятия презъ време на теоритическия курсъ на Машинната школа всички ученици бѣха разпредѣлени по различнитѣ отдѣли на работилницата, кждетоработѣха въ продължение на три месеца. Следующитѣ три месеца ученицитѣ отъ известенъ отдѣлъ на работилницата преминаваха да практикуватъ въ другъ отдѣлъ. Следъ като всѣки ученикъ пре-



Възпитаника на Машинната школа

Георги х. Пантѣлевъ,

като машиненъ боцманъ презъ 1895 г.

на Дунавската флотилия, редовно всѣка сѣбота ни изпращаха на практика въ катеритѣ и параходитѣ на флотилията. Въ мое време на Дунава имаше 10 катера, а параходитѣ бѣха 4: Яхтата „Александъръ I“, „Крумъ“ (бившиятъ „Голубчикъ“), „Симеонъ Велики“ (бившиятъ „Опитъ“) и „Асѣнъ“ (бившиятъ „Взривъ“), когото въ последствие преправиха въ вѣтроходенъ корабъ.

Въ работилницата на Дунавската флотилия въ 1898 год. се изработи първия построенъ въ България голѣмъ мореходенъ катеръ „Калиакра“. Плановетѣ за построяването на катера се изработиха отъ инженеръ Петковъ и мичманъ Константинъ Божковъ. Тогава майстори въ работилницата бѣха: Деекъ (моделчикъ), Ив. Цачевъ (дърводѣлецъ), Ст. Поповъ (леяръ), Бауеръ, Марковъ, П. Лазаровъ, Брикнеръ\*) (и четирмата шлосери), Д. Атанасовичъ (ковачъ), Нандо и Дращичъ (котляри). Ученицитѣ отъ Машинното училище, практикувайки въ работилницата, помагаха много при строежа на катера.

Георги х. Пантѣлевъ,

възпитаникъ на Машинната школа (1886—1892),  
сега майсторъ специалистъ въ работилницата  
на Дунавската Полицейска Служба

\*) Синъ на механикъ Брикнеръ.

## СПОМЕНЪ.



Юрданъ Тодоровъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1888—1893 г.), сега дѣломайсторъ въ Софийската желѣзопътна работилница.

Божковъ, а конструкторъ на катеритѣ — инженеръ Петковъ.

Следъ намаление бюджета на Дунавската флотилия напуснахъ флотилията и постъпихъ на служба машинистъ въ Дирекцията на Народното Здраве. Презъ 1902 г. напуснахъ и тази служба и постъпихъ въ Софийската желѣзопътна работилница, където сега съмъ дѣломайсторъ и завеждамъ монтажа на локомотивитѣ.

Презъ всичкото време на 42 годишната ми държавна служба съмъ билъ редовенъ и акуратенъ, заради което съмъ награденъ съ кръстъ за гражданска заслуга.

Юрданъ Тодоровъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1888—1893 г.), сега дѣломайсторъ въ Софийската желѣзопътна работилница.

Постъпихъ въ Унтеръ-офицерската школа — категория машинисти — при Дунавската флотилия на 4. февруарий 1888 година. Следъ свършването на тригодишния теоритически курсъ бѣхъ произведенъ машинистъ и назначенъ на миноноската „Хр. Ботевъ.“ Презъ зимния сезонъ практикувахъ въ арсенала на същата флотилия. Следъ изтичането на двегодишната задължителна практика (тогава курса бѣше петгодишенъ — три години теория и две години практика) се уволнихъ (1893 г.) и веднага постъпихъ на служба въ Арсенала на Дунавската флотилия като волнонаеменъ работникъ. Бѣхъ назначенъ въ шлосерното отдѣление, което завеждахъ до 1899 година. Презъ време на моята служба въ Арсенала на Дунавската флотилия се изработиха катеритѣ „Амалия“ и „Калиакра“ и веднага се изпратиха въ Варна. Въ това време бѣше началникъ на арсенала инженеръ-механикъ

## СПОМЕНИ ОТЪ УЧЕНИЧЕСТВОТО МИ ВЪ МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ.



Стефанъ Николѣвъ Трифоновъ, възпитаникъ на Машинното училище (1894—1899 г.). Дълго време билъ стопанинъ мелничаръ и фабрикантъ на растителни масла. Конструкторъ на моторна сонда за дълбочина 300 метра. Превелъ отъ руски и издалъ въ 1901 г. една отъ първитѣ технически книги — „Стругарско ръководство.“ Сега на частна практика въ Горня Орѣховица.

Още отъ ранна юношеска възраст, желанието ми да работя, да строя нѣщо по-съвършено отъ тогавашното, не ми даваше покой. Почти всѣки день чертаѣхъ, чукахъ, мислѣхъ и търсѣхъ да направя уредъ, който би улеснилъ човѣчеството въ производството и транспорта. Желанието ми да уча техника бѣ вродена въ мене идея. Не довършилъ V гимназиаленъ класъ въ родния ми градъ въ Горня-Орѣховица решихъ да търся училище, за да довозля желанието си. Презъ м. августъ 1894 година заминахъ за с. Княжево при София за да постѣпя въ Техническото желѣззарско училище, единствено по рода си тогава въ България. (За сѣществуването на Машинното училище при флотилията гр. Русе азъ не знаехъ, па и въобще малко хора знаеха тогава за него). При почване занятията въ училището, азъ се разочаровахъ, защото програмата на училището бѣше промѣнена така, че завършилигѣ Княжевското Техническо училище възпитаници можеха да бждатъ само интелигентни работници съ ограничени технически познания. Това предизвика всрѣдъ

старитѣ ученици недоволство, което се изрази въ стачка и непокорство. Азъ не останахъ безучастенъ въ общия протестъ и поради това заедно съ другитѣ стачници бѣхъ изключенъ. Не следъ дълго време научихъ, че въ гр. Русе, въ Дунавската флотилия, имало Машинно училище, тъкмо за каквото мечтаѣхъ. Не искахъ да губя никакво време; на 14. декемврий 1894 година постѣпихъ за редовенъ ученикъ въ I-ви курсъ. Преди мене заварихъ постѣпили двама ученика — азъ бѣхъ третия; следъ мене постѣпиха още петъ души, така че цѣлиятъ ни класъ се състоеше отъ всичко осемъ ученика. Спомнямъ си, че когато азъ постѣпихъ занятията не бѣха започнати. Занятията се започнаха презъ м. януарий на следующата 1895 година. За училище бѣше наета една къща, съ три

стаи, безъ стая за преподавателитѣ, отдалечена на 200 метра отъ казармата на флотилията, южно отъ високия брѣгъ на еврейската махала. Отъ 8 часа сутринята до 12 часа по обѣдъ имахме въ училището 4 часа теоритически занятия, а следъ обѣдъ отивахме на практика въ арсенала на флотилията. Изобщо обстановката на училището бѣше много скромна, освенъ два чина, една маса и единъ столъ, друго нищо нѣмаше; нѣмаше никакви помагала и пособия, а така сжщо липсваха и учебници по специалността ни. Бѣхме принудени да държимъ записки. Въпрѣки всички неудобства, обаче, жадни за наука и познания, ний малко по малко разширявахме познанията си. За учебната 1895—96 година училището ни се премѣсти малко по-на вжтре, пакъ въ еврейската махала въ друга кжща, съ по-много стаи; тукъ имаше вече и учителска стая. Въ това здание завършихъ теоритическия три годишенъ курсъ на училището въ 1897 година.

Презъ ученичеството ни бѣха преподаватели: лейтенантъ Лафчиевъ, мичманъ-механикъ Соларовъ, инженеръ-механикъ Петковъ, лейтенантъ Минковъ и мичманъ Поповъ. Началникъ на Дунавската флотилия бѣше полковникъ Ангеловъ, а заведующъ школата (както се казваше тогава училището) бѣше лейтенантъ Станчо Димитриевъ.

За насъ, ученицитѣ, бждещитѣ труженици на една що зараждаща се българска техника, се полагаха голѣми грижи. Всѣкога вземахме участие въ тържествата и парадитѣ и бѣхме предметъ на особено внимание отъ страна на висшето началство и гражданството.

Мои съвпускници сж: 1) Александъръ Арсеновъ, 2) Тодоръ Соларовъ, 3) Тодоръ Андреевъ, 4) Иванъ Стояновъ, (сега покойникъ), 5) Георги Танковъ (сега покойникъ), 6) Юрданъ Панайотовъ и 7) Сава Бакърджиевъ. Въ трети курсъ застигнахме единъ слабъ ученикъ, който се казваше Стоянъ Чкаловъ (сега сжщо покойникъ).

Следъ завършването III-й курсъ бѣхъ изпратенъ за помощникъ машинистъ на яхта „Крумъ.“ Презъ месецъ октомврий 1897 год. се съставляваше екипажъ за новия Черноморски флотъ; въ числото на този екипажъ бѣхъ и азъ. Щомъ пристигнахме въ Варна направихме обща фотография, която вѣрвамъ сега се пази въ флота като исторически споменъ — първиятъ съставъ на Черноморския флотъ презъ третото Българско царство. Първоначално бѣхме гости на 8-й Приморски полкъ; въ последствие всички машинисти ни отдѣлиха и настаниха въ една малка стая отъ караулното помѣщение при барутния погребъ, останалъ отъ турско време, на мѣстото, кждето сега се строи зданието за Търговско-Индустриалната Камара. Ний наричахме нашето жилище „Теке,“ а барутния погребъ — „Хумба.“ Вжтре въ двора, построихме единъ навесъ за да бжде сухо, кждето да можемъ да устроимъ нѣщо като работилница съ най-необходимитѣ инструменти и пособия.

По нареждане на на началството всички специалисти бѣха раздѣлени на две смѣни и се изпращаха по очередно на практика въ тогавашнитѣ два парахода отъ Българското Търговско Параходно Дружество — „Борисъ“ и „България.“ Всѣка смѣна направи две двумесечни плавания.

Презъ лѣтото 1898 год. дойдоха отъ Франция специалисти инструктори по машинно, минно, артилерийско и кърмчийско дѣло, а за началникъ на флота бѣше назначенъ французския капитанъ лейтенантъ Пишонъ; презъ м. септемврий с. г. се състави екипажъ за новостроящия се кръстосвачъ „Надежда“ отъ 63 челоуѣка, въ числото на който бѣхъ и азъ. Пригответхем се за отпътуване въ Франция. Въ Варна дойде голѣмъ французски търговски параходъ съ който заминахмe, тържествено изпратени отъ гарнизона и гражданството. Славно минало. . . Следъ 16 дневно пътуване пристигнахмe въ Марсилия, а отъ тамъ — въ Бордо, кждето дочакахмe да се доискара нашия кръстосвачъ. Въ началото на м. ноемврий с. г. съ него потеглихмe обратно за нашата мила България. Нѣма да описвамъ пътуването; колкото красиви моменти изживѣхмe, толкова и ужасни бури претърпѣхмe. Вървамъ, че въ стражевитѣ дневници на кръстосвача „Надежда“ е описано всичко подробно.

На кръстосвача „Надежда“ прослужихъ 13 месеца и на 14 декемврий 1899 г., когато изтече задължителниятъ срокъ на службата ми — всичко 5 години — бѣхъ уволненъ въ запаса.

Въ желанието си да бжда полезенъ на тогавашнитѣ майстори стругари, преведохъ отъ руски и издадохъ въ 1901 г. една отъ първитѣ български технически книги — „Стругарско ръководство“ отъ Л. А. Боровичъ.

Въ гражданския си животъ и днесъ се занимавамъ съ техника — изключително частна работа. Бѣхъ дълго време стопанинъ мелничаръ и фабрикантъ на растителни масла, съ които предприятия сега ликвидирахъ. Построихъ лично по мои чертежи една моторна сонда за дълбочина 300 метра и много още дребни машини. Борихъ се достойно съ живота; днесъ вече съмъ въ напреднала възраст и чувствавамъ умора. Въпрѣки че старостта ме е налѣгнала и очитѣ ми не могатъ да виждатъ добре, все пакъ живо се интересувамъ отъ напредъка на техниката, която въ продължение на 35 години значително много е напреднала. Това, което преди 40 години бѣше мечта, днесъ е реализирано.

Като ученикъ се именувахъ Стефанъ Николовъ, обаче като гражданинъ принудихъ се да се именувамъ Стефанъ Н. Трифоновъ, защото ставаха голѣми грѣшки въ търговската ми кореспонденция; по нашия край има доста граждани съ името Стефанъ Николовъ.

Стефанъ Николовъ Трифоновъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1894 — 1899 г.), сега на частна практика въ Горня-Орѣховица.

## ИЗЪ МОИТЪ СПОМЕНИ.



Яни Костовъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1897—1902 г.), бившъ парходенъ механикъ (1904—1913 год.) и инспекторъ по парнитѣ котли (1913—1914 г.), сега прижателъ на малка техническа работилница въ гр. Орѣхово и паренъ локомотивъ съ вършачка.

Постъпихъ ученикъ въ Машинното училище при Дунавската флотилия въ гр. Русе на 28 юний 1897 год. Въ гр. Русе завършихъ I. и II. курсове на Машинното училище при следната програма: предъ обѣдъ теоритически занятия, а следъ обѣдъ—практика въ арсенала. Следъ свършване на I. курсъ, презъ лѣтнитѣ месеци прекарахме по параходитѣ и катеритѣ отъ Дунавската флотилия. Азъ бѣхъ изпратенъ на яхта „Александъръ I“. Следъ привършването на II. к. — лѣтото — прекарахме на практика въ арсенала на флотилията — Русе. Презъ есента 1899 г. ученици за I. курсъ на Машинното училище бѣха приети въ гр. Варна, които при започване на занятията изпратиха въ гр. Русе — въ Дунавската флотилия, а насъ III курсниците отъ Русе ни изпратиха въ флота гр. Варна, кждето въ последствие трѣбваше да се премѣсти и цѣлото Машинно училище. Действително презъ 1900 год. цѣлото Машинно училище се премѣсти въ гр. Варна.

На 28. априлъ 1900 г., кръстосвача „Надежда“ трѣбваше да замине за Русия за да участвува при освещаването на броненосца „Ростиславъ“ — въ гр. Николаевъ и паметника на „Екатерина II“ — гр. Одеса, а следъ това да отиде въ Севастополъ за да излѣзе на докъ — да се почисти и боядиса. Понеже на кръстосвача нѣмаше достатъчно машиненъ персоналъ, то командированъ първитѣ четирима ученика отъ III курсъ на Машинното училище. Въ числото на тѣзи четири ученика бѣхъ и азъ. Този походъ трая около единъ месецъ. Ний посетихме последователно: Одеса, Николаевъ, пакъ Одеса, Севастополъ, Ялта, Трапезундъ, Синопъ, отъ кждето направо се завърнахме въ Варна.

Поради този походъ занятията въ Машинното училище закъснѣха съ единъ месецъ и изпититѣ завършихме едвамъ къмъ м. юлий 1900 г. Следъ завършване на III курсъ напра-

вихме фотографическа снимка цѣлия випускъ съ началника на флота г. капитанъ II рангъ Пишонъ.

На 16 юлий 1900 г. излѣзе заповѣдь по флота, съ която ни произведоха „ученици машинисти I р.“ (мл. подофицери) и ни командироваха по разнитѣ параходи на практика. Менъ ме командироваха на яхта „Александъръ I“, кждето изслужихъ двегодишната практика. На 1 юлий 1902 год., когато изтече 5 годишния срокъ на обучение (3 теоритически и две практически години) уволниха въ запасъ възпитаницитѣ отъ випуска ми.

Преподаватели въ Машинното училище, до колкото си спомнямъ, бѣха: г. г. капитанъ-лейтенантъ инженеръ-маханикъ Божковъ; капитанъ-лейтенантъ инж.-механикъ Соларовъ; капитанъ-лейтенантъ Добревъ; лейтенантъ Недевъ; лейтенантъ Поповъ М.; мичманъ Винаровъ С.; лейтенантъ Винаровъ Ев.; мичманъ Саевъ; мичманъ Альовъ; механикъ Ламбертъ; механикъ Щрасеръ и др.

Ецинъ месецъ следъ завършване пълния курсъ на Машинното училище — на 3 августъ 1902 год. — постжпихъ на свѣрхсрочна служба — старши машинисъ на яхта „Крумъ“ отъ Дунавската флотилия. На 16 юлий 1904 год. бѣхъ уволненъ по болестъ, която придобихъ при изпълнение на служебнитѣ си обязанности, поради което бѣхъ пенсиониранъ, обаче сетохъ за обидно още младъ да получавамъ пенсия и се отказахъ отъ нея.

На 1. декемврий 1904 год. постжпихъ I механикъ на парахода „Борисъ“ на р. Дунавъ, а на 15. ноемврий 1908 год. напуснахъ и тази служба. На 8. декемврий 1908 г. постжпихъ на парахода „Янтра“ за I механикъ и капитанъ (изпълнявахъ и дветѣ длъжности) и служихъ тамъ до 15. февруарий 1913 г. Веднага следъ това бѣхъ назначенъ Инспекторъ техникъ-механикъ по контрола на парнитѣ котли и пр. при Министерството на търговията, промишленността и труда. Като такъвъ взехъ участие по изработване на „Закона за контрола на парнитѣ котли и пр.“, какъвто до моето постжпване нѣмаше, а службата се изпълняваше отъ единъ правилникъ. На 13. юний 1919 г. напуснахъ тази служба за да се отдамъ на частна практика. Сега притежавамъ: малка техническа работилница и паренъ локомотивъ съ вършачка.

\* \* \*

Общоевропейската война ме завари като Инспекторъ по парнитѣ котли и понеже бѣхъ освободенъ отъ военна служба, трѣбваше само единственъ азъ младъ човѣкъ, да се навъртамъ изъ Министерството, нѣщо, което не хармонираше съ моя патриотически духъ.

Ето защо, азъ незакжснѣхъ да помоля писменно Господина Началника на Флота, да благоволи и ме приеме въ фло-



та, кждето смѣтахъ, че ще бжда най-много полезенъ, обаче, адютанта на флота, по заповѣдъ на Началника на сжщия ми отговори:

„До Господинъ Яни Костовъ  
София.

Господине,

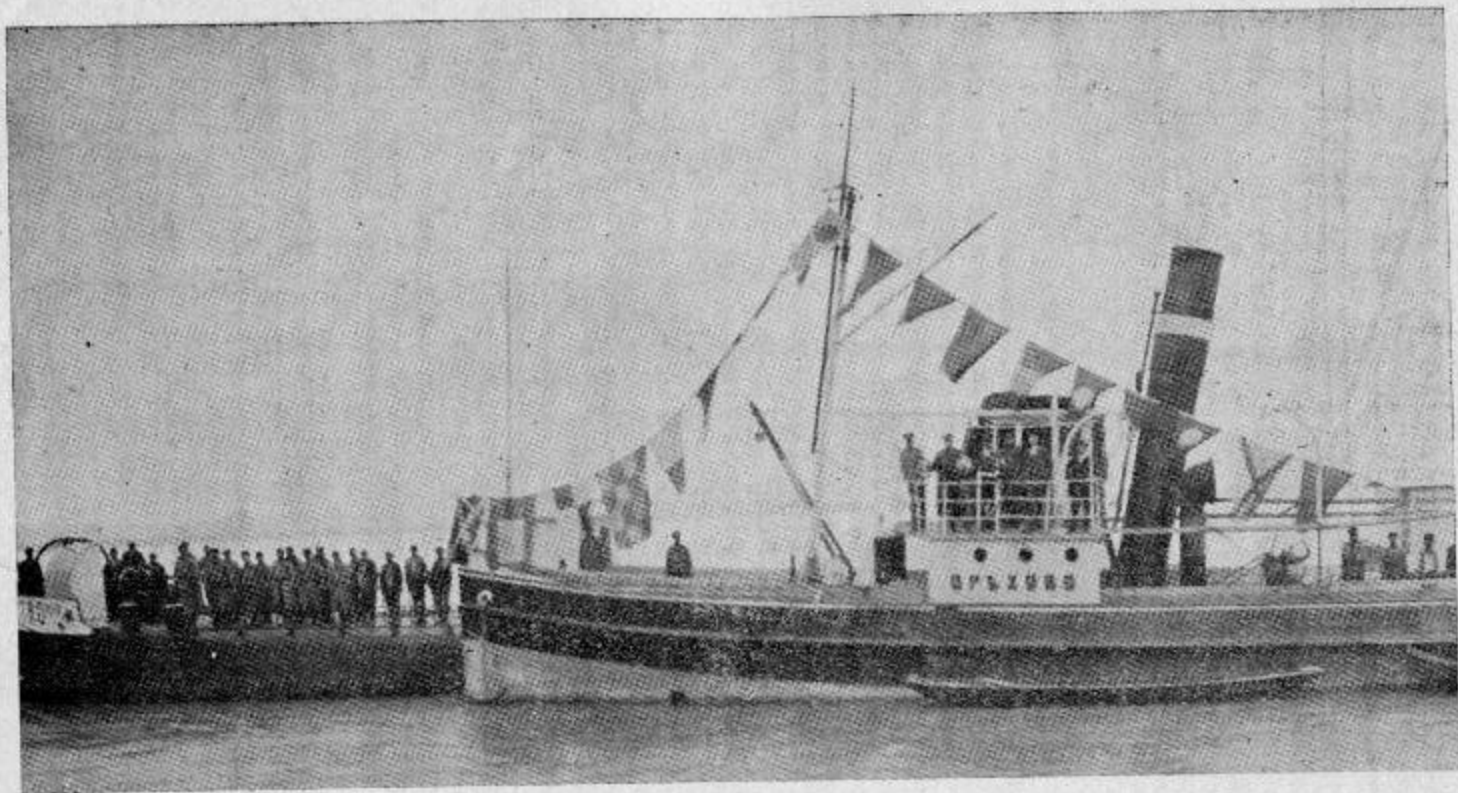
Подадената Ви молба до Началника на Флота се получи въ Щаба на флота. Той Ви благодари за добрата воля, че предлагате услугитѣ си безвъзмезно, макаръ да сте още болнавъ. Похвалява Ви за родолюбивото чувство, но за съжаление не може да удовлетвори молбата Ви, тъй като въ флота има доста още млади и здрави технически сили за използване.

29. X. 1915 год.  
гр. Варна.

Адютантъ на флота  
Лейтенантъ: (п.) Драгановъ.“

Този отговоръ не само, че не ме зарадва, но и ме опечали. Азъ потърсихъ удовлетворение на духа си другаде. Писахъ на Началника на Орѣховския Укрепенъ Пунктъ, съ когото се познавахъ отъ по-рано и когото помолихъ въ случай на война съ Ромъния да ме повика въ гарнизона си за да взема и азъ участие при единъ евентуаленъ десантъ на ромънския брѣгъ. Следъ получаване на писмото ми Началника на Орѣховския Укрепенъ Пунктъ, г. полковникъ Сиромановъ, веднага ме извика и ме назначи Началникъ на В. П. Депо — гр. Орѣхово. На 1. септемврий 1916 г. се обяви войната съ Ромъния, а на 4. срещу 5. с. м. 11 часа вечерята минахъ р. Дунавъ съ лодка и пленихъ ромънския параходъ „Тереза,“ когото преименовахъ „Орѣхово.“ Ромънцигѣ бѣха успѣли да взематъ отъ машината нѣкои части, като ексцентриковитѣ бугели, баланса на въздушната помпа, воднитѣ помпи, буталата и др. Всички тѣзи части възтановихъ на мои срѣдства въ работилницата си и на 20. ноемврий с. г. направихъ проба на машината, която излѣзе благополучна. На 22. ноемврий с. г. по заповѣдъ на началника на гарнизона направихъ демонстративенъ десантъ. Презъ деня заехъ островъ Попадия, а въ 2 часа презъ нощта успѣхъ да взема находящия се при ромънския островъ „Прундуголъ“ танкъ „Кредипетро № 1“, който се охраняваше отъ ромънски войници. Танка бѣше пълненъ съ 120 вагона ромънски петролъ. Сутринята къмъ 8 часа взехъ на влѣкало пълния съ петролъ танкъ и го докарахъ въ Орѣховското пристанище. Веднага следъ това по заповѣдъ началникъ гарнизона натоварихъ една дружина опълчение и я пренесохъ на ромънския брѣгъ, която къмъ 12 1/2 часа зае града „Бекетъ.“ Съ парахода „Орѣхово“ взехъ на влѣкало една баржа пълна съ бобъ, една баржа пълна съ царевица, една баржа пълна съ ечемикъ и две праздни баржи и ги отвожихъ въ Орѣховското пристанище.

Десанта, заповѣданъ отъ Главната квартира, се извърши безъ жертви. Той имаше за целъ да привлече ромънската армия къмъ Орѣхово, за да може безпрепятствено да се напра-



Парахода „Орѣхово“ (бившиятъ ромънски „Тереза“), плененъ и командванъ отъ възпитаника на Машинното училище Яни Костовъ, заедно съ пленения отъ него въ последствие ромънски танкъ „Кредипетро № 1“, плененъ съ петролъ, въ момента когато приближавайки Орѣховското пристанище, началникъ гарнизона г-нъ полковникъ Сиромаховъ е пресрещналъ парахода съ лодка и е поднесалъ букетъ отъ живи цвѣтя на командира на парахода „Орѣхово.“ 23. XI. 1916 год.

ви главния десантъ при гр. Свищовъ срещу ромънския градъ Зимничъ, която операция успя напълно. За механикъ на парахода „Орѣхово“ при извършване на десанта бѣше помощникъ механика Илия Дончевъ отъ гр. В. Търново, а за кърмчия — помощникъ лоцмана Никола Балкански отъ гр. Свищовъ и двамата отъ Дунавската флотилия, които една седмица преди десанта, минавайки да раздаватъ заплати на моряцитѣ по останалитѣ по разни пристанища баржи, при обявяване войната съ Ромъния, бѣха задържани въ Орѣховския гарнизонъ съ разрешение на главната квартира. Помощникъ механика Илия Дончевъ е мой съвипусникъ отъ Машинното училище.

Парахода „Орѣхово“ командувахъ до 15. февруарий 1917 г., на която дата съ протоколъ предадохъ на Дунавската флотилия въ гр. Русе.

Яни Костовъ.

16. X. 1930 год.  
гр. Орѣхово.

възпитаникъ на Машинното училище  
(1897—1902 г.), сега механикъ на частна  
практика въ гр. Орѣхово.

## СПОМЕМИ ОТЪ МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ 1897—1902 ГОД.



Иванъ Кръстевъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1897—1902 г.), сега маши-  
нистъ по Българскитъ държав-  
ни желѣзници — София.

Петдесетъ годишниятъ юбилей на нашата „алма матеръ“, ме подтикна къмъ размишления за едно славно минало, което не можеше да не ме разчувствува. Съ голѣмо вълнение вземамъ перото, за да напиша едно възпоменание отъ живота ми въ Машинното училище.

\* \* \*

Бѣше презъ 1897 г., м. юний, когато шестъ души млади момчета — тогавашниятъ ни випускъ, бѣхме въведени въ парусния корабъ „Асень“ на Дунава въ Русе, кждето квартируваше Дунавскиятъ флотъ. Тукъ на кораба трѣбваше да изучаваме, като новобранци, строеви занятия, словесно и морско дѣло. Командиръ на кораба бѣше лейтенантъ Абаджиевъ; негови помощници — мичманъ Альовъ и портупей-юнкеръ Драгановъ. Корабенъ боцманъ — Дамянъ Нешевъ. Словеснитъ занятия преподаваше мичманъ Альовъ, а останалитъ ни занимаваха съ практическитъ занятия на кораба: гребане съ лодки, строеви занятия съ пушки, плаване, качване по мачтитъ и рейкитъ — обучения, които съ ентузиязъмъ изпълнявахме. Презъ свободното време ловѣхме риба, което ни доставляваше особено удоволствие, както и на всички останали, които служеха въ Дунавскитъ части.

Началникъ на флота бѣше полковникъ Ангеловъ. Той много се интересуваше за нашето обучение и полагаше голѣми грижи за уредбата на училището, съзнавайки голѣмата нужда — по онова време — отъ добре обучени машинни техници, както за флота, така и за младата ни индустрия въ страната. Отъ тогава датира подобрието, както въ теоретическото, така и въ практическото обучение на школницитъ.

При започване на редовнитъ занятия най-любимиятъ ни преподавателъ бѣше инженеръ Петковъ, по-после на служба въ Б. Д. Ж., сега пенсионеръ — строителъ на катера „Калиакра“ — човѣкътъ, на когото дължимъ не само отъ нашия випускъ, но всички, на които е преподавалъ — голѣма бла-

годарностъ. Той ни закърми съ основитѣ на машинната техника; той ни занимаваше съ чертежи и чертане; той вдѣхна въ насъ знанията по механика. Съ своя благъ характеръ той спечели нашитѣ души и сърдца и ний съ наслада слушахме неговитѣ лекции и поглѣщахме техническитѣ знания — тѣзи знания, съ които ето вече тридесетъ и три години служиме на държава, на транспортъ, на индустрия и пр. и чрезъ които си изкарваме насщния хлѣбъ. И другитѣ ни преподаватели бѣха добри; за всѣкиго отъ тѣхъ би могло да се каже по нѣщо — отличително, свойствено нему. За жалость, нито мѣстото ни позволява това, нито съ време разполагамъ. При все това, не мога да не спомена за нѣкои отъ тѣхъ, които заслужаватъ да се знаятъ при това тържество.

Лейтенантъ Божковъ, тоже старъ пенсионеръ сега, който едва се крепи по Софийскитѣ улици, но когато се срещнемъ — въ него избликва онази енергия съ ентузиязмъ, каквато имаше преди 30 години. Той ми спомня за онѣзи славни времена, когато всичко цвѣтѣше въ нашата страна и наредъ съ всичко — и нашиятъ малкъ, но славенъ флотъ, съ своя арсеналъ въ Русе, на който той дълги години бѣ шефъ. Той ни преподаваше физика и технология и какъ? Само който го е слушалъ, може да има представа за практичния методъ по който ни преподаваше. Сжидински свързаненъ педагогъ. Всичко въ натура и всичко въ неговата „лаборатория“ — арсенала. Тамъ той ни учеше нагледно за образуването на парата въ парния котелъ и действието ѝ въ машината. Тамъ на огнището ни учеше какъ да заваряваме и пр. Най-последно — и какъ самитѣ ний, да се калимъ за предстоящитѣ тежки задачи, следъ като излѣземъ въ живота.

По-нататкъ не мога да не спомена името, свързано съ освободителното дѣло на Македония, на революционера и поетъ мичманъ Саевъ, който стана жертва по македонскитѣ чукари, за свободата на брата робъ. Той ни преподаваше български езикъ. Неговитѣ диктовки и теми, неговитѣ лекции, за сѣга винаги Македония. Четѣше ни за славния Пиринъ; възпѣваше Охридското езеро; диктуваше ни за Струга, за Скопие, за Велесъ. . . Когато замина за Македония, за да даде най-скжпото си — живота, ние плакахме — почувствувахме се сирачета. Нѣмаше вече кой да ни възпѣва македонскитѣ поля и гори; нѣмаше кой да ни разказва великитѣ дѣла на революционеритѣ за свободата на поробена Македония. Това бѣ — мичманъ Саевъ — поклонъ предъ паметята му!

Спомнямъ си за механикъ Тодоровъ, помощника на лейтенантъ Божковъ въ арсенала, цѣлъ омазанъ съ дългата синя блуза, развърта се изъ класната ни стая бърже и чертае съ тебешира по черната дъска, разправя ни кочегарно (огнярно) дѣло, за парнитѣ котли. Самъ той изпотенъ, пuffedка — като нѣкой товаренъ локомотивъ изъ нагорнище 25<sup>0/00</sup>.

Следъ него идва неспокойния мичманъ Винаровъ, съ неговата любима математика, логаритми, синуси-косинуси и незнамъ още що, които почти съмъ забравилъ. Покрай неговия веселъ характеръ бѣхме обикнали и сухата математика.

Ето и лейтенантъ Поповъ — черния, както го наричахме, по-после, командиръ на крейсера „Надежда“, предъ вида на когото коситѣ ни настрѣхваха. Четѣше ни лекции по Военно-Наказателния Законъ, който по нѣкога го чувствахме по главата си. Искаше отъ насъ да направи и успѣ, добре дисциплинирани и строги военни служащи и добри граждани.

Следва внушителната фигура на лейтенантъ Минковъ; тежъкъ, важенъ — сжщински морски капитанъ. Преподаваше ни морско дѣло. Искаше отъ насъ да станемъ добри моряци, да обикнемъ морето. „Бждецето на България е въ морето,“ казваше ни той. „Да изучаваме морското дѣло и морето, за да можемъ да го владѣемъ.“

Нѣма да изброяваме всички ратници въ училището по онова време, защото и безъ това — продължихъ доста. Може би, други другари — ще направятъ това. Считаю за дългъ, обаче, да изкажа искрення и сърдечна благодарностъ отъ страна на всички тогавашни възпитанници на училището, на всички началници, възпитатели и преподаватели по онова време, които полагаха грижи и трудъ, както за нашето обучение въ областта на машинната техника, така и за възпитанието, което ни дадоха. Смѣло можемъ да твърдимъ, че тѣ сж стократно оправдани. Тѣ могатъ да се гордѣятъ съ насъ, тѣхнитѣ възпитанници. На животѣ — нашитѣ благодарности и пожелание за здраве и дългъ животъ. На починалитѣ — Вѣчна имъ память!

Нашиятъ випускъ завърши втори курсъ въ Русе 1898/9 г., следъ което училището и ние бѣхме премѣстени въ Варна, кждето нашиятъ випускъ, положи основитѣ на Машинното училище въ Варна, сега преименовано въ Морско. По онова време се тури началото на морскиятъ ни воененъ флотъ, съ доставката на учебния крейсеръ „Надежда“ и съ идването въ България на французки инструктори, начело съ Пишонъ — назначенъ за Началникъ на Флота. Тамъ въ Варна, освенъ горнитѣ преподаватели имахме за такива още и французкитѣ инструктори механици: Ламбертъ и Брюмъ. При завършването на III-тия курсъ, бѣхме произведени въ звание машинисти и приети на практически занятия въ корабитѣ и катеритѣ на Дунава. На менъ, пишуция тия редове, ми се падна да служа въ крайсера „Надежда,“ съ когото имахъ възможността да направя нѣколко плавания покрай рускитѣ и турски брѣгове. Не мога да не отбележа едно нещастие, което се случи презъ 1901 г. при плаването ни за Николаевъ въ рѣката Бугъ. Командирятъ на крейсера „Надежда“ — Пишонъ, погрѣшилъ курса — при устието на рѣката Бугъ — и „Надежда“ удари на

„мина“ и легна на бордъ. Първоначално настана паника въ кораба, особено въ машинитъ. Но, дисциплината се въдвори скоро. Направи се опитъ — заденъ ходъ съ дветъ машини, но кораба не мръдна, защото бѣше здраво заоралъ въ пѣська. Дойде ни на помощ спасителенъ параходъ отъ Очаковъ, който на буксиръ ни изтегли и следъ това продължихме пѣтя си по рѣка Бугъ, за Николаевъ, отъ кждето после продължихме за Севастополъ и т. н.

Нашата любима „Надежда“ напуснахме съ голѣми надежди. Но, като че ли по ирония на сждбата, тя отлетя съ всички надежди на българския народъ. Тя бѣше задържана и разнебитена въ Съветска Русия следъ свѣтовната война. Но... нашитъ идеали сж още живи. Ний вѣрваме въ българския Богъ. Той ще възкръсне. Може би поколенията, които идватъ следъ насъ и които ще празнуватъ стогодишнината на Морското училище, ще сж щастливи да видятъ националното ни знаме и морскиятъ ни воененъ флагъ да се развѣватъ гордо и по Бѣлото море — предъ Дедеагачъ, Кавала, Солунъ и пр. — тамъ, кждето се развѣваха презъ време на победоноснитъ войни за свободата на брата робъ.

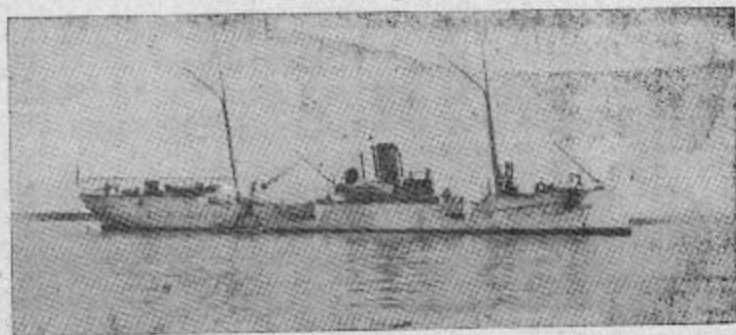
Презъ 1902 г., м. юний, завършихме службата си (петъ години), раздѣлихме се съ голѣма душевна мъжа и скърбъ, съ началници, преподаватели, колеги и всичко мило, което така бѣхме обикнали въ „майка флота“ и се впуснахме въ житейското море, за да прилагаме на практика нашитъ технически знания и си изкарваме насжщния хлѣбъ. Ето вече 29 (двадесетъ и деветъ) години, въ частната индустрия, параходи, желѣзници — ние работимъ безупречно, ние се гордѣемъ съ нашата „алма-матеръ,“ съ нашето Машинно училище. Но и училището има съ какво да се гордѣе, неговитъ възпитаници прѣснати изъ цѣлата страна — днесъ служатъ неуморно, безкористно — не само на машинната техника и електротехника, но и на бждещето културно развитие на нашата злощастна страна. Тя ще бжде, обаче, спасена — преди всичко — отъ техниката и техницитъ. Безразлично отъ кой клонъ. Нашата задача и длъжностъ, днесъ не може да бжде друга, освенъ и училища, и възпитанници и възпитатели, заедно съ цѣлия български народъ, особено интелегенцията му, да си подадемъ ржка и заедно всички, да работимъ за преуспѣването и излизането ни отъ тази стопанска криза. Между другото — чувствуването на подобни юбилеи иматъ и тая задача: *като се спомни миналото — да се посочатъ и трасиратъ пѣтищата на бждещето.*

На края, нека ми бжде позволено — да извикамъ: Слава и честь на родоначалницитъ на Морското училище, на бившитъ и настоящи ржководители, възпитатели и преподаватели. Животъ и здраве на неговитъ възпитанници, които все така да разнасятъ и служатъ на културата въ нашата страна,

за да може въ недалечно бъдеще да се възстанови и развие, както търговският ни, тъй и военният ни флотъ, та да развѣватъ националният ни трицвѣтъ по всички краища на свѣта и да му напомнятъ, че българският народъ живѣе и ще живѣе — въпрѣки всичко!

Иванъ Кръстевъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1897—1902 г.), сега машинистъ по Българскитѣ държавни желѣзници — София.



Българскиятъ кръстосвачъ „Надежда“, кждето дълги години сж практикували възпитаницитѣ на Машинното училище. Следъ свѣтовната война кръстосвача „Надежда“ бѣ изпратена на ремонтъ въ Русия (Севастополь) и тамъ въ последствие задържанъ отъ болшевицитѣ.



## ЕДНО КОРАБОКРУШЕНИЕ ВЪ БАЛТИЙСКО МОРЕ.



Манолъ Ивановъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1893—1903 г.), сега преподавателъ въ Морскитѣ специални школи при Морска учебна часть — Варна.

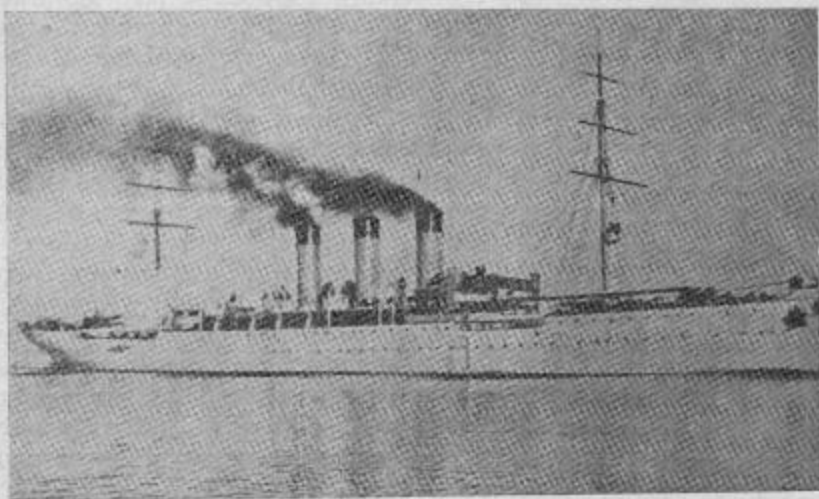
Следъ създаване на Черноморския ни флотъ съ доставяне кръстосвача „Надежда“ дойдоха на служба у насъ инструктори отъ французкия воененъ флотъ на чело съ капитанъ-лейтенантъ Пишонъ за началникъ на младия ни флотъ. Договорния срокъ на тия нѣколко души инструктори приближаваше да изтече и трѣбваше да се подготвятъ наши хора и поематъ фактическото управление на машинитѣ и ржководството на техническото развитие на малкия ни флотъ. Ето защо щабъ на тогавашния ни флотъ, съ разрешение на Министерството на войната, реши да изпратятъ нѣколко души възпитаници отъ Морското машинно училище на специализация въ руския воененъ флотъ, гдето да разширятъ теоритичнитѣ си и практични познания и смѣнятъ после французкитѣ машинни техники въ нашия флотъ. Такива познания можаха да получатъ въ руския учебенъ корабъ „Океанъ“

отъ Балтийския флотъ, гдето сжщо се усъвършенствуваха рускитѣ машинни офицери.

Презъ м. мартъ 1905 г., когато бѣхъ на свърхсрочна служба въ флота, бѣхме изпратени въ руския Балтийски флотъ следнитѣ четири души възпитаници отъ Машинното училище: азъ, Методи Матакиевъ, (отъ дълги години вече преподавателъ въ Софийското Механико-техническо училище, а сега въ Ж. п. училище), Д. Поповъ, (отдавна и до сега главенъ механикъ въ мелницата на х. Петровъ при гара Ямболъ) и покойния Хр. Алексиевъ, който бѣше следъ това преподавателъ въ Текстилната училище — Сливенъ. И четиримата бѣхме на служба въ кръстосвача „Надежда“. Сжщитѣ дадохме задължение, че следъ завръщането си отъ Русия, ще служимъ още три години съ заплата и права споредъ дадения ни механически чинъ и класъ.

Следъ пристигането ни на кораба „Океанъ“, ние скоро свикнахме съ тамошната обстановка, съ езика, съ машинитѣ

и тамъ прекарахме цѣли две учебни години, като накрай държахме и изпитъ по тѣхната програма. Издържахме и четирмата изпита си, дадоха ни съответни дипломи и бѣхме произведени въ чинъ прапорщици. Върнахме се въ България всѣки на мѣстото си въ „Надежда“, но чинъ и служби, съгласно ус-



Учебниятъ корабъ „Океанъ“ отъ руския Балтийски флотъ, където сж практикували наши ученици — машинисти презъ 1905—1906 г.

ловията на задължението, което дадохме, необяснимо защо не ни дадоха и продължихме носене на тригодишната задължителна служба, като че ли не сме задгранично школували и плавали.

Много вода изтече отъ тогава, много нѣща отидоха въ архивата на забравата, но споменътъ за едно корабскрушение, което преживѣхме съ „Океанъ“ на 2. декемврий 1905 г. между градоветъ Виндава и Либава, остана въ паметта ми и ще го сподѣля съ читателя. Населението въ градътъ Виндава е отъ естонци, които бѣха направили революционенъ опитъ да се откъснатъ отъ Русия, като опредѣлили за свой князь единъ фабрикантъ на кибритъ. За усмиряване разбунтувалото се население бѣше изпратенъ нашия корабъ „Океанъ“, който съ пристигането си предъ града хвърли котва вънъ отъ пристанището и изпрати на брѣга единия отъ четиритѣхъ си парни катери съ команда подъ началството на офицеръ за да разузнае какво е положението въ града. Катерътъ замина, но забави връщането си и командиря на „Океанъ“ (не помня кой вице-адмиралъ бѣше) не можа да разбере какво става съ командата и самия катеръ. Той се побоя да не би командата да е задържана въ града. Да се приближи по-близо до пристанището той не смѣеше, защото бѣше минирано. Нощта настъпи при едно много бурно и съ снѣжна виелица време, а ка-

тера все още не се връщаше. Командирътъ нареди да се сигнализува съ ракети, но отъ брѣга нищо не отговориха. Тогава за да разбере какво става съ катера той заповѣда и се дадоха нѣколко изстрела съ едно отъ по-малкитѣ орждия. Изплашеното население като помислило, че „Океанъ“ почва бомбардирането на града започна да бѣга вѣнъ отъ него. Едва тогава отъ брѣга сигналуваха, че катерътъ е тамъ, а когато на следния день по обѣдъ той успѣ да се прибере при насъ стана ясно, че на три пжти той правилъ опитъ да излѣзе и дойде при насъ, но не успѣлъ поради голѣмата буря и силно вълнение, които бѣха изкривили носа му при тия опити. Впрочемъ той и когато успѣ най-сетне да дойде, това стори пакъ при голѣмо вълнение. Бѣхме го вече закачили на талитѣ за издигане, когато една голѣма вѣлна го сткачи и благодарение, че бѣше още подъ пара и огъня не бѣше загасналь, можѣ съ свой ходъ да се приближи отново за да го издигнемъ на „Океанъ“.

Отъ донесенията се разбра, че населението се е усмирило и прибрало. „Океанъ“ вдигна котва и се отправихме за Либава. Държахме курсъ между едни подводни скали и единъ фаръ, обаче вѣесто да се следи огъня на фара, погрѣшно сме се ориентирали по огъня на една подвижна брѣгова охрана, което и стана причина да врѣхлетимъ на тия подводни скали въ таково лошо време. Блѣснахме се въ скалитѣ и „Океанъ“ седна върху имъ. Веднага последва заповѣдъ за даване пѣленъ заденъ ходъ, но помощникъ старшия механикъ Косюра отказа да изпълни заповѣдта за да не се повредятъ както машинитѣ, тѣй и винтоветѣ на кораба. („Океанъ“ бѣше съ две машини — съ два винта). Благодарение на тоя отказъ, винтоветѣ бѣха запазени и следъ отдрѣпването ни отъ скалитѣ можяхме съ свой ходъ да стигнемъ въ Либава.

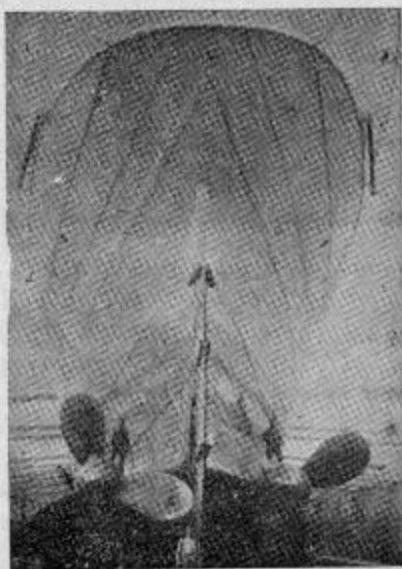
Веднага следъ засѣдането ни върху скалитѣ поискахме по радиото помощъ отъ Либавското военно пристанище „Александъръ III“, но такава ни отказаха поради лошото време. Така възсѣднали върху тия скали прекарахме деветнадесетъ часа, презъ което време пробойнитѣ на кораба ни се увеличиха, водата навлѣзе въ тритѣ огнярни отдѣления, загаси огньоветѣ на двадесетъ и единъ отъ котлитѣ ни, а останаха подъ пара само още шесть котела. (Като учебенъ корабъ „Океанъ“ имаше модерни за тогашното време три групи котли: първата „Яроу“, втората „Торникрофтъ-Шулцъ“ и третата — отъ една страна „Белвилъ“, а отъ другата „Никлосъ“, както и всички видове помпи — Вортингтонъ, Блэкъ, Виръ и др., опрѣснители и пр.)

Така се случи, че не много преди отпжтуването ни за Виндава стария екипажъ бѣше уволненъ и замѣненъ съ новъ, който не бѣше още свикналь и запознатъ подробно съ работата. Който е запушвалъ пробойни, който е уравнивалъ

нахлуващата вода въ разнитѣ отдѣления на загиващъ корабъ, който е нагласявалъ и управлявалъ водоотливнитѣ корабни сръдства, знае и може да си представи колко това е още по-трудно съ неопитенъ екипажъ.

Само ние четирмата българи, възпитаници на Морското машинно училище, бѣхме най-опитнитѣ — не говоря за машинно-офицерския съставъ, който естествено е, че нѣмаше защо да се смѣнява — и бѣхме разпредѣлени: М. Ивановъ за старши на дѣсна машина; М. Матакиевъ за старши на лѣва машина, а Д. Поповъ и Хр. Алексиевъ заведующи групитѣ котли.

Всички работихме непрекъснато и следѣхме за запушването на пробойнитѣ, за водоотливнитѣ сръдства и приспособления, где и какъ нахлува водата и какво е равновесието на та. Но въпрѣки ния прощавания, ние усилено работѣхме съ спомагателнитѣ сръдства, до като най-сетне бѣхме озарени отъ спасението ни. Следъ 19 часа пристигнаха два ледокола и единъ голѣмъ параходъ, който, обаче не можѣ да се доближи и ни помогне, страхувайки се отъ скалитѣ. „Океанъ“ спусна дветѣ си ко:ви и се заpriteгля по тѣхъ, като едновременно съ това двата ледокола го теглѣха и най-сетне се освободи отъ проклетитѣ скали. Бѣхме поставили пластиръ, който се изпожса. Поставихме новъ такъвъ и тъй „бинтувани“ ние се завърнахме съ свой ходъ въ Либава, гдето въ сухия докъ цѣли 5 месеца поправяха силно повредената подводна часть на кораба.



Кърмовата часть на учебниятъ корабъ „Океанъ“ отъ руския Балтийски флотъ, кждето сж практикували наши ученици машинисти презъ 1905—1906 год. Кораба е въ сухъ докъ. Върху лѣвия му винтъ е младши подофицеръ М. Матакиевъ, а върху дѣсния — старши подофицеръ М. Ивановъ.

Маноля Ивановъ,

възпитаникъ Машинното училище (1898—1903 г.), сега преподавателъ въ Морскитѣ специални школи при Морска учебна часть — Варна.

## СПОМЕНЪ.



Стайко Георгиевъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1901—1907 г.), сега заведующъ Желѣзопътното депо въ гара Червенъ брѣгъ.

Свършихъ V гимназиаленъ класъ въ гр. Видинъ въ 1901 год. и веднага постъпихъ въ Машинното училище въ Варна, което имаше 6 годишенъ курсъ (три теоретически и три практически години). Завършихъ училището въ 1907 г. Началникъ на училището бѣше инженеръ-механикъ лейтенантъ Соларовъ. Сжщиятъ той ни бѣше и преподавателъ. Освенъ него наши преподаватели бѣха: лейтенантъ Серафимовъ, мичманъ Ір. Костовъ, мичманъ Касабовъ, корабостроителъ Родевъ, инженеръ-електротехникъ Велчевъ, Д-ръ Флори и други нѣкои, които вече не помня.

Въ първия курсъ постъпихме всичко 18 души, а завършихме училището 10 души. Другитѣ 8 души презъ време на обучението бѣха уволнени по слабъ успѣхъ.

Презъ време на тригодишния теоритическия курсъ всѣки присжтственъ день имахме занятия — преди обѣдъ теория, а следъ обѣдъ практически занятия въ работилницата, която тогава се завеждаше отъ механикъ Христовъ. Следъ привършване на тригодишния теоритически курсъ ни разпредѣлиха на практика, споредъ старшинството на успѣха ни, така: една частъ — въ учебния кръстосвачъ „Надежда“, друга частъ — въ Дунавската флотилия и трета частъ — въ Портовото капитанство въ Варна.

Следъ свършването на училището, въ 1903 година, постъпихъ на служба като машинистъ въ Българскитѣ Държавни Желѣзници. Въ 1916 година ме повишихи дѣломайсторъ въ Желѣзопътното депо и работилница, а отъ 1925 година съмъ Заведующъ Желѣзопътното депо въ Червенъ Брѣгъ.

Стайко Георгиевъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1901—1907 г.), сега заведующъ Желѣзопътното депо Червенъ Брѣгъ.

## ЕДНА РАВНОСМЪТКА.

(Споменъ).



Томъ Михайловъ Томовъ, възпитаникъ на Машинното училище (1901—1907 г.), дългогодишенъ ръководителъ на краткосрочни технически курсове, сега на частна практика въ София.

Тя е нужна — за да видимъ где бѣхме и где стигнахме, а още повече — какъ стигнахме. Това е то ползата отъ равносмѣтките.

Моята такава равносмѣтка, която тукъ ще изложа, трѣбва да се оправдае съ обстоятелството, че и азъ съ скромнитѣ си сили съмъ частица отъ „производството“ на Морското машинно училище, което сега чествува своето 50 годишно сществуване.

Родилъ съмъ се на 12 септемврий 1883 г. въ старопрестолния ни градъ В.Търново. Отъ кжщи до по-горнитѣ класове на Велико Търновската гимназия и старинитѣ на Хисаря и Трапезица — това е най-вече пжтя ми до 20 августъ 1901 г., на която дата стигнахъ въ Варна и бѣхъ подложенъ заедно съ останалитѣ ми съвипускници на приемненъ изпитъ, а следъ това и на медицински прегледъ като кандидати за възпитаници на Машинното училище.

Отъ многото кандидати бѣхме приети: азъ, Спиро Кметовъ отъ София (сега началникъ отдѣлъ въ трамвайната работилница — София); Из. Кехлибаровъ отъ гр. Габрово (сега индустриалець въ металната индустрия — гр. Бургазъ); Лазаръ Стефановъ отъ с. Габаре — Казанлъшко (сега заведующъ ж. п. депо Б. Д. Ж.); Досю Андрейчевъ отъ гр. Габрово (сега покойникъ); Стефанъ Маниковъ отъ гр. Казанлъкъ (сега на частна практика въ София); Христо Пѣевъ отъ гр. Габрово (бившъ учителъ въ Техническото училище Габрово, а сега пенсионеръ); Стайко Георгиевъ отъ гр. Видинъ (сега заведующъ ж. п. депо Червенъ Бръгъ); Асенъ Николовъ отъ гр. Ловечъ (сега индустриалець — фабрика „Текстиль“ въ Варна); Несторъ Сарафовъ отъ гр. София (не знамъ сега къде е и какво прави); Борисъ Ташевъ отъ гр. Т. Пазарджикъ (сега механикъ въ Търговската Банка и собственикъ на земледѣл. машини); Петъръ Маневъ отъ гр. Ловечъ (сега покойникъ); Георги Христовъ отъ гр. Т. Пазарджикъ; Желю

Атанасовъ отъ Ст. Загора; Георги Петковъ отъ Плѣвень; Ив. Петровъ отъ Плѣвень; Михаилъ Станчевъ отъ Силистра и Георги Промковъ отъ гр. Габрово.

На 1 септемврий 1901 г. ни облекоха въ моряшки дри въ Портовата рота, гдето прекарахме едномесечно стро-ево обучение. Командиръ на ротата ни бѣше покойния капитанъ-лейтенантъ Карамаждраковъ, а взводенъ подофицеръ — по-сетнешния корабникъ на „Яхта Крумъ“ и боцманъ въ Дунавската флотилия — Русанъ Колевъ. Въ края на месецъ септемврий ни преведоха и заведоха вече въ училището, което се намираше на ул. „Княжеска“ — зданието на днешния институтъ за глухонѣми.

Още презъ първото полугодие на 1901—1902 г. бѣха изключени по слабъ успѣхъ съвипускниците ми: Георги Христовъ, Желю Атанасовъ, Ив. Петровъ, Михаилъ Станчевъ и Георги Промковъ, а Георги Петковъ бѣше приведенъ на кръстосвача „Надежда“ за доискарване моряшката си служба. Тѣй, че отъ 18 души постъпили, завършихме първия курсъ само 12 души. Въ втория курсъ не можа да завърши съ насъ курса съвипускника ни Борисъ Ташевъ, а остана съ следния подирѣ ни випускъ, а покойния ни съвипускникъ Петъръ Маневъ бѣше изпратенъ по лошо поведение да доизкара моряшката си служба въ кръстосвача „Надежда“. Така, че въ втория курсъ завършихме 10 души — сжщитѣ, които завършихме по-после и третиятъ курсъ отъ теоритичния отдѣлъ на училището.

Началници въ училището ни бѣха: инженеръ-механикъ лейтенантъ Соларовъ, неговъ помощникъ — мичманъ II р. Костовъ, а по-сетне — мичманъ II р. Касабовъ, фелдфебелъ Върбанъ Добруджански, взводенъ подофицеръ Ат. Стояновъ, а преподаватели: лейтенантъ Соларовъ, лейтенантъ Божковъ, мичманъ Серафимовъ, мичманъ Костовъ, електроинженеръ Велчевъ, корабостроителъ Родевъ и медицински лѣкаръ Д-ръ Флори.

Следъ завършване тригодишния теоритиченъ курсъ и полагање зрѣлостенъ теоритиченъ изпитъ бѣхме изпратени на корабитѣ, по успѣхъ, а именно: азъ, Лазаръ Стефановъ, Ст. Маниковъ, Христо Пѣевъ, Стайко Георгиевъ и Ив. Кехлибаровъ — на кръстосвача „Надежда“ по море; Спиро Кметовъ — на военния транспортъ „Александъръ I“; Досю Андрейчевъ и Асѣнъ Николовъ — на княжеската яхта „Крумъ“, а Несторъ Сарафовъ — на военния транспортъ „Симеонъ Велики“ — по Дунава. Това разпредѣление се запази презъ цѣлия три годишенъ срокъ на практиката ни, следъ което на 1 септемврий 1907 г. ние завършихме срока на техническото ни обучение и бѣхме уволнени за да навлѣземе въ живота. Всѣки отъ насъ направи това, което указахъ,

като изброявахъ въ началото на равномѣтката си имената на съвипускниците ми.

Настъпиха времена тежки, времена на упорити борби за обединение на племето ни. Въ Балканската война получихъ назначение и носихъ службата въ Неподвижна отбрана отъ флота на Негово Величество на наблюдателния пунктъ въ Евксиноградъ, — а въ общоевропейската война получихъ назначение въ 1 пехотна Софийска дивизия — нестроева рота — 42 пеши полкъ.

Къмъ края на войната въ 1918 год. бѣхъ изпратенъ въ школата за запасни офицери въ с. Княжево, гдето ме и завари демобилизацията и като школьникъ взехъ участие въ действията по защита на столицата.

Отъ 1 септемврий 1907 год. и до сега ето вече почти четвъртъ вѣкъ (24 години), се занимавамъ само съ техническа работа и то на частна практика безъ да имамъ даже единъ день държавна служба. Идушата година за мене е четвъртъ вѣковна юбилейна техническа дейностъ на частна практика. Отъ 22—23 години вече непрекъснато се занимавамъ съ ръководство на краткосрочни (3—6 месечни) технически курсове изъ цѣлата страна. Изминатия пжтъ ми позволява да съмъ доволенъ. Отъ извлеченията на съответнитѣ книги за курсоветѣ, които съмъ ръководилъ, се вижда, че до сега съмъ далъ основна техническа просвѣта на 1984 души. Курсоветѣ, които съмъ ръководилъ, може да се раздѣлятъ на две части: отъ 1907—1920 г. — за подготовка на практики машинисти и огняри по локомотиви, парни котли и машини, вършачки и др. земеделски машини, а отъ 1920 г. и до днесъ — за разни видове двигатели съ вътрешно горение, автомобили, трактори и вършачки. Курсоветѣ ми сж заемали есенното и пролѣтно годишни времена, а презъ лѣтото и зимата съмъ се занимавалъ съ ремонтъ на машини и техническо представителство.

Индустрията ни ме е винаги интересувала и съ радостъ съмъ слушалъ за напредъка на много възпитаници на училището ни. Особенно ми е приятно да чувамъ кога ми разказватъ за стария ни колега Ив. Недковъ, за голѣмия индустриаленъ успѣхъ на моя съвипускникъ г. Асенъ Николовъ, съ неговитѣ текстилни произведения въ гр. Варна, както и на съвипускника ми Ив. Кехлибаровъ съ машинно-леярното му производство въ Бургазъ. Впрочемъ не останахъ и азъ незаразенъ отъ непосредствено участие въ нея и случай е да кажа, че понастоящемъ имамъ една маслобойна инсталация въ с. Годечъ Софийско и една бичкиджийница въ с. Зимевица — Софийско.

Въ течение на ето вече почти четвъртъ вѣкъ азъ изучавахъ основно земеделскитѣ машини, условията въ България за работа съ тѣхъ и въ резултатъ на всичко патенто-



вахъ свой собственъ моделъ вършачка. Патентовахъ сжщо машинка, която да отдѣля слънчогледовото зърно отъ плода му, а сжщо патентовахъ една машинка за чукане на конопъ (за гръстене).

Нуждата отъ ржководства по земледѣлски машини ме подтикна и преди години издадохъ своята книга „Ржководство по вършачкитѣ.“ Готова за печатъ е и книгата ми: „Локомобилни парни котли и машини“, но времето за издаването ѝ сега е много неудобно.

Това е то крайната ми равностѣтка за четвъртъ вѣковна техническа дейность. А по-нататкъ . . . по-нататкъ — каквото Богъ помогне!

Тома Михайловъ Томовъ,  
възпитаникъ на Морското училище (1901 — 1907 година), сега на частна техническа практика въ София. (Ул. „Раковска“ № 43).

## СПОМЕНИ ОТЪ МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ ВЪ ГР. ВАРНА.



Пенка Генова,

първата българска телеграфистка (отъ 1880 г.), майка на възпитаника отъ Машинното училище Георги Геновъ (1902—1907 г.).

По случай 50 годишния юбилей на това училище си спомнямъ единъ важенъ случай, който случай го издигна на висотата на сегашното му положение.

Презъ 1902 год., поради силното желание на единствения ми синъ *Георги Геновъ* да постъпи въ това училище, въпрѣки моето желание, се принудихъ лично да го заведа въ Варна и да видя порядкитѣ и реда въ училището. На 15 августъ 1902 год. пристигнахме въ Варна и отидохме въ училището—при началника г. лейтенантъ Соларовъ, сега покойникъ, който бѣ тѣй любезенъ да ни разведе изъ училището, въ спалнитѣ стаи, столовата и занимателнитѣ стаи, гдето бѣше всичко въ образецъ редъ и чистота. Следъ това ни заведе въ работилницата.

При влизането ни, мене ми стана много тежко, като видѣхъ ученицитѣ оцапани и очернени да извиватъ чуковетѣ по наковалнитѣ и ми се поиска веднага да взема сина си и се върна съ него въ Велико Търново.

Обаче синъ ми категорически отказа, като ми заяви, че живъ нѣма да излѣзе отъ това училище, ако не завърши образованието си въ него. Г-нъ лейтенантъ Соларовъ ме убеди да не се противопоставямъ на влечението на сина си и азъ се принудихъ да го оставя.

На връщане отъ работилницата, г-нъ лейтенантъ Соларовъ ме покани наново въ училището, за да ми обясни, че това училище, за съжаление, не е признато за завършено сръдно учебно заведение и че ученицитѣ излизатъ отъ него като прости работници безъ диплома, безъ да иматъ възможностъ да продължатъ образованието си по специалността си.

Никой, каза ми, уважаемия г-нъ лейтенантъ Соларовъ, не се е заинтересувалъ за сждбата на това училище, за тия деца, които следъ като се мжчатъ 6 години въ теория и тежка практика по параходи и работилници, ще излѣзатъ безъ подходящъ дипломъ.

Менъ ми е мило и жалъ, продължи той, за тия деца, които сж все интелигентни съ V и VI-то класно образование, да ги пуствна като прости техници, когато огечеството ни има голъма нужда отъ срѣдни техници и механици -- сѣси синове, вмѣсто самозваннитѣ чужденци, които заематъ тия длъжности.

Този важенъ въпросъ ме много заинтересува и следъ завръщането си въ Велико Търново, азъ като чиновничка по телеграфитѣ и пощитѣ, въ 1903 г., пожелахъ да се премѣстя въ София съ цель да работя и по въпроса за признаване на Машинното училище въ Варна за срѣдно учебно заведение чрезъ познатитѣ ми народни представители, тѣй като въ това време заседаваше Народното събрание.

Следъ пристигането ми въ София, най-напредъ се явихъ въ Военното министерство при покойния сега генералъ Радко Димитриевъ -- тогава полковникъ, описахъ му положението на това училище, неговото значение и ползата за родината ни.

Г-нъ Димитриевъ взе присърдце този въпросъ, като самъ се интересува да се узакони това мое желание за бждещето на сина ми и за бждещето на толкова много други младежи; излизащитѣ отъ това училище ученици трѣбваше да притежаватъ дипломъ за завършено срѣдно техническо образование. Той ми даде и упѣтвания къмъ кого и какъ трѣбва да се обърна въ Народното събрание за уреждане на този въпросъ.

Започнахъ да се срещамъ съ многото мои и на семейството ми познати народни представители, като имъ говорѣхъ по този важенъ въпросъ, апелирайки къмъ тѣхния патриотиченъ духъ, да се застъпятъ предъ мнозинството въ Народното събрание да прокаратъ и узаконятъ въпроса за признаване срѣдно техническо образование на завършилитѣ Машинното училище възпитаници.

Всички народни представители, освѣтлени по този въпросъ, се застъпиха съ готовность, като убедиха и по-голѣмата частъ отъ другаритѣ си да гласуватъ за приемането на законопроекта. Най-сетне, предложението се прие на второ четене съ голѣмо болшинство, обаче имаше и противни гласове.

Азъ стояхъ между публиката и слушахъ съ голѣмо вълнение развоя на дебатитѣ. Виждайки благополучното разрешение на въпроса, азъ напустнахъ бързешкомъ Народното събрание и веднага отидохъ при г-нъ полковникъ Р. Димитриевъ, който живо се интересуваше отъ него и му съобщихъ добрия резултатъ, което много го зарадва. Отъ тамъ, пакъ бързишкомъ, отидохъ за телеграфната станция и подадохъ бърза телеграма до началника на Машинно училище г-нъ лейтенантъ Соларовъ, че интересувания го важенъ въпросъ е разрешенъ благополучно отъ Народното събрание.

Следъ 2 часа азъ получихъ дълга благодарственна телеграма отъ всички офицери и ученици, въ която изказваха радостта, че съмъ станала причина да се реализира и завърши благополучно най-важния въпросъ за бъдещето на учащите се младежи — да излѣзатъ отъ това училище съ дипломъ за завършено срѣдно техническо образование, за да могатъ да продължаватъ образованието по специалността си и въ странство. Така направихъ и азъ съ сина си, когато следъ завършване на образованието му въ училището, изпратихъ въ Германия, за да продължи образованието си по техническата специалностъ.

И така следъ много тичане, трудъ и главоболия, въ 1904 г., училището бѣ признато отъ Народното събрание за срѣдно учебно заведение.

Азъ бѣхъ много радостна, че се увенча съ успѣхъ немурния ми трудъ и вѣрвахъ, че и всички други родители на учащите се въ него време ученици сж почувствували същата радостъ.

Ст. София,  
6. VIII. 1930 г.

Пенка Генова.  
първа българска телеграфистка (отъ 1880  
година), сега живуща въ София.

## СПОМЕНЪ.



Запасенъ технически мичм. II р.  
Терзиатанасовъ Юрданъ Николовъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1903—1909 г.), сега окръ-  
женъ инспекторъ по контрола  
на парнитѣ котли въ В. Търново.

Постъжихъ въ Машинното учи-  
лище въ 1903 година. Следъ навър-  
шване задължителния 6 годишенъ  
срокъ (три теоритически и три прак-  
тически години) презъ 1909 г. бѣхъ  
уволненъ при звание старши подо-  
фицеръ.

Презъ дветѣ войни взехъ уча-  
стие като запасенъ подофицеръ, а  
въ послѣствие като запасенъ офи-  
церъ. Презъ тия войни, като маши-  
нистъ отъ Дунавската флотилия,  
бѣхъ на служба въ Арсенала, па-  
рахода „Варна“ и Пристанищното  
коменданство въ Ломъ. Като офи-  
церски кандидатъ и мичманъ II р.  
заемахъ служба по транспорта на  
хранитѣ и пристанищната служба.  
Следъ привършването на свѣтов-  
ната война (следъ демобилизацията)  
останахъ за кратко време (до раз-  
формирането на военния флотъ) на  
действителна служба въ Бѣломор-  
ската часть — младши офицеръ въ  
минната рота въ Деде-Агачъ.

Следъ уволнението ми въ запаса промѣнихъ нѣколко  
държавни служби. Сега съмъ окръженъ инспекторъ по кон-  
трола на парнитѣ котли въ гр. В. Търново.

Доволенъ съмъ, че завършихъ Машинното училище и  
то най-вече затова, че тамъ се въоръжихъ съ практически  
познания и дисциплина и привикнахъ къмъ трудъ, което су-  
хитѣ познания въ гимназията не щѣха да ми дадатъ.

Азъ и моитѣ колеги — възпитаници на училището —  
дължимъ голѣма благодарностъ къмъ нашитѣ бивши начал-  
ници, възпитатели и преподаватели, които сж работили неу-  
морно за уреждане живота въ училището и издигането му  
на днешната завидна висота, на която то стои.

Запасенъ мичманъ II рангъ

Юрданъ Николовъ Терзиатанасовъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1903—  
1909 г.), сега окръженъ инспекторъ по контро-  
ла на парнитѣ котли въ гр. В. Търново.

## СПОМЕНЪ.



Иванъ А. Сивковъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1904—1909 г.), сега инже-  
неръ въ фабриката за вагони  
„Здравина“ въ Дръново.

Постъпихъ като ученикъ-ма-  
шинистъ въ Машинното училище—  
Варна на 1. септемврий 1904 год.  
Началници на училището ми бѣха:  
въ първи курсъ — г-нь инженеръ-  
механикъ лейтенантъ Соларовъ, а  
въ II. и III. курсъ — г-нь капитанъ-  
лейтенантъ Д. Добревъ. Следъ свър-  
шване на III. курсъ бѣхъ изпратенъ  
на практика въ учебния кръстос-  
вачъ „Надежда“. Тамъ служихъ око-  
ло 6 месеца, следъ което бѣхъ пре-  
мѣстенъ за старши машинистъ на  
миноносецъ „Храбри“, комуто презъ  
това време правѣха проби за прие-  
мането му. На сѣщия миноносецъ  
прослужихъ до 1. септемврий 1909  
г., когато изтече задължителната  
ми служба и бѣхъ уволненъ въ за-  
паса.

Още сѣщата година постъ-  
пихъ студентъ въ Кралското Висше  
техническо училище въ Берлинъ.

Презъ Балканската война из-  
пълнявахъ длъжността помощникъ механикъ на миноносецъ  
„Шумни“. Следъ войната продължихъ следването си и пър-  
вата година отъ свѣтовната война, като мобилизиранъ по-  
дофицеръ, бѣхъ преподавателъ въ Машинното училище по  
следнитѣ предмети: механика, геометрично чертане, нѣмски  
езикъ и асистентъ на г-нь инженеръ Христовъ по парни ма-  
шини. Сѣщевременно работихъ и като инженеръ въ Техни-  
ческото отдѣление на флота. Въ флота служихъ до лѣтото  
1916 год., когато бѣхъ премѣстенъ въ пионернитѣ ж. п. вой-  
ски, откъдето ме командироваха инженеръ по Българскитѣ  
Държавни Желѣзници.

Отъ 7 годишната ми служба въ флота, особено като  
ученикъ, при всички изживѣни несгоди, имамъ най-мили и  
скъпи спомени, а въ 15 годишната си инженерна практика,  
винаги съмъ чувствувалъ преимуществата, които имамъ отъ  
практическата и житейска опитностъ, получени въ флота, а  
особенно съмъ билъ доволенъ отъ всаденото ми на младина  
чувство на самоувѣреностъ, смѣлостъ, непоколебимостъ и из-  
държливостъ — чувства, които се особено грижливо култи-

тивираха у насъ отъ нашитѣ началници, особенчо отъ любимия ми, презъ разнитѣ периоди на моята служба, г-нъ капитанъ I рангъ Добревъ.

Иванъ А. Сивковъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1904 — 1909 г.), сега инженеръ въ фабриката за вагони „Здравина“ въ Дръново.



Капитанъ I рангъ Димитъръ Добревъ, бившъ началникъ на Машинното училище (1906—1908 г.), въ последствие (презъ Балканската война) началникъ на Отряда миноносци, които атакуваха и повредиха турския кръстосвачъ „Хамидие“ (8-21. XI. 1912 г.), сега адвокатъ въ София.

## МИНАЛОТО.

## Спомени отъ Машинното училище.\*)



Запасенъ лейтенантъ  
Иванъ В. Стоенчевъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1904 — 1910 г.), сега пре-  
подавателъ въ Морскитѣ спе-  
циални школи при Морска учеб-  
на часть — Варна.

Посвещава се на памятьта на покойния инженеръ-механикъ капитанъ I р. Тодоръ М. Соларовъ и капитанъ I р. о. з. Димитъръ Добревъ — бивши началници на Машинно училище.

## Два гренадера.

Това се случи презъ 1904/5 уч. година, когато частъта отъ морската градина срещу зданието на Търговската академия бѣше праздно мѣсто. (Оградата на тая часть отъ градината продължаваше по права линия отъ оградата по булевардъ „Фердинандъ“ — до пресичанието ѝ съ шосето при акционерното дружество „Гроздъ“).

На това именно праздно мѣсто ни бѣше спрѣлъ единъ следъ обѣдъ преди гроздоберъ помощникъ начальника на училището мичманъ II рангъ Вл. Касабовъ и искаше да ни покаже какъ се пази движуща се въ походна колона войскова часть. Назначи се охрана, началникъ на която застана самъ училищ-

ниятъ фелдфебелъ — покойния Добруджански. Той извика назначенитѣ, напъти ги въ предстоящата имъ работа, изпрати ги напредъ и тръгна съ едно ядро следъ тѣхъ, а следъ малко тръгнахме и ние.

Вървимъ по шосето. Първата двойка, старши на която бѣше доброволно пожелалия, покоенъ сега, колега Фердинандъ Карлсонъ, е най-акуратна. Тя съ видимо нетърпение тръгна напредъ и не пропускаше нищо неогледано. Изследва най-грижливо подъ моста и долтъ до „Шокара“ и на всѣкъде, отъ гдето може да бждемъ изненадани. До бирария „Баба Елена“ всичко е въ редъ и сжщата двойка редовно прави донесенията си. Следъ като навлиза, обаче, да проучи черния лозарски пжтъ въ лѣво отъ тая бирария, двойката се поогледва и изгубва — сѣкашъ въ земята потъва.

\*) Когато училището бѣше на ул. „Княжеска“ — днешния Институтъ за глухо-нѣми.



Явяват се отъ време на време свързки при фелдфебеля, долагатъ за всичко „видено и чуто“, но . . . отъ Карлсоновата двойка — ни слухъ, ни духъ! . . . А Добруджански пухти, озърта се, нервира се, чуди се, где може да сж изгубенитъ и мисли какъ да доложи за случилото се. Ако бѣше за нѣщо по-дробно, по друго, той щѣше да си ги накаже ей така на, както самъ си знаеше, а то . . . безследно изчезнали! . . .

Вървимъ нататъкъ и стигаме до бирария „Почивка“, гдето спрѣхме въ дѣсно отъ шосето да отпочинемъ и разгледаме изпълнението на завършеното вече походно движение. Мичманъ Касабовъ обеснява, ние слушаме въ кржгъ край него, а фелдфебела хапе устни, озърта се дано се зададе „изгубената поща“ и най-сетне решава да доложи, че двама души липсватъ. . .

— Само това трѣбваше! — отвърна мичмана, когато му доложи той.

— Тъй вѣрно! То времето . . . то почти . . . то почти не е лошо и за морска баня, но да не сж паднали въ нѣкой долъ! — долага объркано предположенията си Добруджански и подсеца за търсенето имъ край морето.

Назначиха двама души да обходятъ брѣга и прегледатъ на всѣкъде, а ние се върнахме назадъ.

— Нѣма ги! — доложиха тѣ, като ни настигнаха изъ пжтя.

Върнахме се въ училище, разпуснаха ни и разговора ни бѣше все около вѣроятното мѣсто, гдето биха могли да бждатъ изгубенитѣ. Бѣхме се вече навечеряли, когато се разнесе: идатъ си!

Първи влезе въ училището Карлсонъ гузенъ, но прави усилие да изглежда веселъ и спокоенъ. Следъ него върви другаря му — по хода имъ личеше, че се бѣха наядли до насита съ грозде. . .

— Какво направихте, где бѣхте? — вика, крещи Добруджанкси, при когото се явиха тѣ и . . . още малко трѣбваше, за да приложи нѣкое отъ наказанията, които имъ бѣше измислилъ. . .

Карлсонъ става сериозенъ, свива вежди, вири остроносо носле, гледа го право въ учитѣ и, ако потрѣбва е готовъ да отскочи като пружина. . .

— Кажете де, баби съ баби! Кажете где бѣхте!

— Господинъ фелдфебелъ, попаднахме въ пленъ! — започна Карлсонъ отъ по-рано скроения си отговоръ.

— Въ пленъ ли? — пламти и не се свърта на мѣстото си фелдфебеля.

— Тъй вѣрно! Тъкмо до „Баба Елена“ изкочи единъ цѣлъ неприятелски патраулъ и . . . Предъ невъзможността да се съпротивляваме, подкараха ни по лозарския пжтъ въ лѣво отъ шосето, а отъ тамъ — при главнитѣ неприятелски

сили, гдето ни разпитваха, но съ настѣпване на здрача успѣхме да избѣгаме и . . . ето ни при васъ! — завърши рапорта си старшиятъ отъ двамата гренадери . . .

### Съ червенъ сапунъ.

Взводния подофицеръ Станчо Колевъ ни бѣше построилъ за утрениенъ прегледъ въ северната часть на училищния дворъ — къмъ омивалнята — и последователно провѣряваше чистоплътността ни.

— Ти, Христо Петковъ, ще разберешъ ли, най-сетне, че трѣбва да се измивашъ и съ сапунъ? Омръзна ми да ти забалезвамъ, — тебъ неомръзна да ходишъ неомитъ! — дума той на Хитя (тъй наричаме Хр. Петковъ — сега покойникъ) и отбеляза въ тевтерчето си.

— Фелдфебеля! — извика нѣкой.

— Продължавайте! — отвърна Добруджански, като слизаше чевръсто отъ стълбитѣ на долния етажъ. Какво има, какво бележите? — пита той, като се спира при подофицера и загледа въ тевтерчето му.

— Нѣколко пѣти вече забелязвамъ Христо Петковъ съ неомитъ вратъ — долага той.

Нѣколко пѣти ли? Значи той отъ дума не разбира? А вижъ се, Христо Петковъ, вратътъ ти заприличалъ на царвулъ! — повишава постепенно тона Добруджански и огледа врата му съ свити вежди.

— Нѣмамъ сапунъ! — отвръща Хитю и налива масло въ огъня. . .

Нѣмашъ ли? Ей сега ще ти купя! Потрай! Ставре, Ставре! крѣсна той и отъ стаичката до кухнята изкочи уплашенъ моряка Ставри (високъ, сипаничевъ, съ посплесната въ страни глава на здравенякъ изъ Бургазско, командированъ отъ Портвата рота за училищенъ сигналистъ и работникъ въ кухнята).

— Азъ, господинъ фелдфебеля!

— Вземи сигналната си трѣба!

— Заповѣдайте, господинъ фелдфебеля! — дума Ставри съ трѣба презъ рамо.

— И двамата следъ менъ ходомъ маршъ — командва той и трѣгватъ, като спиратъ до кладенеца въ източния жгълъ на двора.

— Кофа вода! — крѣщи Добруджански.

— Заповѣдайте! — отвръща Ставри, извадилъ кофата отъ плиткия кладенецъ:

— Свири повестка!

— Та - ра - ра! . . . Та - ра - ра - ра - ра - ра!

— Търкай! — заповѣда той и подаде на сигналиста:

парче керемидата от оградата на двора, въ който живѣеше тогава механика от параходното дружество г. Райтеръ.

— Съ това ли? пита Ставри, сочикеремидата и все още се колебае уплашенъ.

Хитю е навелъ глава, ние гледаме и не вѣрваме, че още моментъ и ще му зажулятъ врата.

— Търкай! — крѣщи фелдфебеля и действието започна...

— Готово! — долага Ставри.

— Нѣмашъ сапунъ а? На ти сапунъ, хемъ червенъ! — завърши Добруджански, когато Хитю влизаше съ зачервенъ вратъ въ строя...

### Всичко готово!

На нѣкакъвъ голѣмъ празникъ трѣбваше да отидемъ на църква. Бѣше презъ студень зимень день, въ който строени до коритата въ източната частъ на двора, издишахме кълба отъ пара, духахме и търкахме студениѣ си рѣце и тропяхме съ измръзнали крака. Добруджански ни прегледава, изгрева „бѣгомъ“ следъ нѣколко души, които върна за да лѣснатъ още по-добре обуцата си и, следъ като тѣ се върнаха, отиде въ долния салонъ да посрещне началника, като остави старшия отъ подофицеритѣ да го замѣства. Следъ малко се отвори вратата на канцеларията и се подаде стройната фигура на лейтенантъ Соларовъ.

— Готови ли сж ученицитѣ? — пита той и заслиза къмъ насъ за да ни поздрави.

— Тѣй вѣрно, господинъ лейтенантъ! Кундури, мундури — всичко е готово!

— Кундуритѣ имъ да сж готови — разбирамъ, а где имъ сж мундуритѣ? . . .

Добруджански изопна вратъ, опита да отговори, но не можа, защото на гърлото му засѣдна камъче. . .

### Броненосци!

Отъ два дни разговоритѣ ни бѣха все около пристигането на руската Черноморска ескадра, която все още закѣсняваше. Интересата ни по нея се усиливаше още по-вече и отъ ученицитѣ практиканти отъ кръстосвача „Надежда“, които бѣха вече видѣли голѣмитѣ бойни единици на руския флотъ презъ учебнитѣ или служебни плавания до рускитѣ пристанища.

Въ такова трепетно очаквание осъмнахме единъ понеделникъ въ първия учебень часъ, когато имахме класна работа по алгебра. Добрия ни преподавателъ г. Цахо Геновъ бѣше вече продиктувалъ и обяснилъ нѣкои подробности въ

условията на задачитѣ и вълнуващия се отъ очакваното пристигане на рускитѣ кораби и топовното имъ поздравяване, класъ, се бѣше на гледъ усмирилъ и навелъ глава надъ възложената работа. Преподавателятъ ни тихо и бавно пристѣпяше между чиноветѣ — здраво обхваналъ съ орловъ погледъ всички ни, а ние пишехме, задраскахме, пресмѣтахме.

Казвамъ, че класътъ се бѣше нагледъ усмирилъ, защото всѣки мълчеше, но се и стремѣше първи да зърне появата на корабитѣ, за пристигането на които презъ тоя день бѣше известно. А понеже класната ни стая бѣше съ прозорци къмъ морето на третия тавански етажъ, ние щѣхме да сме първитѣ щастливци да видимъ задимения хоризонтъ. Бѣхме вече къмъ срѣдата на часа, когато, отдадени на работата си, въ класъ бѣше тѣй тихо!

— Броненосци! — изрева отъ все гърло станалия правъ, сияющъ отъ радостъ, разперилъ ржце и впилъ погледъ въ далечината на морето самозабравилъ се въ очакването си нашъ ученикъ Анастасъ Николовъ.

Настана шумъ, наскочахме всички, занатрупвахме се край прозорцитѣ, г. Геновъ прави свръхъ усилия да ни постави на мѣстата — нищо не помага! Край прозорцитѣ имаше вече пирамиди отъ ученици, които преподавателятъ ни се силѣше да разтури, а въ това време мнозина успѣхме да сравнимъ резултатитѣ отъ работата си съ тия на по-силнитѣ ученици.

### Говорете български!

Имахме часъ по Парни котли. На черната дъска бѣше „Принца“, (тѣй наричахме нашия съученикъ Христо Симеоновъ Начевъ — тънъкъ високъ, блѣдъ, съ орловъ носъ габровецъ, голѣмъ пушачъ, съ пожълтѣли отъ тютюнъ прѣсти, който не помня защо напусна училището). Възложено му бѣше да начъртае и разкаже за предпазителния клапанъ „Шпрингъ-балансъ“.

— Шпрингъ-баланса — започна „принца“ следъ начертаването му — изпуща, както и другитѣ клапани, излишното парно налѣгане въ атмосферата и предпазва по тоя начинъ котела отъ експлозия. Той се. . .

— Габрово въ Франция ли е? — прекъсна го преподавателятъ ни и началникъ лейтенантъ Соларовъ.

— Въ България — отвръща „принца“ смутенъ.

— А защо твоя клапанъ предпазва котела отъ експлозия, а не отъ прѣсване? Ей така нѣ, ще се прѣсне котела като бомба, разбирашъ ли Христо Начевъ, а ако иска да експлодира, това да направи въ Франция! — дума началника, като показва съ ржце какъ би се прѣсналъ котела и подѣща да се отбѣгватъ чуждитѣ думи.

— Той предпазва отъ прѣсв. . .

— Слушайте момчета! — обърна се преподавателятъ къмъ насъ, изправилъ се съ цѣлия си високъ ръстъ, и даде знакъ на „принца“ да спре. Вие сте още малцинство. Ще завършите учението си, ще се влѣте между практицитѣ, които говорятъ на разни езици. Тогава ще почувствувате българското вавилонско техническо стълпотворение. Тогава ще чуете единъ да казва пистонъ — вмѣсто бутало, биела вмѣсто мотовилка, други да казва цепъ — вмѣсто верига, трети да казва стопоръ — вмѣсто спирачка и пр. Не се увличайте въ наименованията имъ! Привиквайте ги да говорятъ български! Запомнете още: успѣшното прекръщавание на всички чужди у насъ технически имена на части и пр. е работа, изискваща усилията на всички, а най-вече на васъ — помладитѣ. Сами, обаче, не бихте правилно разрешили въпроса съ техническата ни терминология, както не биха успѣли сами и инженеритѣ. Работете вие и тѣ ржка за ржка, защото това е единъ голѣмъ и сложенъ въпросъ, който ще се разреши успѣшно само отъ общото българско техническо семейство. Иначе той ще спѣва всички и ще изгуби толкова много бедната българска техническа книга! Пъкъ и български сме — нека говоримъ български!

Тѣй завърши той беседата си, а „принца“ бѣше навелъ глава — сѣкашъ мислеше отъ где да започне прекъснатия си „Шпрингъ-балансъ“.

### Интересувай се, измѣрвай!

Бѣхме въ началото на 1905/6 уч. година — току що завърнали се отъ тридесетъ дневенъ отпускъ презъ септември — и имахме първи часъ Парни котли при капитанъ-лейтенантъ Соларовъ. Следъ записване отсъстващитѣ, той започна разговоръ като ни запита доволни ли сме отъ почивката си.

— Тѣй вѣрно! — дружно отеква класа, а личеше, че той искаше да влѣзе въ подробноститѣ на нашето „тѣй вѣрно“.

Погледа му спира право върху менъ, който стояхъ точно срещу него, на първия чинъ до катедрата.

— Ти, напримѣръ, где прекара отпуска си? — обръща се той къмъ менъ.

— Въ Ст. Загора, господинъ капитанъ-лейтенантъ. (Мисля, че скоро бѣше вече произведенъ такъвъ).

— Какво видѣ въ Ст. Загора?

— Свои, роднини, познати, хора!

— Хора има и тукъ и, ако само за това те пузнахъ въ отпускъ, по-добре щѣше да е да не бѣхъ ти разрешавалъ — забелезва той.

Не разбралъ смисълъта на забележката му, азъ се чудѣхъ какво да му кажа, когато той ми помогна.

— А не видѣ ли нѣщо интересно, нѣщо, което тукъ нѣма, или мислишъ, че не сме видѣли? Напримѣръ не ходи ли въ нѣкоя фабрика или на гарата, не видѣ ли нѣщо, за което да ни разкажешъ?

— Тѣй вѣрно! Ходихъ на гарата и видѣхъ много вагони, локомотиви.

— Вагони ли? А какъ сж направени?

— Товарнитѣ приличатъ на голѣми сандѣци, а пжтническитѣ сж по-удобни за сѣдане на пжтницитѣ.

— А тия сандѣци се плъзгатъ по релситѣ ли?

— Съвсемъ не! Закрепени сж на две оси съ четири колела.

— А разстоянието между тия оси? — настойчиво пита той и цѣлия класъ следи съ любопитство тоя разпитъ.

Тукъ, обаче, азъ пропаднахъ! Замълчахъ и мислѣхъ какво да отговоря.

— И тѣй, разстоянието между оситѣ?

— Не съмъ го измѣрвалъ! — отвърнахъ.

— Тѣй ли? А сега искамъ да те науча, когато ходишъ нѣкжде, да се интересуваешъ и ако трѣбва, да измѣрвашъ. Сложи си шапката, ето вземи тая връвъ, иди бѣгомъ до гарата и се спри при нѣкой товаренъ вагонъ. Помоли случанъ минувачъ да държи края на връвта, като я поставишъ въ центра на едната ось, изопни и измѣри до центъра на другата и бѣгомъ назадъ да ми доложишъ!

— Точно четири метра! — отрапортувахъ азъ, когато влѣзохъ следъ малко запѣхтянъ въ класъ.

— Така! Азъ знаехъ, че е четири метра и, ако те накарахъ да тичашъ, то е да ти кажа, че ако ти се бѣше заинтересувалъ повечко, когато си билъ на Ст. Загорската гара, щѣше да прочетешъ, че на вагона пише: „междуосие четири метра“ . . .

Тѣй рече той и звѣнца удари за излизане отъ класъ.

### Случка жалостива.

— А да знаете каква беда е да ви се счупи водопоказателното стъкло на котела — особно въ време на ходъ и при развълнувано море! Истинска беда е ви казвамъ, момчета! — дума преподавателятъ ни капитанъ-лейтенантъ Соларовъ въ другъ часъ по Парни котли и се позамисли — като, че ровеше изъ паметта си. Такава беда преживѣхъ и ще ви я разкажа — продължи той. (Много обичаше примѣрното обучение и като добъръ разказвачъ, майсторски го изпълваше). Практикувахъ на единъ руски миноносецъ въ Балтийско море и бѣхъ на стража при едина огъ котлитѣ, когато се връщаме къмъ Кронщадъ отъ учебно плаване. То-

ку шо бѣхъ подхранилъ котела съ гориво и нѣщо надъ менъ рече прасъ! . . . До като се опомня, огнярното отдѣление се изпълни съ бѣла млѣчна пара и капки гореща вода попарваха, гдето капнѣха . . . Ами сега? . . . Да бѣгамъ бѣше невъзможно — входа на огнярното отдѣление бѣше заключенъ. Да викамъ старшия огняръ, който бѣше въ машинното отдѣление при стражевия механикъ — нѣмаше да ме чуе.

— Какво ли е направилъ? — мислѣхме си ние и, станали на слухъ, неодѣляхме погледъ отъ него.

— Като разсжждавахъ какво трѣбва да правя, азъ оценихъ, че въ случая трѣбватъ две нѣща: куражъ и нѣщо съ което да покрия ржцетъ и лицето си отъ горещата вода и пара, до като затворя водния и паренъ кранове на счупеното стъкло. Попипахъ наоколо си, намѣрихъ коженитѣ си огнярски ржавици, нахлузихъ ги бързо на ржцетъ, но лицето ми бѣше незащитено. Тогава веднага съблѣкохъ работната си блуза, турихъ я на главата си — за да запазя и лицето — и . . . право на двата крана! Затворихъ ги веднага съ леки попарвания и бедата бѣше отстранена — думаше той и заогледва прѣститѣ си, по които, уви, нѣмаше никакви следи отъ разказванитѣ попарвания.

— Слава Богу! Слава Богу! — мислѣхме си ние съ облегчителна въздишка, когато той завърши видимо доволенъ, че събуди у насъ такъвъ голѣмъ интересъ по тая случка жалостива.

### Безъ заглавие.

Единъ морякъ донесълъ отъ Щаба на флота записка, че тая година празнуването „Св. Кирилъ и Методи“ се забранява — тъй започна разказа си Геното, когато съ него и бившия началникъ щаба на флота капитанъ II р. о. з. Курповъ бѣхме седнали въ столичната сладкарница „Охридъ“. Заболѣха всички! Движатъ се като чумави! Всѣки охне, погледне другаря си и отмине. А бѣше на 9. май и не оставаше време за правене венци и други декорации на училището. Никой не погледна оркестровитѣ инструменти следъ тая новина и нѣкой бѣше успѣлъ вече да закачи на контрабаса една обърната наопаки училищна лента въ знакъ на трауръ. Тѣй мина вечерта срещу 10. май и никой не можеше да си обясни причинитѣ на тая забрана.

— После, после какво стана?

— После ли? Въ ахкания и охкания прекарахме цѣлия следующъ день 10. май и надеждата да празнуваме се губеше все по-вече и по-вече. На вечерна провѣрка се строихме тѣй, като не ли всички сме отъ приемния покой . . . Раз-

пуснаха ни и се заразотивахме. Слизахъ по мряморнитѣ стълби на долния салонъ, когато едно нервнo и силно чукане съ желѣзното чукче на голѣмата пѣтна врата ме стрѣсна. Дежурниятъ бързо се затича, отвори и лейтенантъ Соларовъ почти изтича по стълбитѣ нагоре.

— Геновъ да дойде при мене! — чухъ го като каза.

— Заповѣдайте г-нъ лейтенантъ — издумахъ подире му и влѣзохъ въ канцеларията.

— Оркестра готовъ ли е? Момчетата готови ли сж да празнуваме? Ще успѣете ли да окрасите училището? — тъй занарежда той единъ следъ другъ въпроситѣ си.

— Тъй вѣрно? отвърнахъ съ свѣтнали очи.

— Добре! Ще празнуваме! Сега ида отъ началникъ щаба и най-сетне разрешиха! Викайте дежурния подофицеръ . . . всички на работа!

— Разбрахъ г-нъ лейтенантъ, едва изговорихъ и изхвъркнахъ навънъ.

Училището забръмча. Следъ като даде нарежданията си на дежурния подофицеръ, той постоя въ канцеларията и си отиде. Ние облѣкохме работнитѣ си дрехи и се втурнахме като луди отъ радостъ — едни по височинитѣ при село Франга за бужуръ, други по домоветѣ си за цвѣтя, а трети се съблазнили отъ зеленината и цвѣтята на морската градина. Бѣхме си дали дума: отъ 9—12 полунощъ всички ще сме за цвѣтя, а до сутринъта ще виемъ венци. Тия, които отидоха къмъ морската градина накжсали достатъчно количество зеленина и цвѣтя, но въ последния моментъ единъ отъ пазачитѣ ги подгонилъ и станало нѣщо непредвидено. При прескачане на телената ограда, единъ тъй се подхлѣзналъ по тельта, която настѣпилъ за да прескочи, че си натѣкналъ задницата върху острието на дървения колъ. Положението му станало критическо, но за щастие пазача само ги сплашилъ отдалечъ и бѣгащитѣ напредъ могли да се върнатъ да помогнатъ на другаря си да се освободи отъ фаталния колъ и бѣгомъ да се върнатъ въ училището. До заранъта 150 м. венци бѣха на мѣстото си, повече отъ 150 цвѣтни фенерчета, лентички, надписи и др. украшения дадоха необикновенъ празниченъ видъ на училището. Весели, игриви и пѣргавитичаха ученицитѣ. Само единъ се посвиваше и поизохкваше — болеше го отъ натѣкването на кола . . .

— Е, после какво стана!

— Дойде сутринъта лейтенантъ Соларовъ и не повѣрва на очитѣ си. Чудеше се и се радваше, че макаръ и кжсно, сме успѣли да декорираме училището. Следъ малко, обаче, дойде единъ непознатъ човѣкъ, влѣзе при него и му се оплакалъ, че снощи наши хора кжсали зеленина и цвѣтя отъ Морската градина и че дори единъ отъ тѣхъ билъ се натѣкналъ на колъ отъ оградата.



— Ще видя, ще изследвамъ и най-строго ще ги накажа, ако сж били моитѣ хора — думаше той на непознатия, когато го изпращаше по стълбитѣ.

— Да се строятъ ученицитѣ на двора! — заповѣда той на джурния и следъ петъ минути всичко бѣше готово.

— Мирно. Глави на дѣсно и на лѣво — изрѣва Добруджански.

— Здравейте момчета.

— Здравие желаемъ господинъ лейтенантъ. — Отекнахме всички.

— Поздравявамъ Ви съ празника и грижитѣ по бързото декориране на училището.

— Покорно благодаримъ господинъ лейтенантъ.

— Кой сж кжсали цвѣтя отъ Морската градина?

Мълчание!

— Кой бѣха? — повторно запита той. Кажете защото азъ ги зная.

Пакъ мълчимъ, изненадани и изплашени.

Той схвана положението ни.

— Долу гащитѣ! — изкомандва отсѣчено.

Всички смъкнаха гащитѣ.

— Кръгомъ! Запретни се! Продължи той да командва.

Ние се обърнахме и той ни прегледа последователно.

— Кръгомъ!

Ние пакъ се обърнахме. Той бѣше застаналъ точно срещу Спиро Кметовъ, погледна го въпросително, засмѣ се и ни разпусна.

— Че какъ да не се натъкне на проклѣтия му колъ — бѣбреше си той изкачвайки се по стълбитѣ. Да не бѣха забранявали, нѣмаше да бжде и тая случка жалостива. . .

### Балчикъ.

Само човѣкъ, неочаквано известенъ, че ще го заведатъ на ново непознато мѣсто, гдето ще види нови мѣстности и непознати хора, може да си представи радостта ни, когато ни съобщиха единъ петъченъ день, че на следната сутринъ — ще заминемъ на екскурзия до Балчикъ. Мисля, че бѣхме само участващитѣ въ училищния хоръ — около осемдесетъ или сто души, началникътъ ни капитанъ - лейтенантъ Добревъ, преподавателя ни инженеръ - електротехникъ Велчевъ и тоя по пѣние г. Добри Христовъ — сега професоръ въ Музикалната академия, — когато въ сжбота излѣзохме отъ училище, завихме на дѣсно край бакалницата на г. Календжиевъ — днесъ кръчма „Бакхусъ“ на ул. „Св. Марина“ — пресѣкохме ул. „Св. Атанасъ“ и презъ тѣснитѣ и криви улички на грѣцката махала слѣзоха до пристанището, гдето ни чакаше кораба „Калиакра“. Навлѣзохме въ него и

следъ малко се отдѣлихме съ пѣсни отъ пристанищната стена. Завихме край външния фаръ, иззикахме ура край бронзовия бюстъ на тогавашния ни царъ и ни лъхна хладнината на открития заливъ. Едно слабо вълнение, съ мънички, едва появяващи се съ бѣла пѣна вълни ни приятно люлъ до къмъ „Св. Константинъ“, следъ което се поувеличи до толкова, че мнозина налѣгахме по носа и кърмата, а г. Велчевъ и г. Добри Христовъ, се прибраха въ каютъ - компания, гдето . . . „очи тъмнеятъ, глава се люшка“ и . . . пълнѣха подложената кофа. . .

Командния мостикъ бѣше заелъ самъ началника ни и бѣше наредилъ: числящия се на кораба машиненъ персоналъ да почива, освенъ механикъ Борисъ Балчевъ\*), а за прислужване на машината и котела назначи насъ — третокурсницитѣ при машината, а второкурсницитѣ — при котела. Командирътъ на „Калиакра“ бѣше наредилъ изпълнението на това размѣстване и разговаряше нѣщо съ капитанъ - лейтенантъ Добревъ на мостика. (Командиръ на „Калиакра“ мисля, че бѣше тогава мичманъ II р. Калчевъ — сжщия, за когото казватъ, че загиналъ презъ революцията въ Кронщадъ, като офицеръ въ руския воененъ флотъ).

„Калиакра“ пухтѣше съ пѣленъ ходъ и за свободнитѣ отъ стража се откриваше все по-новото, все по-чаровното отъ дивната крайбрѣжна природа. Срѣдъ монотонието на машината, ние се бѣхме загледали къмъ брѣга, гдето се откриваха все по-нови и красиви пейзажи и гдето все по-ясно се очертаваха бѣлитѣ височини надъ Балчикъ, синевата край Каварна и отвеснитѣ скали при носъ „Калиакра“. А долу въ каютъ-компания бѣше тѣй горѣщо и задушно, че г. Велчевъ и г. Д. Христовъ „проклинаха цѣла вселена“. . .

Бѣхме минали Екрене, приближили бѣхме вече Балчикъ, когато капитанъ-лейтенантъ Добревъ гледà къмъ Балчикъ съ бинокъла си и съобщи мичманъ Калчеву да се приготвимъ за слизане и, че на пристанището имало много хора. Настана движение, чувство на нетърпение и радостъ ни обхвана, когато обърнали се на изтокъ видѣхме родния Балчикъ, кацналъ върху и свилъ се подъ бѣлезникавитѣ крайморски височини. Наслаганитѣ сѣкашъ една върху друга кжщи по стрѣмната му главна улица му предаваха такъвъ страненъ за насъ видъ, че наистина го гледахме съ почуда. Значи, това е наше? — думахме си ние тогава и чупѣхме вратъ да се нагледаме на голитѣ му ридове, на китнитѣ му лозя, на обширнитѣ му градини и стрѣмнитѣ му крайбрѣжни улици.

Но, ето ни и на самото му пристанище, задрѣстено отъ посрещачи, известени за пристигането ни съ градския ба-

\*) Сега покойникъ.

рабанъ. Следъ продължителенъ сигналъ, „Калиакра“ спусна котва при хоровото ни пѣние, което сѣкашъ, никога не е било тъй мощно, тъй громко! . . . Единъ малъкъ флотъ отъ рибарски лодки ни заобиколи по нареждане отъ общината и на групи ни пренесе на брѣга. Излѣзохме всички. Бѣше ни тъй радостно, че сме при близки, при свои, у дома!

До старото митническо здание ни посрещна кметътъ, околийскиятъ началникъ, райониятъ войскови началникъ, тоя на телеграфопощенската станция, мировиятъ сѣдия и др., а задъ тѣхъ — цѣлиятъ Балчикъ! Улицитѣ, прозорцитѣ, балконитѣ — всичко бѣ задрѣстено отъ нашенци, отъ свои, отъ роднинитѣ, при които отивахме на гости. Кметътъ на града помня, че бѣше г. Ст. Загорски — единъ пълненъ, съ кржгло-червендалесто лице, съ срѣденъ ръстъ, преселникъ сливенецъ, който много напомняше портрета на голѣмия сливенецъ Добри П. Чунтуловъ, а може би е и отъ Чунтуловци.

— Добре дошли скъпи гости! — започна развълнуванъ г. Загорски (казватъ, че той вече починалъ) и изказа благодарността на балчикчани, че сме избрали града имъ за гостуване. Запомнете добре и се гордейте вие, млади момчета, че Балчикъ не помнигостикато васъ, защото сте първи екскурзисти между насъ. И затова, следъ телеграмата на началника ви, днесъ ви радостно посреща цѣлия Балчикъ. . .

Отговори му началника ни и съ пѣсни ни отведоха въ бюфета на малката градска градинка надъ училището „Хр. Ботевъ“, гдето, следъ малка закуска, гражданитѣ сѣкашъ ни разграбиха да имъ гостуваме. Вечеръта дадохме народенъ концертъ на открито — пѣхме въ сѣщата градинка, — нагостиа ни пакъ, а на утрото весели и доволни отъ приема и отъ разнообразието, което ни се достави, като видѣхме единъ отъ по-малкитѣ ни пристанищни градове, ние пѣхме въ църквата „Св. Георги“ тъй, както никога по-рано!

— Благодаря ви за отличното пѣние и примѣрно държане! — поздрави ни началника, когато сѣщия недѣленъ день следъ обѣдъ бѣхме готови въ градската градина за тръгване къмъ пристанището, гдето „Калиакра“ бѣше задимила и ни чакаше да ни отведе обратно въ Варна. А изъ улицитѣ, въ градинката, до общината, бѣше пълно съ народъ — цѣлия Балчикъ! . . . И вѣрвахъ това, което отпосле чувахме: че въ Балчикъ дълго говорили за насъ, които вложихме презъ тия два дни новостъ и разнообразие въ тихия, монотоненъ животъ на тоя роденъ кжтъ.

— Ние, съ г. Христовъ, молимъ да ни се разреши да отпжтуваме съ файтонъ до Варна — думаше г. Велчевъ на началника, на тръгване отъ градската градинка.

— Защо? — очуденъ запита той.

— Ей така — малко разнообразие, пъкъ и туй вълнение...

— Нищо, нищо! Дребна работа е то, а ето, че днесъ морето е и по-спокойно. Пъкъ, най-после, оставете се на мене! Азъ ви доведохъ, азъ и ще ви заведа обратно — отвърна началника и тръгнахме.

— Морето било спокойно! И все пакъ нѣщо ми дума, че и днесъ ще се дератъ лисици . . . — мислѣше си г. Велчевъ и тръгна следъ насъ.

### Въ стая № 1.

Никой отъ ученицитѣ, живущи въ стая № 1, не запита защо въ единъ четвъртъкъ презъ 1906/7 година Стефанъ Голосмановъ не дойде въ столовата за обѣдъ и вечеря, но когато той и въ петъкъ направи сжщото, между тѣхъ почнаха гаданията за вѣроятната причина на това отсъствие. Едни казваха, че е стомашноразстроень, други думаха, че изглеждалъ угриженъ, а трети не можаха и да си го представятъ угриженъ — такъвъ веселякъ бѣше той.

— Ще видимъ, ще се постараемъ да откриемъ причината — думаше Дянко Деневъ и погледна загадочно нѣкакъ другаритѣ си.

Когато всички се нахраниха и заразотиваха изъ стаятѣ, влѣзлитѣ въ стая № 1 видѣха Оската, (тъй наричахме Стефанъ Голосмановъ), че лежи на кревата си, а лицето му издаваше доволството на човѣкъ, току що станалъ отъ богатата трапеза.

— Трѣбва да се следи! — пошушна Дянко на съседа си. Виждашъ ли го какъ си тънаника — боленъ човѣкъ тъй не прави.

— Какъ си бе Оска, защо не дойде на обѣдъ? — закачи го той и се заприготвя за учебната работилница.

— Добре съмъ бе, Дянко. Н'амъ що, ама не ми се дипъ яде.

Тукъ Дянко срещна погледитѣ на отсрещнитѣ двама въ стаята, едина отъ които му посмигна и сѣкашъ искаше да каже: иди другиго увѣрявай, приятелю! Ти си добре похапналъ, но интересно е где правишъ това, безъ да те угадимъ.

На другия день по обѣдъ Оската се разхождаше изъ голѣмия салонъ на горния етажъ и сѣкашъ чакаше да слѣзатъ всички долу за обѣдъ.

— Хайде, Оска, хайде въ столовата! — думаше му Дянко, кога звѣниха за обѣдъ и бутна съ лакетъ излизация подире му другаръ.

— Не ми се яде бе, Дене, отвърна на проглеза Оската и свърна къмъ балкона.

— Трѣбва да го проследимъ! — каза Дянко на другаритѣ си, като отиде въ столовата. И знаете ли какво мисля?

Ще хапна на бързо и ще опитамъ. Стая № 2 е свободна. Ще го проследи отъ тамъ.

— Гледай да не те угади!

До като всички бѣха още въ столовата, Дянко премина презъ коридора до цинкографията, изкачи се на прѣсти по витата стълба до вратата на горния етажъ, разгледа презъ стъклата на вратата и видѣ, че освенъ излѣзлия на балкона и загледалъ се къмъ морето дневалентъ, въ салона нѣмаше никого. Отваря той тихо вратата и бързо прибѣгва на прѣсти въ стая № 2. Тукъ отдѣхва за моментъ и се вслушва. Въ стая № 1 се леко шуми. Нѣкой седна на леглото, стана, пакъ седна и зидърпа нѣщо подъ кревата. Още една крачка и той надникна презъ ключовата дупка на врата между дветѣ стаи.

Тайната е открита! Точно срещу тая междинна врата е леглото на Оската и Дянко вижда, че той е седналъ на леглото, изважда отъ сандѣчето и яде пастърмица, рѣже парче суджукъ, после ябълка и най-последно закрива парче пестилъ. . .

— Значи колетъ! . . . Ето защо не ти се ядѣло! Изглежда, габровеца, дето дойде въ недѣля ти го е донесълъ. Трѣбва само по-скоро да се махна отъ тукъ и обсъжда съ другитѣ какво да се прави — думаше той самъ на себе си и напусна ключовата дупка, а въ тоя моментъ се чу шумъ отъ трошене на орѣхи. . .

Върна се той незабелязанъ по сжщия пѣтъ и когато срещна въ сжщия тѣсенъ коридоръ другаритѣ си, задържа ги и влѣзоха въ цинкографията.

— Открихъ! Колетъ съ пастърма, суджуци, орѣхи — всичко!

— Колетъ? И самичекъ? Добре, добре — нѣма какво да се каже! И започнаха да обсъждатъ дали да му се скрие колета, или да замълчатъ случката.

— Знаете ли какво? думаше единъ. Да му пратимъ още единъ колетъ!

— Чудесна, очлична идея! — подеха всички.

И наредиха колетъ съ кокали отъ столовата, клечки, стари вестници — каквото имъ попадна! Зашиха го добре, надписаха го, подпечатаха и го дадоха на единъ отъ заговорницитѣ, който следъ обѣдъ постѣпи дежурентъ.

— Оска, имашъ колетъ, — викаше той вечерята, когато се върнахме отъ учебната работилница. Единъ човѣкъ отъ Габрово го донесе и помоли да ти го дамъ, че бързалъ да заминава.

— Колетъ ли? Дай го! — дума Оската, потрива рѣце и върви следъ дежурния, който го водѣше къмъ голѣмата пѣтна врата, задъ която бѣше оставилъ колета.

Оската пипва „габровския“ колетъ, вмѣква се презъ входа за столовата и отъ тамъ се изгубва въ тъмнината на

тѣсния коридоръ, а заговорницитѣ прихнаха подире му. . .  
— Хвана се! — думаше имъ единъ, когато занавлизаха въ омивалнята.

— Хайде, Оска, хайде на храна! — закачи го нѣкой, когато звъниха за вечеря.

— Не ми се яде! — отсѣче малко нервно, но видимо веселъ.

Заговорницитѣ се спогледаха и слѣзоха всички на вечеря, а Оската се залови веднага за новия колетъ.

Какво е почувствувалъ при видѣтъ на съдържанието му, какъ е пухтѣлъ и разгледвалъ за да се увѣри, че тукъ лъжа нѣма и колко го е обидила тая шега познаха всички по лицето му. Дълго сумтѣ, пухтѣ добрия нашъ Осю, но да се издаде не искаше. Едва на утрото се разбра, че не може да понесе другарската закачка, защото комичното бѣше измѣстено отъ трагичното — работата стигна до морския вѣлкъ капитанъ-лейтенантъ Добревъ.

Започна той разследване на случката най-напредъ отъ външния дневаленъ, който бѣше пазилъ колета задъ голѣмата и тежка пѣтна врата и на когото бѣше казано да не скрива кой му го е далъ и, следъ като се освѣтли по случката, заповѣда да се явятъ въ кабинета му обвинителя и обвиняемитѣ. Всички сж въ една редица срещу него, а той е понавелъ малко глава въ страни, запитва, съветва, глади черна смолена брада, мѣмри, държи се видимо сърдитъ и осжди лошата другарска шега. Всички слушатъ и мълчатъ, а стенния часовникъ ритмично цѣка — чуди се, сѣкашъ, на изобретателността на тоя, който предложи колета.

— Кажете, въ края на краищата, каква бѣше целта ви, та се пошегувахте съ вашия другаръ? пита той преди произнасяне присждата и гледа обвиняемитѣ.

— Другарско въздействие за изкореняване порочни наклонности — обади се нѣкой и всички го загледаха право въ очитѣ . . .

### Скица безъ ретушъ.

Задушна нощъ презъ августъ. Никакъвъ вѣтрецъ. Въздуха тѣгне, тежко се диша и предразполага къмъ леностъ. Грую се бѣ съблѣкълъ съвсемъ голъ; долепилъ се до северната стена въ двора на училището, разперилъ ржце и крака, мълчеше неподвиженъ и правеше „вампиръ“ — за да плаши тия, които излизатъ изъ омивалнята, или се връщатъ отъ къмъ клозета. Рачо готвача, съ кривия носъ, премина съ снопъ дърва подъ навеса въ малкото вътрешно дворче до кухнята, измърмори нѣщо подъ носа си по адресъ на помощника си Велико, тръшна дървата до вратата на кухнята и се изгуби въ тъмнината. Въ лѣтната столова отзадъ учи-

лицето промъкналото се голѣмо куче огризваше кокали. Пеню бѣше при кладенеца и говореше презъ оградата съ нѣкого отъ сѣседния дворъ, безъ да подозира, че даже и Жандата, който лежеше въ стая № 4 и присвиваше болната си ржка, се позасмѣ, стана и ми помогна, когато преди малко откачахъ всичкитѣ кукички отъ кревата му, за да се струполи на пода, като се прибере и си легне . . .

По мраморнитѣ стѣпала на двойнитѣ стълби за срѣдния етажъ бѣха настѣдали нѣколко души. Лечо имъ показва парче старо олово и моделъ отъ прилепъ съ разперени криле за отливане на пепелникъ, а до коритата трима души споряха върху нѣщо. Само Спирача мълчеше подпрѣнъ самотно до желѣзнитѣ перила на широката мраморна площадка срещу входа за срѣдния салонъ, и навелъ глава разрешаваше свѣтовни задачи . . .

Гюлгелията бѣше изцапанъ съ цинкографно мастило и въртеше ваяка на цинкографната машина за да довърши кѳлата по парни машини, а курсовиятъ касиеръ Ванката надгесенъ надъ него му сочеше смѣткитѣ по цинкографираниѣ до сега записки, като настояваше, че трѣбва вече да се опита не четири души ученици да ядѣтъ три хлѣба и четвъртиятъ хлѣбъ да се продава на бедняци за да се купува хартия за записки, както е било до сега, а да се опита четири души до прекарватъ съ два и половина хлѣба, защото и цената на цинкографното мастило била повишена.

Двама души прескочиха отъ улицата оградата на училищния дворъ и слава Богу, че това бѣха Томата и Мъника, които практикуваха на „Надежда“, защото иначе утре дежурния подофицеръ, който намаза днесъ керемидитѣ на покрива ѣ съ катранъ, когато ученицитѣ бѣха въ работилницата, щѣше да провѣри изцапанитѣ бѣли галанки и познае кои сж избѣгали и спотайвани на галерията въ операта Масини.

Сахо премина презъ срѣдния салонъ съ Сарата, на която разказваше какъ му се развилъ пъпа и съ какво го лѣкували въ държавната болница, а Патката бѣше се свилъ самичккъ въ жгъла на третокурсната класна стая и грижливо преписваше въ тевтерчето си таблицата за Витвортовата рѣзба, а следъ нея — условията за постѣпване въ Машинното училище, които щѣше да изпраца на единъ роднина въ Хасково. На прозорцитѣ въ класната стая на първи курсъ се бѣха провиснали нѣколко души за да гледатъ минаващитѣ по улицата.

Дневалния въ горния салонъ се влачеше като пребитъ отъ топликъ и се чудѣше въ коя стая да влѣзе и какъ да надвие скуката до като дойде времето за смѣна. Въ стайтѣ № 1 и № 3 нѣколко души сжщо се бѣха надвесили по прозорцитѣ и разговаряха. Изъ стайтѣ № 4, 5 и 6, както и

въ голѣмия салонъ нѣколко души се излежаваха, а Димо бѣше захъркалъ и премѣтналъ ржка върху искусно направената чучула, която Фердинандъ остави да го „представлява“ на леглото, до като се върне отъ цирка Хамершмидъ, който даваше прощално представление на площада до мъжката гимназия. Двама души бѣха въ люлките надъ желѣзните крезати въ сѣщия салонъ; завързали една връвъ за подпорния стълбъ, тѣ чрезъ опѣване на вървта се люлеяха.

Горе въ класната стая на втория курсъ единъ чертаеше работния чертежъ на възложената му работа въ работилницата, другъ лежеше на гърбъ върху седалището на единъ чинъ, а Владиката се промъкна презъ дѣсното странично прозорче задъ черната дѣска, излѣзе върху училищния покривъ и сѣдна като щъркелъ върху единия отъ куминитѣ, за да слуша крѣсливата примадона на „Масини“, който тая вечеръ даваше „Травията“ въ близкия театъръ „х. Панако“.

Ясника води дълги преговори съ дежурния подофицеръ за да му разреши оркестра да посвири на широкия и удобенъ балконъ, защото и безъ това никой не спеше отъ задухъ. Когато го увѣри, че оркестра действително ще свири „съвсемъ тихо“, той получи разрешение, а понеже ключътъ на голѣмата и тежка пжтна врата бѣше въ джеба на подофицера и керемидитѣ на оградата намазани съ катранъ, последния легна да спи спокойно въ малката стаичка до канцеларията въ долния етажъ.

Оркестъра, съ цѣлия си съставъ, се устрои на балкона. Почти всички оркестранти бѣха полуголи. Ясника вдига диригентската палка и, за да се чува „много тихо“, единъ боенъ маршъ екна въ нощта, за да наизлѣзатъ всички съседни по балкони и дворове. Цѣлата махала заслуша. Оркестра продължи да свири и караше минувачитѣ да се спиратъ по улицата. И какъ свиреше! Тѣй хубаво, тѣй задружно — като никога! При края на марша едно „тихо“ ржкоплѣскане отъ всички насѣдали по прозорци, стълби, балкони, дворища и улици отекна въ нощта и прободри оркестрантитѣ. Следъ това оркестра пакъ почна да свири и последва ново ржкоплѣскане . . .

Една дама съ единъ очилатъ кавалеръ съ черна брада завиха отъ булевардъ „Фердинандъ“ по улица „Княжеска“ и се спрѣха до събралитѣ се на улицата предъ училищната врата минувачи и заслушаха засвирилия отново оркестъръ. Стихнало бѣше всичко живо изъ дворища и балкони за да слуша.

— Здравейте момци! — поздрави отъ улицата кавалера съ черната брада, следъ като оркестра свърши, и по гласа му всички познаха началника на училището капитанъ-лейтенантъ Добревъ.



— Здраве желаемъ! — отвърнаха изненаданитѣ оркестранти и всичко въ училището забръмча.

— Не ви ли се спи? — кротко запита той.

— Съвсемъ не! — отвърнаха всички.

— Време е, време е! Ето приближава полунощъ. Хайде де ви чуя още ведчажъ и си лягайте вече!

Тоя пжтъ оркестра свири неподражаемо задружно и живо.

Въ това време голѣмата пжтна врата бѣше отключена нервно отъ още не дошлия на себе си дежуренъ подофицеръ, който израпортува нѣщо на половина. Той получи нареждания отъ началника и потвърди натъртено, че е „разбралъ“, когато въ сжщностъ нищо не чу. . .

Дамата и кавалера съ черна брада, се отдалечиха незабелязано отъ насъбралата се по улицата тълпа отъ слушатели и продължиха пжтя си по улица „Княжеска“.

— Слава Богу! Слава Богу, че е и тоя оркестъръ, — думаше той на дамата, защото иначе тѣ ще полудеятъ. Въ морската градина забранено, презъ „Мусалата“ — да минаватъ „транзитъ“, по „Миладиновска“ забранено, где да ги пращамъ вече въ отпускъ не зная! И все пакъ въпрѣки всичко, тѣ сж бодри, весели, доволни и азъ още не мога да разбера началникъ на техническо училище ли съмъ или директоръ на консерватория? . . .

Градския часовникъ удари дванадесетъ. . .

### Свободенъ гражданинъ.

— Добъръ день, какъ сте? — така ще ви поздрави и този е първия въпросъ, който най-любезно ще ви зададе капитанъ II р. о. з. И. Щрасеръ, следъ като се ржкувате съ него. Съ тоя въпросъ и започнахме неотдавна разговоръ по улица „Маринъ Дриновъ“, когато той се връщаше отъ лозе и държеше клонче черешовъ цвѣтъ въ ржце.

— Благодаря, добре съмъ, господинъ капитанъ, връщамъ се отъ работа, а вие?

Нали виждате, на почивка съмъ, задължение по служба като васъ нѣмамъ вече и ми е много приятно да ходя на лозе, гдето и въздуха е другъ; пжкъ и презъ тоя месецъ, гдето и да се обърнете, ще видите пробуждането на новъ животъ, който ви кара да мислите, да разсъждавате — да философствате.

— Да, зная! На туриститѣ не е простено да не се опиватъ отъ природата — позакачихъ го азъ, понеже зная, че е туристъ.

Тукъ капитанъ Щрасеръ трепна. Той се замисли за моментъ, после се позасмѣ.

— Наистина, не имъ е простено! На балкана, въ рав-

нината, изъ морето — вредъ има кое да ви накара да си свалите шапката и да признаете величието, мощта на Всевишния, на Твореца. Като си спомня за Рила, за манастира, за Банско, за Пиринъ, сѣкашъ съмъ по-близко до Бога — такава красота и величие се крие тамъ.

Капитанъ Щрасеръ младежки се увлѣче и заразкава съ жаръ за последната екскурзия, въ която той, съ още нѣколко души туристи и съ своитѣ не по-малко отъ 60 години на грѣбъ, върху който тежеше и туристическа раница, бѣше пребродилъ Рила и Пиринъ, изминавайки около 250 км. пешкомъ.

— Разкажете ми нѣщо и за морскитѣ си екскурзии, разкажете ми нѣщо за походитѣ съ „Надежда“ — вие служихте толкова време въ нея!

— Минало свършено! Тя ми навѣва тѣга, като я нѣмаме. А какви походи, каква служба, какви преживѣвания въ нея!

— Разкажете, разкажете ми нѣщо за службата ви тамъ, разкажете ми напимѣръ нѣкоя приятна случка между васъ и практикувалитѣ при васъ възпитаници на Машинното училище.

Той оброни глава и се замисли.

— Познавате ли покойния механикъ Василь Антоновъ — подхвана той.

— Разбира се, по-старши мой колега, весель, шеговитъ и духовитъ.

— И много духовитъ! Отъ тая му духовитостъ имамъ запазени много спомени, но една дребна закачка никога не излиза отъ паметта ми.

— Разкажете, разкажете! — трѣбва да е много интересна.

— Бѣхме една година въ края на м. августъ въ плаване съ „Надежда“ съ курсъ право отъ Варна за Батумъ. Антоновъ бѣше тогава ученикъ машинистъ-стажантъ отъ VI година. Случи се тѣй, че точно на срѣдата на пѣтя Варна—Батумъ — въ срѣдъ Черно море — ний преминахме отъ последния день на месецъ августъ въ първия день на месецъ септемврий. Тогава именно Антоновъ решилъ да се пошегува. Азъ, казалъ той на другаритѣ си — днесъ не искамъ да постѣпя на стража при машината, па каквото ще да стане! Рекалъ и отсѣкалъ! Отива при кондуктора Ат. Геновъ и му долага, че не иска да стои на стража.

— Азъ снощи въ полунощ навършихъ договора си съ държавата, азъ снощи въ полунощ навършихъ задължителния 6 годишенъ срокъ на службата си — казалъ той на Геновъ — и днесъ съмъ свободенъ гражданинъ. Идете и доложите на г-нъ мичманъ Щрасеръ, че не мога да постѣпя вече на стража!

Другаритѣ му го загледали очудени. Антоновъ се усмихналъ, доволенъ отъ откритието си и повторно помолилъ,

Генова да ми доложи, предполагайки, че не ще съобразя какво да разпореда въ случая, толкова повече, че той имаше пълно право — наистина той бѣше завършилъ стажа си вече.

Атанасъ Геновъ ме намѣри при лѣвата машина и ми доложи за случката малко разтревоженъ — очевидно не схваналъ, че Антоновъ се шегува.

— Добре, много добре! Идете и съобщете на Антонова, че азъ признавамъ неговитѣ основателни претенции, че той като свободенъ гражданинъ не е задълженъ да работи при насъ и понеже нашия корабъ е воененъ, и ние не можемъ да превозваме цивилни свободни граждани, предлагамъ му веднага да напустне кораба, до като команданта още не е разбралъ че при машината има цивилни хора. Да си избере отъ лѣвата или дѣсна стълба ще напустне кораба и да си отиде . . .

Когато Геновъ му съобщи отговора ми, чухъ силенъ смѣхъ въ дѣсната машина.

— Азъ нали Ви казвамъ — думаше Василь Антоновъ — той пакъ ще ме изиграе.

Запасенъ лейтенантъ **Иванъ В. Стоячевъ**, възпитаникъ на Машинното училище (1904—1910 г.), сега преподавателъ въ Морскитѣ специални школи при Морска учебна часть — Варна.

## ПОГРЕБАЛНА ПРОЦЕСИЯ.

(Споменъ изъ живота на възпитаницитѣ отъ Машинното училище презъ 1907 година).



Василь Д. Видинчевъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1904—1910 год), сега на служба въ Пристанищното управление — Варна.

Презъ една тиха лѣтна нощъ, въ която луната ту се показваше, ту се скриваше задъ бѣли перести облачета, следъ дневната умора отъ работа и горещината, освежени вече отъ приятната хладина на отстоящето на стотина метра отъ училището ни море, ние се бѣхме прѣснали на групички изъ цѣлия дворъ, балконитѣ и широкитѣ салони на Машинното училище, намиращо се тогава въ гръцката махала (сега сжщото здание е Институтъ за глухонѣми), като едни си приказваха, други тихо пѣха или тананикаха, въпрѣки, че вечерната провѣрка отдавна бѣше свършена и всички трѣбваше вече да сме си лѣгнали. Но кой може да спи въ такова време, въ горещитѣ стаи, върху покрититѣ съ вълнени завивки кревати! Но, както винаги, следъ полунощъ умората наддѣляваше и постепенно всички се прибирахме и заспивахме.

Една отъ групичкитѣ, почти на тъмно въ дъното на двора, въ която се забелѣзваха прегърбената фигура на „Владиката“\*), високия ръстъ на „Чирето“ (Спасъ Я. Нейчевъ — Богъ да го прости! Той бѣше отличенъ, веселъ, добродушенъ, крайно сантименталенъ, вѣчно усмихнатъ нашъ колега и добъръ другаръ) и други. Тази групичка привлече вниманието ни, поради това, че знаейки буйния характеръ на „Владиката“, чийто подвизи и лудории бѣха станали легендарни, както за насъ съученицитѣ му, така и за по-старитѣ колеги, които бѣха вече на практика, видѣхме тайнствени ржкомахания при разговора и разбрахме, че се крои „нѣщо“. И наистина, следъ малко, групичката напустна мѣстото си, бързо премина двора и се отправя къмъ каменната стѣлба, която води въ срѣдния салонъ на училищната сграда. Едва сега можахме да различимъ фи-

\*) Ще наричамъ другаритѣ си съ тия имена, съ които тогава ги наричахме въ нашата интимна другарска сръда.

гуритъ на „Лечо“, „Макето“, „Грую“, „Кушито“ и др. Каменитъ стъпала бѣха изминати бѣгомъ и въ сжщия мигъ, на вратата на срѣдния салонъ се появи трапецовидната дървена стълба, по която се качвахме, за да палимъ голѣмата лампа въ сжщия салонъ, носена отъ нашитѣ „герои“; тѣ я изтатру-зиха по каменнитѣ стъпала, вдигнаха я на ржце и отнесоха почти въ срѣдата на двора.

Още неможахме да разгадаемъ целъта на това снемане на стълбата, даже и когато „Владиката“ и „Чирето“ усилено я запостилаха и заобвиваха съ бѣли чаршафи, които навѣрно бѣха смъкнали отъ много кровати.

Когато цѣлата стълба бѣше вече обвита въ бѣло „Владиката“ пошуща на ухото на „Чирето“; посви рамене, поокашля се, (това бѣше у него характерно) и се простря неподвижно върху заднята частъ на стълбата. Въ тоя моментъ пристигнаха отгоре — отъ училището — още нѣколко души, обвити отъ глава до пети въ бѣли чаршафи и като ношни видения, тихо се промъкнаха до обвитата стълба, за която вече разбрахме, че ще играе ролята на „ковчечъ“. Всички „призраци“, чието число бързо нарастваше, заобиколиха „ковчегъ“ съ „мъртвеца“, запалиха по една свещъ, (отъ тия, които бѣха останали следъ празнуването на Св. Кирилъ и Методи, и които, или „Спирача“, или „Сарата цинкографа“, нѣгде съхраняваха за подобни цели) и полупрегърбени, при слабата лунна свѣтлина, съ лица почти скрити подъ чершафитѣ, съ свѣтящи очи, въ които се отражаваше червения пламъкъ на гъряшитѣ свещи, представляваха една картина, която неможеше да се гледа безъ да се изпита едно неприятно чувство. Въ тоя моментъ прозорцитѣ на съседнитѣ гръцки кжщи, гледащи къмъ открития (почти безъ ограда) дворъ на училището, се отвори-риха и нѣкакви тъмни силуети се заподаваха плахо-плахо, отдръпваха се и пакъ се подаваха.

Процесията трѣгна бавно и тържественно. Другарски ржце понесоха мълчаливо тежкия „ковчегъ“ и въ него „скжпия покойникъ“. Той лежеше съ неподражаема неподвижностъ. Лицето му, наистина имаше такъвъ изпитъ и восъчно блѣденъ цвѣтъ (специалитетъ\*) на „Владиката“, често практикуванъ предъ стария извънредно добъръ и довѣрчивъ санитаренъ подполковникъ докторъ Флори, отдавна поминалъ се и предъ мнозина отъ г-да началницитѣ и преподавателитѣ, когато това бѣше необходимо), че всичкитѣ лѣкари на Варна не биха го познали, че се приструва. Едва „процесията“ измина нѣкол-

\*) При единъ басъ съ „Грую“, че може да изяде непрекъснато 1 кгр. локумъ, не стана нужда да прилага „специалитетъ“ си предъ добрия Докторъ Флори, който му даде помощъ, защото тая сладка маса му причини ужасни стомашни болки. Той рева тогава тъй силно, че излши всички ни и безъ малко щѣше да заплати съ живота си за тоя своего рода „бабайтлъкъ“.

ко крачки „Чирето“, навърно въодушевенъ (Горкия! какъ наистина гой бързо се въодушивляваше, щомъ го погледнеха нѣкой чифтъ хубави очи отъ красивия полтъ; наистина, крайно сантиментална натура, смущаваше се, изчервяваше се; колко срамежливъ бѣше! . . .) отъ любопитнитѣ погледи на гъркинитѣ отъ насрещнитѣ прозорци, писна да оплаква „скжпия покойникъ“, съ такива, непознати намъ до тоя моментъ вокални вариации, че едновременнитѣ наемни жени оплаквачки биха видѣли въ неговото лице сериозенъ конкурентъ . . . Чу се, следъ това, тихо хорowo пѣние: „Вѣчная память“

Трѣбва да се признае, че въ това импровизирано погребение имаше нѣщо не само тайнствено, поради участието на „призраци“, но и страшно, ако за моментъ забравимъ истинския му произходъ; наблюдавайки, ние чувствахме коситѣ ни да настрѣхватъ и трѣпки да попълзватъ по тѣлата ни.

Какво чувство сж изпитвали любопитнитѣ гъркини отъ съседнитѣ прозорци, които ту се показваха, ту отдрѣпваха, не зная, но съмъ сигуренъ, че следъ това видѣние цѣла нощъ не сж спали.

Движението на „погребалната процесия“ продължаваше бавно и тържественно; тя направи единъ малкъ кржгъ и къмъ края на долната частъ на двора. Въ единъ моментъ, когато гласнитѣ струни на „Чирето“ бѣха попрестанали да издаватъ сърдцераздирателни звуци, нѣколко равномѣрни и силни удара съ желѣзната дръжка на пжтната врата проехтяха въ нощната тишина — часътъ приближаваше полунощъ. За мигъ прегърбенитѣ силуети на „нощнитѣ призраци“ се изправиха, свещитѣ се угасиха, настана едно оживление. . . Нѣкой отъ „призрацитѣ“ туряйки ржка на устата си, произнесе шепнишкомъ думата: „Началника“.

И действително, тая магическа дума превърна за моментъ всички „призраци“ въ нѣкакви крилати духове, защото, ако не се държи смѣтка за слабия шумъ, произхождащъ отъ тропането на нѣколко десетки чифта по-вече боси крака, всичко стана мигновенно и безшумно. Само тѣсната вратичка на омивалника, къмъ чийто входъ се устремиха всички „крилати призраци“, значително почувства напора имъ и бѣше свидетелъ какъ пращятъ ребрата и кокалитѣ на „призрачитѣ“ имъ организми. Секундитѣ даже не бѣха точно мѣрило за свѣткавичната бързина, съ която „призрацитѣ“ се устремиха и преминаха входа. Но, най-интересното, което едва ли не щѣхъ да пропусна да спомена, е рекордната бързина на самия „покойникъ“, който сжщо „чу“ злокобната дума и като че ли отъ невидима силна пружина бѣ изхвърленъ отъ „ковчега“; той едновременно съ това съ неподобна ловкостъ прибра чаршафитѣ (единъ само остана да стърчи и свидетелствува за светотатството) и безъ да държи смѣтка, че внася деморализация въ редоветѣ на „призрацитѣ“, „покойника“ — „Вла-

диката“ — бѣше щастливъ да премине единъ отъ първитѣ дупкообразния отворъ, нареченъ врата на омивалника, който водѣше къмъ вътрешния входъ за стълбитѣ къмъ стаитѣ.

Ударитѣ съ желѣзната дрѣжка се повториха. Дневалния, облеченъ въ дълга работна дреха, препасанъ презъ кръста съ коженъ коланъ (поясокъ, както го наричахме), на когото висеше „тесака“, приличащъ въ тоя си видъ на единъ отъ многобройнитѣ светии съ мечове, показа на балкона скромната си длъжностна личностъ, и плахо-плахо попита: „кой е?“ Отговоръ не последва; чу се нѣкакво глухо изкашляне. Въ тоя моментъ, по каменнитѣ стълби, съ ключъ въ рѣка, изтича дежурниятъ, бързайки да отвори вратата, тъй като бѣше видѣлъ презъ прозорцитѣ отъ надплатнитѣ стаи, кой иска да направи това нощно посещение.

Вратата се заклати, свободната желѣзна дрѣжка се удари 2 — 3 пѣти сама, едно скърцане и тя се отвори. На прага се показа прегърбената фигура на капитанъ-лейтенантъ Д. Добревъ — началника на училището. Пагонитѣ му, върху черенъ сюртюкъ, блѣснаха на лунното освѣтление и предадоха още по-мраченъ изразъ на блѣдото и обрасло съ черна брада строго лице. Като отстрани леко съ рѣка дежурниятъ, който му заграждаше пѣтя и правѣше опитъ да каже нѣщо като „нощенъ рапортъ“, бързо премина каменнитѣ стѣпала, влѣзе въ срѣдния салонъ и се отпрати за стѣлбата къмъ спалнитѣ. Дневалниятъ, чиято кокарда на шапката бѣше съ значителенъ „жгълъ на изпреварването“ отвори вратата, изкозирува му криво-лѣво и го пропусна да влѣзе въ помещението — обща спалня за около 30 человекъ.

Гробна тишина цареше, нарушавана само отъ тихото хъркане или сумтене на спящитѣ ученици.

Началникътъ за моментъ се стѣписа и неповѣрва на очитѣ си; изви се, изгледа дежурния и дневалния, пакъ погледна „заспалитѣ момчета“, поклати многозначително глава и бавно трѣгна между двата реда желѣзни кревати.

Ние бѣхме сигурни, че началникътъ по-скоро би си обяснилъ какъ така бързо и неусѣтно бѣ разгроменъ великия руски балтийски флотъ отъ японцитѣ, въ чиято борба той достойно взе участие въ качеството си на старши офицеръ въ канонерската лодка „Кореецъ“, отколкото тихото и безмълвно състояние на околната „заспала срѣда“, защото шумътъ на тия малки дяволи, които въ моментъ на раздражение той наричаше „каналии“, бѣше чулъ много ясно само преди по-малко отъ една минута. Сигналъ до балкона въ сѣщия салонъ, той за моментъ се спрѣ на вратата му, хвърли единъ погледъ къмъ двора, видѣ навѣрно стѣрчация „ковчегъ“ самотенъ, изоставенъ, съ единъ овисналъ парцалъ на него (чаршафа, който въ бързината не можа да бѣде прибранъ), извърна се, погледа му равнодушно се хлѣзна по сгушенитѣ тѣла на спящитѣ уче-

ници, наведе си главата и тръгна обратно къмъ вратата на салона. Едва доловима усмивка проблъсна по строгото му войнишко лице.

Въ тоя моментъ, фелдфебелтъ, който бѣше заспалъ отдавна и не можѣ да бжде свидетелъ на „тайнственото погребение“, още полусъненъ, оправяйки рубашката си застава при вратата, за да отдаде честъ и да го види началника. Последниятъ слабо повдигна глава и погледна фелдфебеля си съ слаба иронична усмивка. Едно характерно махане съ ржка, подсказана на фелдфебеля, че началника не желае да му се долага. Постълбата се наредиха длъжностнитѣ лица, за да изпратятъ закъснѣлия и неочакванъ гостъ, който безъ да продума нѣщо, напусна училището. Той не бѣше особено много възхитенъ отъ реда, който намѣри въ училището и вѣроятно му бѣше неприятно, че не залови на мѣстото размирницитѣ, но въ душата си сигурно се радваше, че всичко това бѣ извършено така бързо и ловко, като че ли това бѣха изпитани чевръсти моряци отъ епохата на знаменития руски воененъ вѣтроходенъ флотъ.

\* \* \*

Днесъ въ надвечерието на празнуване 50 годишнината отъ основаването на Машинното училище при флота, преминало презъ разнитѣ етапи на развитие, за да стигне до днешния си видъ, предъ погледа ми неволно се ниже дълга върволица отъ колеги, бивши обитатели на каменната сграда въ гръцката махала, и между другитѣ хубави спомени отъ обучението и много още такива епизоди изъ задушевния ни другарски животъ, които изпълватъ душата ми съ хубавото чувство на скъпи и мили спомени отъ миналото.

гр. Варна,  
Януарий 1931 г.

Василь Д. Видинлиевъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1904—  
1910 год.), сега на служба въ Пристанищното  
управление.



## СПОМЕНЪ.



Лечевъ Христо Стефановъ.

възпитаникъ на Машинното училище (1904 – 1910 г.), сега началникъ на Техническата работилница и преподавателъ въ Телеграфопощенското училище въ София.

Завършихъ училището на 1. септемврий 1910 год. Отначало постъпихме 22 души: отъ тѣхъ единъ уволниха по лошо поведение, а трима починаха, така щото завършихме училището 18 души, отъ които днесъ сж живи 15 души.

Началникъ на училището презъ първия курсъ бѣше покойния инженеръ-механикъ Соларовъ — тогава капитанъ-лейтенантъ, а презъ втория и третия курсъ — г. Добревъ Димитъръ — тогава сжщо капитанъ-лейтенантъ. Преподаватели бѣха: г. Недевъ — тогава лейтенантъ, г. Обрешковъ — тогава мичманъ I рангъ, г. инженеръ-механикъ Христовъ Ал., г. корабостроителъ Родевъ Ив., г. инженеръ-електротехникъ Велчевъ, г. Д-ръ Савовъ, Д-ръ Флори, г. Цачо Геновъ, г. А. Байчевъ, г. инженеръ Тюфекчиевъ, г. Ал. Кръстевъ, механикъ Кашлакевъ, свещенникъ Рафаилъ.

Училището ни бѣше въ зданието на днешния институтъ за глухонѣми на улица „Княжеска“.

Отъ ученическия ми животъ въ Машинното училище при флота на Негово Величество, както се именуваше то тогава, сж ми останали най мили и скжпи спомени, които не бихъ могаль да забравя никога. Между другаритѣ ми отъ нашия випускъ, мога да кажа, че сжществуваха забележителни чувства на задушевностъ, сърдечно и искрено другарство и голѣма привързаностъ единъ къмъ другъ. Тѣзи чувства и до день днешенъ още не сж изчезнали между живитѣ ми другари. Още по особенно забележително бѣше между насъ извънредно голѣмитѣ чувства на уважение, на почитание другаритѣ ни отъ по-старшитѣ випуски, които чувства не ни бѣха вдѣхвани отъ нѣкоя външна сила, а се пораждаха въ самитѣ насъ отъ самосебе си, виждайки въ лицата на старшитѣ си другари смѣли и характерни бждещи техници и граждани.

Практиката си изкарахъ на миноносецъ „Смѣли“. Следъ завършване на курса на училището постъпихъ механикъ въ Министерството на общественитѣ сгради, пжтищата и бла-

гоустройството, кждето служихъ до обявяване на Балканската война, презъ която бѣхъ мобилизиранъ въ флота на Негово Величество като машинистъ въ миноносецъ „Летящи“. На него взехъ участие въ всичкитѣ му близки и далечни бойни кръстосвания, на него бѣхъ и когато съ отряда миноносци: „Смѣли“, „Летящи“, „Строги“ и „Дръзки“ атакувахме турския кръстосвачъ „Хамидие“ презъ ноцъта срещу Архангеловъ-денъ 1912 г. Въ края на междусъюзническата война, заедно съ цѣлия ни малъкъ Черноморски флотъ прекарахме около два месеца въ гр. Севастополъ — Русия.

Следъ като се върнахме и демобилизирахме постъпихъ механикъ въ държавния конезаводъ „Божурище“. Тамъ ме завари мобилизацията за общо европейската война. Бѣхъ мобилизиранъ въ I. Софийски пехотенъ полкъ като строеви подофицеръ и взехъ участие въ боеветѣ на полка до раняването ми при атаката на връхъ „Кула“ въ мѣстността „Сува планина“, близо до гр. Лѣсковецъ въ Сърбия. Раненъ бѣхъ въ дѣсния кракъ, презъ гърдитѣ и прѣститѣ на дѣсната ржка. Следъ оздравяването ми бѣхъ освободенъ отъ строя като инвалидъ и ми се даде назначение пакъ въ конезавода „Божурище“, гдето поехъ отново службата си. Наскоро следъ това ме премѣстиха въ аеродрума „Божурище“ на служба, кждето бѣхъ произведенъ въ първи офицерски чинъ на 11. май 1917 г. Една година следъ демобилизацията отъ голѣмата война се уволнихъ отъ аеродрума „Божурище“ по собствено желание, работихъ около две години на частна практика следъ което презъ 1922 г. постъпихъ въ новосформираното Телеграфопощенско училище, гдето служа и до днесъ на длъжностъ Началникъ на Техническата работилница и преподавателъ по технически предмети.

Презъ 1927 г. издадохъ ржководството по „Мотори съ вжтрешно горение“, а на следната година преиздадохъ сжщото ржководство.

Презъ изтеклата 1930 г. завършихъ стопанскитѣ науки при свободния университетъ въ София.

Считамъ за нужно да изкажа голѣма похвала къмъ инициаторитѣ по уредбата на този юбилей, които наистина сж се нагърбили съ една доста голѣма и трудна задача, но нека въ работата имъ да ги въодушивлява мисълта, че съ това традиционно събитие ще се затвърди още по-вече високото реноме, което си е спечелилъ този единственъ въ България институтъ, който въ продължение на цѣли 50 години излъчи въ областта на стопанския ни животъ стотици добри техници и доблестни граждани.

Лечевъ Христо Стефановъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1904-1910), сега началникъ на Техническата работилница и преподавателъ при Телеграфопощенското училище въ София.

## СТАТИЯ — СПОМЕНЪ.



Христо Петровъ Спировъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1905 — 1911 г.), сега Софий-  
ски окръженъ инспекторъ по  
парнитѣ котли и машини.

Завършилъ V. р. класъ на Варненската мъжка държавна гимназия „Фердинандъ I“ презъ учебната 1904/905 година, менъ се наложи, по необходимостъ, да постъпя въ Машинното училище при Флота на Негово Величество.

Прекаралъ ваканционнитѣ месеци юний, юлий и августъ на волностъ, на 1. септемврий, се явихъ въ Машинното училище на медицински прегледъ и бѣхъ одобренъ и приетъ за ученикъ въ сжщото. Още въ първитѣ дни почувствувахъ строгостята на военната дисциплина, тъй като първия месецъ тогава се прекарваше въ казармата, въ която се изучаваха само словесни и строеви занятия. Казармената обстановка изведнѣжъ направи отъ менъ ученика-гимназистъ, ученикъ-войникъ и азъ въ скоро време се почувствувахъ по-мъжественъ, по-достоенъ, по-голямъ, съ една речъ, порастналъ.

На 1. октомврий сжщата година, бѣхъ преведенъ въ училището, гдето разликата отъ казармената обстановка бѣ незначителна. Тукъ само пушката бѣше замѣнена съ книгата и то съ сериозната книга, изразъ на положителна наука и творчески знания.

Започнаха се редовни занятия. Всѣки учителъ искаше максимумъ знания и предъ менъ падна легендата, че въ професионалнитѣ училища учението било по-леко, отколкото това въ гимназията. Напротивъ, въ гимназията азъ се справяхъ само съ общообразователнитѣ предмети, а тукъ, освенъ тѣхъ, трѣбваше да се справямъ и съ специалнитѣ такива, които не бѣха по-малко отъ първитѣ. Вънъ отъ това ученикътъ въ гимназията можеше да повтори класа, да дѣжи поправителни изпити и пр., а тукъ, въ Машинното училище, подобно нѣщо бѣ изключено. Или добъръ, примѣренъ и прилеженъ ученикъ, или вънъ отъ училището, въ съответния родъ оржие за доизкарване на военната служба, безъ нѣщо да се зачита отъ училището.

Помирень съ това положение, все пакъ смѣтахъ се за ученикъ, комуто могатъ да бждатъ позволени волности и че-

сто пжти нарушавахъ дисциплината и реда, за които нарушения съмъ бивалъ наказванъ: 74 часа подъ оржие съ 25 кгр. пѣськъ на гърба, обстоятелство, което ме застави да си направя и специална торба. Тежко ми бѣше, но съзнавахъ, че ония, които ме наказватъ сж прави и че тѣ, чрезъ наказание-то искатъ да направятъ отъ менъ човѣкъ на реда и дисциплината, а отъ тамъ и добъръ ученикъ.

Това остаряло педагогическо сръдство и единъ строгъ арестъ отъ 20 дни, указаха своето въздействие и азъ действително взехъ да ставамъ редовенъ и по-прилеженъ ученикъ, докато къмъ края на II-рия курсъ и презъ цѣлия III-и курсъ бѣхъ обикнатъ, да не кажа станалъ любимецъ на началника на училището, тогава капитанъ-лейтенантъ Добревъ, който дори ме направи нѣщо като началство — „отдѣльоненъ началникъ“.

Презъ тритѣхъ теоритически години на взаимно общуване съ съвипускниците си, у менъ неволно се насаждаха чувствата на солидарностъ и другарство, а военната дисциплина насади ония добродетели, известни подъ името: честностъ, доблестъ и кавалерство, които добродетели тогава се ценяха отъ обществото и които бѣха причина ученицитѣ отъ сръднитѣ учебни заведения въ гр. Варна, да търсятъ близостъта на машинния ученикъ. Последната (близостъта), създаде между машинния ученикъ и тоя отъ гимназията и търговското училище, отлични отношения и здрави традиции, които при голѣми религиозни, свѣтски и културни празници се манифестираха предъ Варненското гражданство по единъ много тържественъ начинъ.

Завършихъ теоритическия курсъ на училището съ добъръ успѣхъ и произведенъ въ чинъ мл. подофицеръ, менъ се падна жребия да бжда изпратенъ на практика въ миноносецъ „Дръзки“, кждето подъ началството на лейтенантъ Драгановъ, лейтенантъ Винаровъ С., мичманъ Тодоровъ и подъ ржководството на механицитѣ: Ангеловъ и Панайотовъ, прослужихъ цѣли 2 години, като последната — третията — откупихъ и се уволнихъ.

Тукъ, въ кораба, поставенъ да живѣя между моряцитѣ и подофицеритѣ, менъ ми бѣ твърде тежко. Първитѣ ме чувствуваха винаги „надъ тѣхъ“ и въ моето лице виждаха началника-учитель; вторитѣ, сжщо така ме чувствуваха „надъ тѣхъ“, но иерархическия имъ чинъ, по-високъ отъ моя, не имъ позволяваше открито да манифестиратъ чувствата си, затова тѣ официално и публично бѣха „надъ менъ“, което считаха и за своя гордостъ. Скрито, тайно, тѣ търсяха, обаче, моя съветъ и на мнозина отъ тѣхъ съмъ билъ учитель при подготовката за изпити за по-горня длѣжностъ.

Тукъ, въ миноносеца и окръжаващата ме сръда, азъ бѣхъ обичанъ, да не кажа и уважаванъ дори, както отъ началници, така и отъ подчинени, изразена тая обичъ не веднѣжъ, съ

дѣла, и то лично отъ командира на миноносеца — лейтенантъ Винаровъ, помощника му мичманъ Тодоровъ и боцмана Гулевъ М.

Възлаганата ми самостоятелна работа отъ механицитѣ Ангеловъ и Панайотовъ, особено отъ тоя последния и отъ ст. машинистъ Деневъ Дянко отъ V випускъ, особено живо разви у менъ „чувството на отговорностъ“ и „добре изпълненъ служебенъ дългъ“. Отъ тѣхъ азъ се научихъ, какъ може човѣкъ съ трудъ и постоянство, съ воля и характеръ, да се издига стъпало по стъпало по обществената стълба и да стигне дори до нейния върхъ. Тукъ азъ се калихъ и подготвихъ за самостоятелна работа въ живота. Научихъ се да бъда добъръ ученикъ и още по-добъръ учителъ и съ личния си примѣръ да влияя на срѣдата, която ме заобикаля, да печеля чрезъ него влияние и авторитетъ предъ по-малкитѣ, а обичъ и уважение предъ по-големитѣ.

Презъ 5 годишното ми ученичество въ флота,\*) азъ не престанахъ да работя, въ рамкитѣ на позволеното, за подобрене положението и участието на машинния ученикъ частно и общо на техника съ срѣдно образование.

\* \* \*

Машинното училище при флота на Негово Величество, отъ създаването си до днесъ е преминало нѣколко етапа и въ това отношение то е следвало пжля, по който сж минали почти всички учебни заведения въ страната, отъ освобождението ѝ до днесъ.

Неговата организация на времето си е била задоволителна и напълно е отговаряла на целитѣ и задачитѣ, които е преследвало. Българскиятъ флотъ е билъ задоволенъ съ технически кадъръ, а излишека отъ сжщия е отивалъ вънъ, за да попълни нуждата на Държавата, окръга, общината и частнитѣ предприятия. Още първитѣ питомци на училището, благодарение на своята солидна теоритическа и практическа подготовка отъ една страна и отъ друга — благодарение на своето военно възпитание, сж успѣли да създадѣтъ въ обществото, въ надлежнитѣ инстанции и въ току що зараждащата се родна индустрия, онова име на ученика отъ Машинното училище, което стана причина, да се предпочита и търси тоя последниятъ. И ето защо, още отъ първия день на миналото, ние го виждаме застаналъ на чело, било като учителъ-преподавателъ по теория и практика въ механико-техническитѣ училища, било като заведующъ техническата служба въ нашитѣ индустриални предприятия, било като механикъ или машинистъ въ нашия търговски флотъ, нашитѣ желѣзници и пр.

\*) Шестата година, както споменахъ по-горе откупихъ.

Благодарение на първитъ възпитаници на училището, и на ония, следвайки следъ тѣхъ, можа да се създаде въ българското гражданство онова мнение за Машинното училище, на което днесъ всички завиждатъ. И действително, възпитаникътъ на Машинното училище, достойно поемаше своята служба и още по-достойно я носеше. Него всички търсяха, него всички предпочитаха, нему всички се довъряваха.

Първенството и предимството на Машинното училище, чрезъ което се повдига *значително* и авторитета на флота, трѣбва да бжде фрапиращо. Необходимо е едно по-друго положение сега на ученицитѣ, което ще се създаде, чрезъ взаимнитѣ усилия на управлението и възпитаницитѣ, които усилия, сигурно биха били подкрепени отъ обществото и биха намѣрили отзвукъ въ отговорнитѣ фактори.

Никое друго професионално сръдно учебно заведение не изисква такъвъ високъ общообразователенъ цензъ и нѣма толкова дълъгъ срокъ на обучение, какъвто изисква и има Машинното училище. Ученика, постъпилъ въ друго училище, за сщщото време, ще свърши не само училището, но и университета. Тъкмо тоя и други факти биха дали право на управата на Машинното училище (днешното Морско училище) да иска да се преработятъ програмитѣ за обучение, за да се даде едно по-друго, по-солидно, по-висше образование, а отъ тамъ и едно по-друго положение.

Противоречията въ дипломитѣ и действующитѣ въ страната закони трѣбва да се премахнатъ, защото не е кандидатъ-механикъ оня, когото законитѣ въ страната признаватъ за механикъ съ неограничени права и му разрешаватъ свободно техническа практика.

Програмитѣ, положението и бждещето на ученика трѣбва да бждатъ освѣтени чрезъ специаленъ законъ. Така само той ще може съ гордостъ да носи емблемата на училището и съ гордостъ да го представлява навсѣкжде.

Въпрѣки 50 годишнитѣ резултати на Машинното училище, това последното и до день днешенъ нѣма своя собствена сграда, която трѣбваше отдавна да сщществува, за да служи за паметникъ и образецъ на разсадникъ за техническата просвѣта и може би — за зараждане на утрешната политехника на млада България.

Дължа да отбележа, че при днешното развитие на техниката и индустрията, налага се и реорганизация въ техническитѣ училища, както по отношение на програмитѣ, тъй и по отношение на специализацията.

Днесъ не можемъ и не бива да си представимъ едно механико-техническо училище безъ предмета: „Организация на производството“, нито пъкъ безъ тоя „Ржководство и организация на техническата служба“, защото днесъ ние виждаме

специалисти техници съ звания „Търговски инженеръ“, „Инженеръ по изготвяне поемни условия“, „Инженеръ по парни котли и машини“ и т. н.

Всичко изложено до тукъ, макаръ и въ кратце, би могло, чрезъ упоритостъ и постоянство, да се създаде, а веднъжъ създадено ще въздигне България и техническото дѣло въ нея.

Христо Петровъ Спировъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1905—1911 г.), сега Софийски окръженъ инспекторъ по Парнитѣ котли и машини.

## КАКЪ АТАКУВАХМЕ КРЪСТОСВАЧА „ХАМИДИЕ“

Балканската война ме завари като ученик въ гр. Бѣлградъ — Сърбия. Вестята за съюза на балканскитѣ народи противъ общия врагъ, бѣ посрещната съ ентузиазъмъ отъ всички срѣди. Море отъ хора съ „живио“ акламираха войната и братския съюзъ между българи и сърби и като че ли за моментъ, тѣ забравиха своята органическа умраза помежду си. Оратори отъ всички трибуни по площадитѣ на Бѣлградъ говорятъ за братския съюзъ, за война противъ общия врагъ, безъ да забравятъ, нито за моментъ, че сж преди всичко сърби и то сърби пропити отъ единъ съ нищо неоправданъ шовенизъмъ. Следниятъ фактъ за менъ бѣ знаменитъ: единъ отъ ораторигѣ, божи служителъ, следъ като увлѣче тълпата съ своето красноречие за войната, накрай каза дословно следното: „Следъ свършване войната съ Турция, нека всички прави сърби не забравятъ, че отъ тукъ до Търново е сръбско“.

Подъ впечатленията на преживѣното въ Бѣлградъ, трѣгнахъ азъ за България и веднага следъ пристигането си заминахъ споредъ мобилизационното си назначение, за частта си — Флота на Негово Величество, отъ кждето бѣхъ изпратенъ да нося служба въ Подвижната отбрана на миноносецъ „Дръзки“, съ командиръ г. лейтенантъ Драгановъ и младши офицеръ г. мичманъ II р. Куповъ, при машиненъ персоналъ, съставенъ само отъ възпитаници на Морското машинно училище, а именно: механикъ — лейтенантъ Юрданъ Панайотовъ, (сега пенсионеръ, живущъ въ гр. Варна) и негови помощници: азъ, Игнатъ Игнатовъ (сега главенъ механикъ въ фабрика „Българска захаръ“ въ с. Долна Митрополия — Плѣвенско); Д. Геновъ (сега лейтенантъ Геновъ отъ Морската Полицейска Служба — Варна); Гавраилъ Божковъ (сега имащъ техническо представителство въ София); Ст. Златарски (сега главенъ механикъ въ голѣмитѣ мелници — гара Червенъ Брѣгъ) и Недко Казаковъ (сега покойникъ). Механицитѣ на останалитѣ миноносци, както и помощницитѣ като машинисти, още около 30 души, бѣха сжщо възпитаници на Морското машино училище.

Назначението на миноносеца ни, влизащъ въ състава на Подвижната отбрана, се опредѣля отъ наименованието на последната.

Следъ непрекъснато по-близки и далечни кръстосвания на Отряда миноносци подъ командата на г. капитанъ II р. Добревъ, взелъ живо участие въ Руско-Японската война като офицеръ на крейсера „Димитъръ Донски“, на 6 ноемврий вечерята се даде нареждане: „миноносцитѣ да бѣдатъ готови и да чакатъ заповѣдъ“.



Подобни разпореждания се даваха твърде често, но даденитѣ тая вечерь се отличаваха отъ другитѣ — тѣ се четѣха по лицата на командующия персоналъ, замисленостъта и сериозностъта на който, караше неволно командувания персоналъ да трепне предъ неизвесностъта, която го чака всрѣдъ широкитѣ морски обятия.

Миноносецъ „Дръзки“ е напълно готовъ, цѣлиятъ екипажъ, въ състава на който бѣха и посоченитѣ по-горе възпитаници на Машинното училище, е по мѣстата си, липсва само командира му г. лейтенантъ Драгановъ, който билъ заболялъ и отсъствието на когото въ тоя моментъ на ожидание и неизвесностъ, предразполагаше екипажа къмъ униение. Въ 9 ч. вечерьта се даватъ бързи и тревожни разпореждания, миноносцитѣ се снематъ отъ вързала и отдѣлятъ отъ пристанищната стена единъ следъ другъ подъ командата на своитѣ командири, а само миноносецъ „Дръзки“ подъ командата на своя младши офицеръ г. мичманъ Куповъ и при неговъ помощникъ г. мичманъ II. р. Кирилъ Минковъ.

Излѣзли на открито море и наредени въ върволиченъ строй по старшинство, всички четири миноносеца сж подъ непосредственната команда на своитѣ командири и следватъ заповѣдитѣ на началника на отряда г. капитанъ II. р. Добревъ, намиращъ се на отрядния миноносецъ „Храбри“ съ командиръ г. лейтенантъ Альовъ.

„Дръзки“, съ своя младши офицеръ за командиръ, е най-младши миноносецъ, затова заема последно мѣсто въ строя.

Плаване обикновенно, но всички сж неспокойни и чувствуватъ, че ще става нѣщо необикновенно. Часътъ е 12 — полунощъ, смѣнява се I-ва стража отъ служба, за да се замѣсти отъ II-рата такава, но никой не отива на почивка! Всички чакатъ, но какво, що, никой отъ екипажа не знае! Правятъ се само догадки, до като въ 12 часа и 46 мин. срещу 7 ноемврий 1912 год. се получи чрезъ сигнализация, приблизително следната отривиста заповѣдъ: „Пригответе се за самостоятелна атака“. Командирътъ на „Дръзки“ спокойно заповѣда: „Всички по мѣстага си“ и започна атаката срещу неприятеля при най-неблагоприятни условия, тъй като бѣше последния въ строя. Попадналъ подъ неприятелския артилерийски огънь, командирътъ командува „Малъкъ ходъ“ и откри артилерийска стрелба съ 47 м/м. оржие на миноносеца срещу тежката артилерия на неприятеля. Старшиятъ артилеристъ Маринъ Русевъ, съ артилерийско спокойствие направляваше стрелбата, която бѣ насочена и съсредоточена изключително срещу командирската рубка на неприятелския корабъ. Презъ времето на тоя неравенъ артилерийски двубой, командирътъ съ рѣдко спокойствие и хладнокръвие направлява съ най-малъкъ ходъ миноносеца срещу неприятелския корабъ, като същевременно даде заповѣдъ за минна атака. Минния машинистъ, възпитаника отъ

Морското училище Недко Казаковъ (покойникъ днесъ), съ достойно за адмириране себеотрицание, възсѣдналъ лансирния апаратъ, приготвяваше заедно съ доблестния корабникъ на миноносеца Михаилъ Гулевъ торпедото, което по заповѣдъ трѣбваше да стреля минния офицеръ мичманъ II р. Минковъ (сжщо днесъ покойникъ) чрезъ дрѣжката, която се намираше въ офицерското отдѣление.

На 150—200 метра отъ неприятелския корабъ командирътъ заповѣда минната стрелба, за да може да се торпилира неприятеля въ машинното отдѣление, а отъ тамъ и разрушителния ефектъ да бѣде по ефикасенъ, обаче, изстрела на минния офицеръ даде засечка и тогава корабника Михаилъ Гулевъ стреля чрезъ горното приспособление и успя да нанесе поражение на неприятеля въ областта на носа, което поражение спря артилерийската му стрелба и остана да се чува всрѣдъ морето само турското „Аллахъ“ и то отъ гиганта на турската ескадра — модерния брониранъ кръстосвачъ „Хамидие“, който именно бѣ атакуванъ.

Мощното българско „Ура“ на 20 моряци и отъ славния „Дрѣзки“, заглуши турското „Аллахъ“ и окуражениятъ командиръ даде заповѣдъ, да се атакува „Хамидие“ и отъ другата стена.

Едва направилъ „Дрѣзки“ своя обходъ, турцитѣ се окуражиха, дадоха ракетни сигнали за помошь и мигновено „Дрѣзки“ бѣше ограденъ съ турски контра-миноносци, изъ лапитѣ на които мъчно бѣше да се изгрѣгне и най-опитния командиръ. Но и тукъ младиятъ командиръ маневрира съ рѣдка вещина и умение до като си проби пжтъ и взе курсъ къмъ Варна, държайки се близко до брѣга. Преследванъ отъ два турски контра-миноносци, които действуваха съ своята артилерия, „Дрѣзки“ успѣваше да остане незасѣгнатъ до като въ единъ моментъ, освѣтленъ добре отъ неприятелскитѣ прожектори, биде олученъ въ задната димова трѣба, отъ която започнаха да излизатъ пламъци въ оформени огнени езици и по тоя начинъ миноносеца представляваше по-добра и видима всрѣдъ мрака на морето цель за неприятеля; обаче командирътъ великолепно маневрираше и успѣваше сполучливо да се отбранява.

Въ разгара на преследването ни, пада забравения по една случайностъ надъ готвачната машина гслѣмъ боенъ чукъ надъ кожуха на котелното отдѣление и сгняритѣ, смѣтайки че е падналъ снарядъ, се изпокриха въ вжглищнитѣ ями, вследствие на което налѣгането въ котлитѣ спадна до единъ невъзможенъ минимумъ и положението на миноносеца стана критическо.

По заповѣдъ на командира до механикъ Панайстовъ, изпрати се веднага въ котелното отдѣление, свободниятъ отъ стража машинистъ отъ Морското машинно училище Стойко Зла-

тарски, който само за нѣколко минути съумя да внесе успокоение и да повдигне, а въ последствие и да възстанови максималното работно налягане, а съ това да подобри и възстанови старото положение на миноносеца.

Точно въ това време едина отъ турскитѣ контра-миноносци успѣ да пресѣче пжтя, но много неудачно, защото бѣ съвършено близо и не можа да си послужи нито съ артилерията си, нито съ минитѣ си, а изглежда, че бѣ близо и до минното заграждане на Варненския заливъ, обстоятелства, които го заставиха да се корегира, а намѣ помогнаха да усилимъ хода на миноносеца и да се държимъ близо до брѣга.

Тъкмо що освободили се отъ опасноститѣ и останали само подъ далечния артилерийски огънь на неприятеля, изведнажъ по насъ се откри отъ брѣга честа пушечна стрелба, въ разгара на която командиря шеговито каза: „Отъ турцитѣ се отървахме лесно, но отъ българитѣ мжчно ще се откачимъ“ и веднага заповѣда, да се сигналува, че сме свои. Следъ дадения сигналъ стрелбата спря, за да бжде замѣнена съ мощното българско ура на славнитѣ моряци отъ българския „Рюрикъ“ — „Дръзки“, подето отъ пѣстродрешковцитѣ опълченци на брѣга.

Часътъ бѣ 7 $\frac{1}{2}$  сутринята, когато „Дръзки“ пристигна всрѣдъ „Ура“ на военното пристанище, славния му командиръ се отправи на рапортъ при Началника на Отряда, а азъ дадохъ първото интервю на рапортъора на в. „Дневникъ“, който още на следния день описа смѣлия подвигъ на българскитѣ моряци на 6 срещу 7 ноемврий 1912 година.

Участувалъ въ боя на миноносець „Дръзки“,  
възпитаникъ на Морското машинно училище

Христо П. Спировъ,

сега Софийски Окръженъ Инспекторъ по контрола на парнитѣ котли и резервоари.

## ИЗЪ ЖИВОТА НА УЧИЛИЩЕТО



Инженеръ Хаигъ М. Агоповъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1910—1917 г.), починалъ  
на 11. XI. 1930 год., като маши-  
ненъ инженеръ въ Ню-Йоркъ  
(Америка).

Презъ м. септемврий 1910 год., когато нашия курсъ постъпихме като ученици машинисти при флота, ние прекарахме едно месечно обучение при Портовата рота, която квартируваше тогава въ района на 8-ми пѣхотенъ полкъ.

Нашиятъ випускъ се отличава-ше отъ предшествующитѣ съ това, че ние бѣхме първитѣ, които отъ Портовата рота се пренесохме въ помѣщенията на Машинното училище, току що премѣстено отъ грѣцкия кварталъ на града въ района на флот-скитѣ казарми.

Въ района на флота, спалнитѣ на училището заемаха южното крило на казармитѣ, като северното се заемаше отъ Портовото капитанство, а сръдната двуетажна частъ — отъ Щаба на флота.

По липса на достатѣчни стаи въ това крило на зданието, класнитѣ стаи бѣха разположени така: I курсъ, т. е. нашия курсъ, тогава за-

емаше стаята до общото спално помѣщение, като до него бѣше канцеларията на началника на училището. II курсъ заемаше една стая въ Портовото капитанство, а III курсъ стаята до дестилатора. Така бѣха разположени класнитѣ стаи презъ 1910—1911 учебна година.

Презъ учебната 1911—1912 година, когато Щаба на флота се премѣсти въ града, тогава всичкитѣ класни стаи бѣха разположени въ втория етажъ на това щабно здание.

Следъ Балканската война, когато бѣше началникъ флота полковникъ Лудогорзовъ, по негова инициатива и планъ се построи отдѣлно здание за Машинното училище въ южната частъ на района до канала.

Въ първия етажъ на това здание бѣха всички стаи и канцеларии, а въ втория полуэтажъ бѣха спалнитѣ.

Тукъ ще се отклоня да кажа нѣколко думи за училището, когато се обяви Балканската война.

Всички малолѣтни ученици бѣха уволнени въ безсроченъ отпускъ и изпратени по домоветѣ си. Пълнолѣтнитѣ, въ чис-

лото на които попаднахъ и азъ, бѣхме назначени въ разнитѣ части на флота. Презъ време на междусъюзническата война, когато ромънцитѣ настѣпиха въ България, флота, по заповѣдь отъ Главната квартира на армията, отстѣпи въ вѣтрешността на страната. Всички брѣгови части на флота отстѣпиха презъ Балкана до Самоковъ. Тукъ отъ флотскитѣ части се формира една бойна дружина. Всички ученици машинисти (действующи и запасни) бѣха върнати обратно въ Варна, понеже не бѣха опитни да действуватъ съ оръжие. Обаче по една или друга причина, до колкото си спомнямъ, азъ бѣхъ единствения ученикъ машинистъ, който остана въ бойната дружина на флота, като куриеръ на шаба на дружината и съ нея азъ достигнахъ до Мехомия.

Следъ Балканската война училището пакъ се формира. Всички уволнени по малолѣтностъ се върнаха обратно въ училището.

Презъ лѣтото 1914 година новиятъ Началникъ на флота — артилерийския инженеръ полковникъ Кирковъ, нареди една екскурзия за ученицитѣ машинисти изъ България. Целта бѣше: „Да видятъ хубоститѣ на Отечеството си“, както каза Началника на флота при изпращането ни.

Съ миноносцитѣ бѣхме пренесени въ Бургазъ. Отъ тамъ заминахме съ трена за София. Отъ София заминахме за Русе, кждето ни завари обявяването на Свѣтовната война. Тукъ екскурзията трѣбваше да се прекъсне. Върнахме се въ Варна, кждето вече бѣха почнали приготвленията за една наша евентуална намѣса въ войната.

Животътъ въ училището презъ време на свѣтовната война, организирането на общъ офицерски курсъ за всички ученици машинисти, завършили курса на училището и производството ни въ последствие въ офицерски чинъ, сж нѣща отъ близкото минало. Тѣзи, които останаха тогава на служба следъ демобилизацията и още продължаватъ да служатъ, най-добре познаватъ развоая на училището презъ този последенъ периодъ. Когато постѣпихме въ 1910 год. Началникъ на Машинното училище бѣше капитанъ-лейтенантъ Ангелсвъ; следъ него дойде капитанъ-лейтенантъ Ковачевъ, който бѣше смѣненъ отъ лейтенантъ Поповъ Б. Когато последния стана Началникъ на Учебната часть, на негово мѣсто за Началникъ на Машинното училище дойде лейтенантъ К. Светогорски — 1916 година.

Отъ цивилнитѣ преподаватели най-добри спомени имамъ за господата Ц. Геновъ, Ан. Байчевъ и Ал. Кръстевъ.

Инженеръ Христовъ, корабостроителя Родевъ и механикъ Т. Стоиловъ, бѣха усърдни преподаватели и добри ржководители на ученицитѣ.

Отпразднуванетоъ 50 годишния юбилей на Машинното училище е едно рѣдко и важно събитие за флота и за България. Всички възпитаници на училището, на което тѣ морално

дължатъ толкова много, трѣбва да взематъ присърдце това тържество и да допренесатъ колкото могатъ по-вече за блѣскавото отпразднуване на юбилея.

Далечъ отъ роденъ край, далечъ отъ съкурсници и колеги, азъ сърдечно се присъединявамъ къмъ тѣхъ и пожелавамъ успѣшно и блѣскаво отпразднуване на 50 годишния юбилей на моя „Alma Mater“.

Ню-Йоркъ,  
5. VIII. 1930 година.

Инженеръ Хаигъ М. Агоповъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1910—  
1917 год.), починалъ на 11.XI.1930 година като  
машиненъ инженеръ въ Ню-Йоркъ.

## СПОМЕНЪ.



Запасенъ технически мичм. II р.  
Панайотъ Г. Василевъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1910—1917 год.), сега заве-  
дующъ Сливенската електрическа  
центра.

Роденъ съмъ въ Сливенъ на 18. юлий 1892 год. Свършихъ IV класъ на мѣстната гимназия. Презъ ученическитѣ си години въ свободното си време отивахъ да работа въ Сливенскитѣ текстилни фабрики.

Въ 1910 г. постъпихъ въ Машинното училище въ Варна при Флота. Презъ време на Балканската война бѣхъ зачисленъ и служихъ въ минната часть на флота (Минното хранилище). Следъ привършването на войната завършихъ III теоритически курсъ на Машинното училище и на 20 юлий 1914 год. бѣхъ изпратенъ на практика въ миноносець „Смѣли“. Тукъ завършихъ и специалния миненъ курсъ.

Въ миноносець „Смѣли“, а покъсно въ миноносеца „Храбри“ останахъ кржгло 4 год., като взехъ участие въ всички плавания съ тия два кораба презъ време на свѣтовната война, като понѣкога изпълнявахъ и длъжността миненъ машинистъ.

Следъ свършването на специалния офицерски курсъ презъ 1917 год. бѣхъ произведенъ офицерски кандидатъ, а презъ м. февруарий 1918 — произведенъ въ мичанъ II р. и назначенъ за механикъ на миноносець „Храбри“.

Отъ 25. мартъ до 18. май 1918 г. служихъ въ подводника № 18, следъ която дата бѣхъ командированъ въ Германия за да следвамъ специаленъ курсъ при Морското инженерно училище въ Килъ. Следъ завършването на курса бѣхъ на практика въ германския кръстосвачъ „Kolberg“, който имаше турбинна инсталация отъ 30,000 конски сили и 15 парни котли, а въ последствие практикувахъ на миноносеца „S 143“, съ двигателъ 10,000 конски сили.

Следъ завръщането ми въ България (Варна), бѣхъ за кратко време технически офицеръ въ миноносець „Храбри“, а по-после бѣхъ преведенъ въ Дунавската флотилия откъдето се уволнихъ по собствено желание.

Следъ напущане на флота постъпихъ като преподава-

тель въ Държавното техническо индустриално училище въ градъ Сливенъ, където престояхъ отъ 1. XII. 1919 до 1. IV. 1923 година.

Отъ 1923 г. до 1928 г. бѣхъ механикъ въ текстилнитѣ фабрики на Братя Маринкови и Хр. Гиговъ. Като маханикъ въ тия фабрики съмъ извършилъ около 50 монтажа на двигатели, текстилни и електрически машини. Въ частната си практика съмъ работилъ въ областъта на зварочното дѣло съ оксигеновъ и електроженовъ апарати.

Отъ началото на 1928, когато напустнахъ службата си въ текстилнитѣ фабрики, до сега съмъ заведующъ на Сливенската електрическа централа.

Запасенъ мичманъ II р.

**Панайотъ Г. Василевъ.**

възпитаникъ на Машинното училище  
(1910—1917 год.), сега заведующъ  
Сливенската електрическа централа.



## РОЛЯТА НА МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ ПО СЪЗДАВАНЕ НА МОРСКАТА НИ АВИАЦИЯ.



Лейтенантъ Стефанъ Власевъ, възпитаникъ на Машинното училище (1910—1917 г.), бившъ воененъ авиаторъ-наблюдателъ, сега началникъ на Морските специални школи при Морска учебна частъ—Варна

Следъ формирането презъ 1915 год. на Германската водохвърчилна станция въ Варна, Щаба на флота своевременно оцени голѣмото значение на водохвърчилата за отбраната на крайбрѣжието и замисли да подготви български персоналъ и да създаде самостоятелна водохвърчилна станция.

Най-подходящи за целта и най-обещающи бѣха възпитаницитѣ на Машинното училище, за това още въ първитѣ дни следъ идването на германцитѣ, къмъ станцията бѣха прикомандировани по желание, да помагатъ и се обучаватъ, ученицитѣ машинисти:—Власевъ Стефанъ, Малчевъ Георги, Джуровъ Цончо, Панчевъ Панчо, Антоновъ Лефтеръ, Хранковъ Стефанъ и Стояновъ Пантелей за летци и наблюдатели, а Цвѣтковъ Атанасъ, Пановъ Пано, Енчевъ Иванъ и Ненчевъ Борисъ за механици. Началникъ на командата бѣше назначенъ лейтенантъ Ляпчевъ, а за неговъ помощникъ мичманъ I р. Ивановъ Сава, сега капитанъ II р.

— началникъ на Морското училище.

На 20. май 1916 год. командата замина за Германия, гдето ученицитѣ бѣха разпредѣлени за следване въ авиационнитѣ училища въ Килъ и на островитѣ „Нордернай“ и „Силтъ“. На 10. юний 1916 година младия и енергиченъ началникъ на командата лейтенантъ Ляпчевъ, при единъ нещастенъ полетъ надъ островъ „Нордернай“, падна наедно съ учителя си и двамата загинаха. За неговъ замѣстникъ бѣше назначенъ лейтенантъ Михайловъ, сегашния директоръ на Въздухоплаването.

Въ началото на м. ноемврий с. г. командата, вече обучена и погответа за самостоятелна работа, следъ като ученицитѣ летци бѣха извършили редица бойни летения надъ Северното море, се завърна въ България, гдето бѣше разпредѣлена за носене службата въ станциитѣ Варна, Бору-гьолъ, при Ксанти и Пейнерджикъ.

Въ началото на м. декемврий с. г. нашитѣ летци се отдѣлиха въ Пейнерджикъ, гдето бѣха вече построени два хангара и съ предаденитѣ имъ отъ германцитѣ 4 водохвърчила и необходимитѣ за носене на службата материали, туриха началото на нашата Морска въздухоплатателна служба, но все още зависяща въ командно отношенине отъ германцитѣ.

На 1. Юний 1917 год. се формира и изпрати въ Германия втора група ученици—машинисти за специализация по въздухоплатателното дѣло. За Началникъ и ржководител на групата бѣше назначенъ инж. механика лейтенантъ Неновъ. Въ групата влизаха ученицитѣ — машинисти: Попъ Савовъ Георги, Ивановъ Иванъ, Пампуловъ Стефанъ, Бонкинъ Тодоръ, Миневъ Миню, Барбаловъ Свѣтославъ, Боевъ Бою, Караджовъ Петко—като летци наблюдатели и ученицитѣ — машинисти: Милитаровъ Димитъръ, Анковъ Парашкеванъ, Наумовъ Христо, Владковъ Василь—като механици.

Въ началото на месецъ януарий 1918 год. групата бѣше обучена и се завърна въ България. До месецъ априль 1918 г. българскитѣ авиатори работиха заедно съ германцитѣ когато се откупиха наличнитѣ въ Варна хвърчила и материали и българитѣ заработиха самостоятелно подъ командване на първия Началникъ на Морската въздухоплатателна станция при флота лейтенантъ Михайловъ.

Отъ началото на 1917 год. до края на войната българскитѣ летци, възпитаници на Машинното училище, подъ вещото ржководство на своитѣ началници, извършваха постоянни бойни летения съ разузнавателна и нападагелна цель по Добруджанския брѣгъ и по делгата на Дунава, гдето по това време се водиха военни действия.

Презъ тия летения нееднократно бѣха извършени бомбени нападения на Кюстенджа, Сулина, Килия, Вълковъ, Св. Георги и др.

Отъ възпитаницитѣ на Машинното училище като летци при нещастни случаи съ хвърчилата загинаха:

- 1) Пантелей Стояновъ на 20. юлий 1920 г. въ Варненския заливъ,
- 2) Георги П. Савовъ на 20. юлий 1920 г. Варн. заливъ
- 3) Лефтеръ Антоновъ на 11. януарий 1920 г. въ Бургазския заливъ при Анхиало.
- 4) Ивановъ Иванъ на 11. януарий 1920 г. въ Бургазския заливъ при Анхиало.
- 5) Стефанъ Пампуловъ на 19. августъ 1924 г. въ Бургазския заливъ при гр. Бургазъ.

Отъ това внушително число летци, възпитаници на Машинното училище, днесъ въ морскитѣ части сж на служба само двама души — лейтенантъ Власевъ Ст. сега Началникъ на Морскитѣ специални школи и лейтенантъ Хранковъ Ст.

Една часть отъ тѣхъ — Изанъ Джигаловъ, Миню Ми-

невъ, Пано Пановъ, Димитъръ Милитаровъ и Василь Владковъ преминаха на служба въ Въздухоплаването (първитѣ двама летци, а останалитѣ механици).

Голѣма частъ отъ бившитѣ летци напуснаха флота съ разформироването на станцията и се прѣснаха изъ страната, запазвайки незаличими спомени за бурнитѣ и все пакъ хубаво прекарани дни въ българската Морска въздухоплавателна станция.

Следъ закриването на Морската въздухоплавателна станция стремежа на възпитаницитѣ на Машинното училище къмъ въздухоплаването не престана, тѣхната техническа и авиационна годностъ бѣше правилно оценена отъ Дирекцията на въздухоплаването и тѣ намѣриха приемъ като летци и механици, а въ последното време и като преподаватели въ Авиационното училище въ Казанлъкъ и аеростанцията въ Божурище, гдето въ тоя моментъ работятъ по-вече отъ 20 души възпитаници на Машинното училище.

Лейтенантъ Стефанъ Власевъ,  
бившъ воененъ авиаторъ, възпитаникъ на Морското машинно училище (1910—1917 г.), сега началникъ на Морскитѣ специални школи.

## ПЪРВИТЪ ДНИ НА НАШЕТО СЛЕДВАНЕ ВЪ СТРАНСТВО.



Протаси Пампуловъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1911--1918 г.), сега лейтенантъ инженеръ - корабостроителъ въ Морската полицейска служба въ Варна.

Най-после многоочакваниятъ день дойде. Сияещи отъ радостъ, ний щастливцитѣ между другаритѣ си сме вече на Варненската гара обкржжени отъ началници, възпитатели и другари. Преизпълнени отъ гордостъ за постигнатия съ упоритъ трудъ успѣхъ въ нашиятъ животъ, въ момента чувствувахме въ себе си такава радостъ, каквато мъчно може да се опише. Но тоя день бѣ едновременно истински триумфъ и за училището, тъй като се изпрацаха неговии възпитаници да продължатъ образованието си въ Германия по инженернитѣ и морски науки за да се върнатъ отпосле подготвени синове на флота. Деньтъ бѣше ясенъ, слънчевъ — радостенъ, като че ли и providението сподѣляше нашата обща радостъ. Това бѣше на 26. априль 1916 година. Ний 9 възпитаници на училището трѣбваше вече да заминемъ. Отъ насъ трима души бѣха опредѣлени да следватъ по инженерство въ Шарлотенбургската политехника, а останалитѣ 6 души —

въ Морското училище въ гр. Фленсбургъ. Времето за заминаване настъпи — дадоха се последнитѣ сигнали за тръгване на влака. При всеобща радостъ, подъ звуцитѣ на морската музика настъпи раздѣлата. Его на първо мѣсто между изпращачитѣ е началникъ флота, покойниятъ сега, генералъ Кирковъ, който пръвъ сложи на всѣко младенческо чело своята тежка началническа и бащинска цѣлувка. Примѣрътъ му биде последванъ и отъ другигѣ началници. Моментътъ стана колкото радостенъ, толкова и трогателенъ. Всѣки въ тоя моментъ виждаше началото на една нова идея за развитието на училището и флота т. е. полъзването на втория съ началнически съставъ отъ възпитаницитѣ на училището, чийто инициаторъ бѣ дългогодишниятъ педагогъ, покойниятъ генералъ Кирковъ. Следъ нескончаемо „Ура“ отъ другаритѣ и подъ звуцитѣ на музиката влакътъ потегли и ний по подобие на билетата се прибрахме около своя настойникъ отъ тоя мо-

ментъ, водачътъ ни — началника на Техническата служба — инженеръ Ал. Христовъ, който още отъ първиятъ моментъ започна да ни запознава съ живота и работата, които ни предстояха.

Стигнахме гара Горна-Орѣховица. Влакътъ имаше по-голямъ пристой. Слѣзохме на перона за да подишаме чистъ въздухъ. Единъ непознатъ господинъ се приближава и ни запитва: „Кжде бе юнаци?“, а ний горди въ съзнанието си, че отиваме за да се върнемъ отпосле пълни съ познания въ служба на флота и Родината, вкупомъ отговорихме: „Въ Германия отиваме да се учимъ“. „Народни изедници, и тѣ ще ядагъ държавни пари“ бѣ неговиятъ кратъкъ отговоръ, който изведнажъ полари крехкитѣ младенчески души, зеръ тоя човѣкъ не познаваше оня жаръ, който обладаваше душитѣ ни, не знаеше нуждитѣ на флота, не знаеше сжщо и че това сж истински синове на Родината, готови всѣки моментъ да се жертвуватъ за нея. Силно огорчени веднага се прибрахме по мѣстатѣ си. Тогава едва разбрахме, че има и хора, които не сподѣлятъ нашата обща радостъ.

Стигнахме въ София късно вечеръта и отсѣднахме за пребиване въ приготвени за насъ легла въ Телеграфната дружина. Тамъ бѣхме добри и скжпи гости, никой не ни каза лоша дума. Хората тамъ сж съ сжщитѣ идеи и сжщитѣ стремежи. На другиятъ день съ извѣстния презъ време на войната „Балканъ-цугъ“ потеглихме за Берлинъ. Първата ни спирка бѣ въ Буда-Пеща. Пристигнали тамъ ний бѣхме не въ себе си. Движение, хора, редъ; всичко това ни караше да се чувствуваме не у дома си, всѣки мигъ нѣщо ново за насъ: култура, напредкъкъ, редъ. Трѣбваше да вървимъ блиско единъ до другъ, за да не загуби нѣкой отъ насъ, защото всрѣдъ тоя общъ тънтежъ на града, не липсваха и захласвания.

Отсѣдаме въ предварително избранъ отъ водачътъ ни хотелъ на име „Паркъ-Хотелъ“, чиято наредба оправдаваше името му и съвсемъ не подхождаше на нашитѣ скромни изисквания. Разпредѣлятъ ни въ стаи по двама. Всѣки бърза да се настани. Моятъ другаръ, по душа спартанецъ, още съ влизането въ стаята се приближи до леглото, понатисна го съ единъ прѣстъ и като видя, че всичко постлано на него следъ натискането плавно се повдига нагоре, ми зададе въпроса: „Нима тази вечеръ ний тукъ ще спимъ“. И действително, че застланитѣ съ пухъ душеци и копринени юргани съвсемъ не схождаха съ нашитѣ спартански привички. Измити и изчистени добре, ограждаме нашия водачъ, който ще ни води нѣкъждѣ. „Хайде господа на вечеря“. Ний се споглеждаме единъ другъ и не върваме на очитѣ си. И господа станаме и по ресторанти ще вечеряме. Нѣмаше какво, зеръ заповѣдь на началникъ, длъжни сме да се подчинимъ. Вървимъ, кривимъ на лѣво и дѣсно и най-после водачътъ ни казва: „Тука е“. Вли-

за ме вжтре, всички въ моряшка ученическа униформа, водачътъ офицеръ, всички врати се широко отварятъ. Цѣлиятъ салонъ устреми погледъ върху насъ, а ний свенливи, несигурни въ крачкитѣ си, гледаме водача си въ очитѣ. Показва ни масата на която ще седнемъ и всички се нареждаме около него. Келнеритѣ бързатъ да дадатъ всѣкому по единъ листъ за хранене. Вземаме ги ний, но всичко чуждо за насъ, всѣки гледа, но нищо не разбира. Водачътъ ни запитва избрахте ли, но само по нашитѣ усмивки разбра, че той ще трѣбва да свърши това. Той почва да чете по листата и да превежда. Дяволъ да го вземе, но и българскитѣ имена ни сж твърде непонятни, зеръ въ училището нѣмаше такава богата листа. Трѣбваше горкия да забави много своята вечеря и много приказки да изхаби докато обясни всѣкому поотдѣлно това, което му харесва и най-после отсече изведнажъ: „На всички еднакво — шницелъ пане“. Всички бѣхме спасени, въпроса се разреши много лесно безъ да се червимъ и предъ него. Вечерята се свърши, направихме една вечерна разходка, както се полага следъ вечеря въ културнитѣ страни, позагубихме се малко изъ улицитѣ на Буда-Пеща, но чрезъ питаня се добрахме до хотела. Време за спане. Нѣма вечерна провѣрка, нѣма дежуренъ и дневаленъ, който да ни завива, както това бѣше въ училището. Сутринята чувамъ звънеца за ставане. Отварямъ очи и гледамъ, не съмъ у дома си (въ училището), гледамъ часътъ е 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, пооглеждамъ се наоколо, другарътъ ми и той буденъ и се смѣе. Ахъ тоя навикъ да се става рано, той съвсемъ не подхожда на сегашното ни положение. Ослушваме се двама въ съседната стая, гдѣто имаше настанени пакъ наши другари; говори се, значи и тѣ сж будни, и тѣ страдатъ отъ сжщия навикъ. Веднага съобразяваме, че толкова рано не бива да се вдига шумъ и просто съ нетърпение очаквахме да мине времето за да станемъ. Следъ закуската, ржководителътъ взема насъ тримата — бждещитѣ инженери да ни води нѣкъде. Недоумѣваме кжде и защо само тримата. Вървимъ съ него и никой не се решава да попита кжде отиваме. Най-после спираме се предъ единъ магазинъ за горни дрехи. Схвадохме каква ще да е работата — ще ни купува цивилни дрехи. Отъ една страна радостъ, отъ друга — тжга ни облада. Започна той да иска костюми, гледа ги, избира, и ни запитва кой костюмъ харесваме. Сжщата усмивка отъ ресторанта, сжщото решение — на всички еднакви. Плаща, излизаме, влизаме въ съседенъ магазинъ, почва да избира горни колосани ризи, връзки, яки, копчета, шапки. Бре! тази работа била много сложна, добре си бѣхме ний съ нашитѣ ученически моряшки галанки, нѣма яка, нѣма копчета, които да обиватъ. Връщаме се въ хотела и ни казва: „Хайде сега идете да се облечете въ цивилнитѣ дрехи и елате въ стаята ми да Ви видя“. Добре, че при тръгването съ насъ, ржководителътъ се е въоржжилъ

съ повечко търпение, защото иначе човѣкъ би подлудѣлъ съ насъ. Тази промѣна на облеклото трая повече отъ часъ. Всичко хубаво, но връзването на връзката и проклетата корава висока яка, която ни душеше вратоветъ и подпираше брадата, ни просто измъчваха и пакъ си казваме: „Ахъ, добре си бѣше съ нашитѣ галанки“. Свърши се представянето предъ водача въ новия ни видъ, което по израза на лицето му личеше да бѣ доста комично; даде ни нѣкои наставления относно маниера на щатскитѣ хора и се пресблѣкохме за по-нататъшно пътуване.

На 2. май следъ обѣдъ бѣхме вече въ Берлинъ. Гъмжило отъ хора и автомобили, човѣкъ да полудѣе. Настани ни въ хотела „Бисмаркъ“, близко до Политехниката, величественъ и мълчаливъ като безсмъртния Бисмаркъ. Тоя день бѣ определенъ за почивка, тъй като водачътъ ни трѣбваше да се яви предъ българския воененъ аташе, тогава полковникъ Ганчевъ. Въ следующиятъ день пакъ било определено да стане нашето записване въ Политехниката. За да се извършѣла процедурата по-скоро, отъ Морското Министерство, чрезъ капитанъ-лейтенантъ Lützwow, съобщили на ректора за това. Сутринта рано, въ цивиленъ видъ, се представихме на ректорътъ, който много любезно размѣни по нѣколко думи съ насъ, но ний не го разбирахме, защото нашия речникъ бѣше само български. Всичко на гледъ вървѣше много гладко, но проклетитѣ корави яки все още продължаваха да ни подпиратъ брадитѣ. Записването се свърши и ний съ облекчение, че най-после всичко се свърши, станахме студенти съ разрешенъ отъ ректора отпущъ до 1-й октомврий, отъ когато започва годината.

На 5. май заминахме всички за Килъ. Пътуването бѣ извънредно интересно; всичко ново, всичко интересно. Деньтъ бѣше прекрасенъ, топълъ майски день. Пътувахме б часа, които прекарахме всецѣло въ пѣсни и размѣняне впечатления. Пристигнахме вечерта, на гарата ни чакаше единъ морски щабъ инженеръ на име Neide, изпратенъ за цѣлтъ отъ Инспекцията на императорскитѣ морски учебни заведения. Сжщиятъ ималъ за задача да бжде въ услуга на водачътъ ни за нашето настаняване. На гарата бѣше и единъ лейтенантъ, който доложи на водача ни, че Инспектора на императорскитѣ учебни заведения вице-адмиралъ von Robeur Paschwitz ще го приеме на следния день въ 11  $\frac{3}{4}$  часа — германска точностъ.

На другия день въ определеното време нашиятъ водачъ се представи на адмирала, комуто доложи за целтъ на идването му въ Килъ. Всичко било предварително наредено. Сжщия день се раздѣлихме съ шестимата си другари, които придружени отъ единъ германски офицеръ заминаха за Flensburg.

Единъ день по-късно — на 7. май — стана и нашето настаняване въ корабостроителницата „Германия“. Отиваме тамъ, поканва ни директорътъ на сжщата Bouschfeld. Едва що во-

дачътъ ни му доложи за какво е дошелъ и той показа разрешението отъ Морското Министерство за нашето приемане на практика. Любезността на тоя, иначе строгъ, германецъ бѣ много голѣма. Веднага за да изрази своето задоволство, следъ като поговори съ водача ни по нашата подготовка, поръча да донесатъ шампанско, предложи ни и пури, отъ които разбира се не вземахме, и всички пихме наздравица за Кайзера и Царя. Всички тия любезности, обаче, на които ний не бѣхме привикнали, ни тѣй много смуцаваха, че се чувствахме даже неловко. Веднага по заповѣдь на директора се яви единъ чиновникъ комуто ни предадоха. Той трѣбваше да се грижи за нашето по-нататъшно настаняване и работа. Сжщиятъ знаеше само 2—3 думи турски и нито дума български, а ний обратното, а той минаваше въ очитѣ на директора като добъръ майсторъ въ това отношение.

Сжщия день вечерята предстоеше раздѣлата съ водача ни. Той трѣбваше вече да си отпътува за България. Цѣлата вечерь прекарахме заедно и презъ всичкото време ни говори какъ трѣбва да работимъ, какъ да живѣемъ като самостоятелни вече студенти и какъ да използваме времето си. Раздѣлата действително ни тежеше. Отъ тая вечерь ний оставахме вече съвсемъ самички на северния край на Германия, нѣма вече началници и възпитатели и тѣхнитѣ непосредствени грижи за насъ, а ний бѣхме сравнително още млади, безъ опитъ и похватъ въ живота. Отъ всичкитѣ наставления, които получихме отъ нашиятъ водачъ, ще спомена само последното. Той започна: „Драги, Господа, отъ днесъ Вий ставате вече съвсемъ самостоятелни далечъ отъ погледитѣ на началницитѣ Ви и домашнитѣ. Азъ като по-старъ човѣкъ, вашъ началникъ, който е миналъ вече по тоя пѣтъ, въ желанието си да ви бждатъ полезень, ще ви кажа и тритѣ най-голѣми пороци, които било поради свободниятъ животъ, било поради обстановката или лошитѣ другари, могатъ да се изпречатъ на вашия пѣтъ и могатъ да ви побъркатъ въ вашата по-нататъшна кариера. Това сж: виното, картитѣ и жената. Пазете се отъ тѣхъ, бждете всѣкога умни и разсъдливи, мислете всѣкога за Флота и Родината“.

Тия негови последни думи въ момента смѣтахме за много излишни, бѣха обаче добре и на мѣсто казани, защото тѣ често въ по-нататъшния ни животъ ни служиха като бащински съветъ.

Отъ тая раздѣла насетне всѣки единъ отъ насъ остана самъ да се бори съ живота за по-нататъшното си преуспѣване.

Протаси Пампуловъ,

възпитаникъ на Машинното училище (1911—1918 год.), сега лейтенантъ инженеръ-корабо-строителъ, началникъ на работилницата въ Морска полицейска служба въ Варна.



## ЕДИНЪ ТЪЖЕНЪ СПОМЕНЪ.

Ний бѣхме 9 възпитаници на Машинното училище, които първи следъ намѣсването на България въ общоевропейската война бѣхме изпратени като степендианти на Военното министерство за да следваме въ Германия, едни по инженерство, други по корабоводение. Съставъгъ ни по випуски бѣше следниятъ: азъ, Иванъ Брилянтовъ, Иванъ Бѣлевъ и Георги Бангеевъ отъ випуска 1911 год. Димитъръ Дудевъ, Христо Русевъ и Стефанъ Капарашевъ — отъ випуска 1913 год. и Димитъръ Светогорски и Михайлъ Миховъ — отъ випуска 1914 год. — Отъ тия деветъ възпитаници на Машинното училище азъ, Иванъ Брилянтовъ и Иванъ Бѣлевъ, бѣхме опредѣлени да следваме съответно по корабостроително, машиностроително и електро-инженерство въ Шарлотенбургъ, а останалитѣ 6 души — мореходнитѣ науки въ гр. Фленсбургъ въ Морското училище Мюрвикъ. Деньтъ на заминаването ни за Германия бѣ тѣй щасливъ за насъ и училището, защото всички виждахме въ него олицетворението на голѣми бащински и началнически грижи и стремежи за бждещето развитие на нашиятъ флотъ.

Всички се добре познавахме още отъ училището, което неволно и непринудено е свързало и свързва душитъ на всички негови възпитаници. Пжтуването ни съвмѣстно до Киль още повече ни сблизки и останали отпосле сами на северния край на Германия, далечъ отъ грижитѣ на началници и близки ний чувствахме братска сърдечность единъ къмъ другъ. Деньтъ 7. май, когато трѣбваше по групи да се раздѣлимъ, бѣше за насъ тжжовенъ, но нали Киль и Фленсбургъ отстоятъ само на 3 часа съ влака единъ отъ другъ, ний се чувствувахме все пакъ заедно. Така отъ тоя день всѣки отъ насъ трѣгва по своя пжтъ за добиване онова, за което бѣхме изпратени да се учимъ.

Така измина около една година. Корабостроителницата „Германия“ на Крупъ, кждето практикувахме ний въ началото на своето обучение, бѣ въ разгара на работата. Тя строеше ония мощни чудовища, които обърнаха погледа на цѣль свѣтъ и които всѣваха ужасъ въ мисълта на противника. Тя строеше усилено подводницитѣ, които станаха страшилище за противниковата морска търговия. Ний, като синове на съюзници, отдавахме максималнитѣ си усилия за да допринесемъ съ своя нищожень трудъ за по скорошното имъ изработване за да отидатъ и тѣ часъ по скоро въ обширнитѣ морета за да действуватъ. Така увлечени въ обща стихийна работа, не виждахме какъ минаваше времето. Още

въ началото на нашето пребивание въ корабостроителницата, млади и неподозиращи какво става, на 31. май 1916 год. осъмнахме всрѣдъ всеобщата радостъ за добития успѣхъ отъ германцитѣ, нашитѣ съюзници, въ боя при Скагеракъ. Това вля нова по-силна струя отъ желание за още по-усърдна работа, желание за още по-голѣми успѣхи на съюзното оръжие.

Така измина времето до 1. октомврий 1916 год. когато ний трѣбваше да се завърнемъ въ Шарлотенбургъ за да започнемъ занятията въ Политехниката. Времето течеше незабелязано. Ето, че дойдоха и коледнитѣ празници. Всѣки бързаше да се прибере при своитѣ, за по-хубаво и по-приятно прекарване на сжщитѣ, но ний бѣхме много далечъ отъ Родината, далечъ за да помислимъ онова, което мислѣше всѣки другъ. Нашитѣ другари отъ Фленсбургъ бѣха въ сжщото положение. По-вечето отъ тѣхнитѣ другари отиватъ въ отпускъ при своитѣ домашни, но тѣ кждѣ да отидатъ? Безпорно и тѣ не бѣха сами въ тоя свѣтъ, и тѣ имаха где да отидатъ и прекаратъ между близки — дойдоха при насъ на гости. Следъ толкова месечна раздѣла, далечъ отъ всички близки, ний бѣхме наистина щасливи, тѣй както когато се събератъ братя за да се видятъ. Но и тия щасливи дни минаха и другаритѣ ни трѣбваше да си отидатъ. Болѣзнена бѣ раздѣлата ни и пакъ всѣки тръгна по своя пжтъ. Не мина много време и получихме писма отъ другаритѣ си, че сж разпредѣлени по бойнитѣ кораби, едни по броненосци, други по торпедоносци, трети по подводници. Голѣма бѣ радостъта ни, че другаритѣ ни сж вече полезни, макаръ и косвено, на Родината. Настѣпи дълго мълчание отъ тѣхна страна. Мислѣхме, че сигурно прекарватъ по-голѣмата частъ отъ времето въ плаване и нѣматъ време за писане. Друго нищо не мислѣхме. Следъ дълго мълчание получихме писмо отъ тѣхъ. Зарадвахме се защото помислихме че сж щасливи и весели. Но уви! . . . Първото известие отъ тѣхъ бѣ: „Миховъ загиналъ съ подводникъ“. Не може да бжде, това ще да е грѣшка! Миховъ бѣ твърде още младъ и жизнерадостенъ за да загине, пъкъ и родниятъ флотъ е твърде слабъ за да може да понесе такава жертва. Милиятъ Михо, той не ще да е загиналъ, кой знае подводникътъ кжде е отишълъ далеко и не може да се сбади, си мислѣхме ний, това не може да бжде вѣрно. Тѣй минаха нѣколко дена. Една сутринъ рано нѣкой тропна на вратата ми. Кой може да бжде, навѣрно хазайката носи утрешната закуска. Не казълъ още „влѣзъ“ и вратата се отвори. Като стрела се хвърли на шията ми Светогорски и горко зариди: „Нашиятъ Михо, скжпниятъ Михо, загубихме го“. Задавени и двамата отъ сълзи, не помня колко време сме прекарвали така впити единъ до другъ, горко оплакващи нашиятъ скжпъ другаръ. Никакви утешения отъ моя страна не помагаха.

Светогорски се бѣше информиралъ отъ Щаба на подводната флотилия и загинването било сигурно. Ридаше като дете горкиятъ, пъкъ и азъ самъ изпитвахъ такава мъжа, че не бѣхъ въ състояние да го утешавамъ. Зададохъ му въпроса: „Митко, какъ можа да дойдешъ въ Берлинъ, да не би . . .“

— Не, загубата на Миховъ така ме съсипа, че началството ми, схващайки какво преживявамъ, ми даде една седмица отпускъ и азъ решихъ да дойда при тебъ.

— Добре, но азъ мисля, че Миховъ не е загубенъ и че подводникътъ пакъ ще се върне.

— Не . . . ти не знаешъ какъ върви службата въ германцитѣ. Ако подводникътъ не е загиналъ до сега той сигурно щѣше да се обади отъ нѣкъде; и това, което най-много ме накара да дойда въ Берлинъ за да се видимъ е че азъ чувствавамъ, какво и азъ като се върна наскоро ще загина съ моя подводникъ.

— Митко, ти навѣрно не си въ себе си, какъ можешъ да говоришъ такива нѣща.

— Да — азъ чувствавамъ това и ще видишъ, чувството ми не ме лъже.

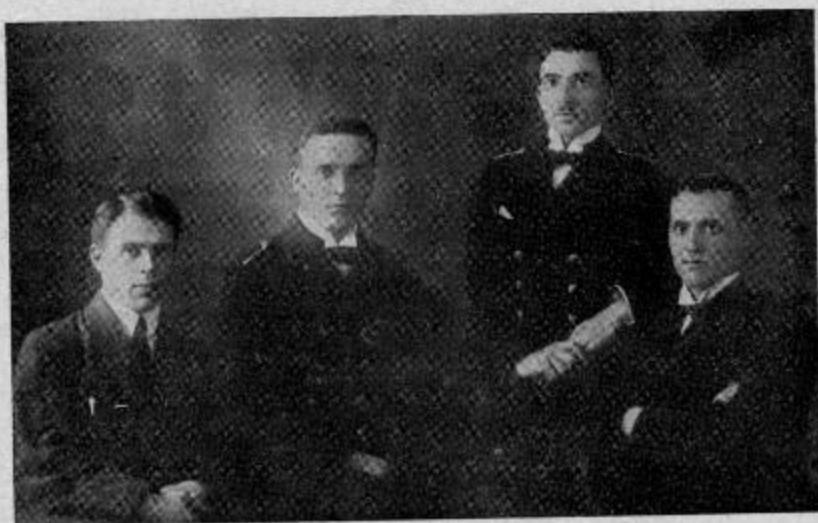
За да прекратя по-нататъшното му вълнение и за да го развлека предложихъ му да излѣземъ малко. Обиколихме и останалитѣ другари. Темата на разговоръ, въпрѣки старанието ми, оставаше все сжщата — загинването на Миховъ. Въ сжщото време се случи въ Берлинъ и Дудевъ. И той по сжщия случай дошелъ за да сподѣли скръбта си. На втория день отъ пребиването си въ Берлинъ Светогорски дойде при менъ и ми предложи:

— Знаешъ, азъ пакъ ти казвамъ, че като се завърна, ще загина, ето защо ела за последенъ пътъ всички заедно да се фотографираме.

— Не, Митко, остави тази мисълъ, фотографията ще направимъ, но не за това, че тя ще бжде последната, а за да имаме единъ споменъ отъ твоето пребиваване въ Берлинъ.

Събрахъ всички другари и направихме снимката, която е отпечатана на другата страница.

Мина седмицата на отпускъ. Сжщиятъ вече трѣбваше да си отпътува. Не мога да опиша мъжката, съ която той се раздѣляше и трогателниятъ моментъ на самата раздѣла. Той чувствуваше наистина, че се раздѣля за винаги съ насъ. Никакви утешения и ободрявания не помагаша. Когато влакътъ потегли, той плачеше. . . Нашитѣ сърца сжщо се свишаха отъ мъжа. Загубата на милия Михо еднакво болезнено се бѣ отразила на всички ни, а предчувствията на Митко още по-вече разпалваха мъжката по загубениятъ другаръ. Ами ако и това се случеше, което той предчувстваше, какъ Родина, Флотъ, началници и другари бихме понесли тия скжпи жертви!



Следвалитѣ въ Германия презъ време на свѣтовната война възпитаници отъ Морското машинно училище. Отъ лѣво на дѣсно: Брилянтовъ, Светогорски, Пампуловъ и Дудевъ.  
Берлинъ, 1917 год.

Влакътъ отмина далечъ, а ний останали неподвижни на перона, впили погледъ въ последнитѣ вагони, все още дирѣхме погледа на Митко. На другия день получихе писмо отъ него: „Утре заминавамъ съ подводника, сбогомъ Родина, сбогомъ другари“.

Следъ една седмица и той загина!...

Лейтенантъ инженеръ-корабостроителъ  
Протасий Пампуловъ,  
възпитаникъ на Машинното училище (1911—  
1918 год.), сега началникъ на Работилницата  
при Морска полицейска служба — Варна.

## ВЪЗПИТАНИЦИ НА МАШИННОТО УЧИЛИЩЕ, КОМАНДИРОВАНИ ВЪ ЧУЖБИНА ЗА СЛЕДВАНЕ ВОЕННО-МОРСКО УЧИЛИЩЕ.



Лейтенантъ о. з. Димитър Дудевъ,  
възпитаникъ на Машинното учи-  
лище (1912—1919 г.) сега на служ-  
ба въ Морска полицейска  
служба въ Варна.

### 1. Мичманъ I р. Бангеевъ Георги Николовъ.

Постжпилъ въ Машинното учи-  
лище презъ 1911 г. Въ 1914 г. из-  
пратенъ като степендиантъ да след-  
ва Италианското военно-морско  
училище — отдѣлъ корабни механи-  
ци въ гр. Ливорно. Въ 1915 г. пора-  
ди намѣсването на България въ  
Свѣтовната война, върнатъ обратно  
въ България и продължилъ III курсъ  
на Машинното училище. Презъ  
1916 г. наново изпратенъ като сте-  
пендиантъ да следва за корабенъ  
офицеръ въ Германското военно-  
морско училище въ гр. Фленсбургъ.  
Презъ 1918 г. завършилъ пълния  
курсъ на училището и се завърналъ  
въ България. Произведенъ въ мич-  
манъ II р. на 15.IX.1918 г., служилъ  
въ Флота, а следъ това и въ части-  
тъ—наследници на флота до 1924 г.  
Постжпилъ следъ това въ Б. Т. П.  
Д-во като помощникъ капитанъ. На  
25.XII.1929 г., като I помощникъ на

парахода „Варна“, загиналъ въ Мраморното море при не-  
щастieto съ парахода. Погребанъ на островъ Мармара, кж-  
дето го изхвърлило морето.

### 2. Мичманъ II р. Миховъ Михайлъ Юрдановъ.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1912 г. Както  
и Бангеевъ, командированъ въ Италия, но за корабенъ офи-  
церъ, върнатъ въ България и командированъ въ Германия.  
Презъ м. мартъ 1918 г. като стражеви офицеръ на герман-  
ския подводникъ „У 89“, при второто си бойно плаване, за-  
гиналъ съ подводника въ Ирландското море.

### 3. Мичманъ II р. Светогорски Димитъръ Георгиевъ.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1912 г. Както  
и Миховъ, командированъ въ Италия, върнатъ въ България  
и наново командированъ въ Германия. Презъ м-ць априль

1918 г., като стражеви офицеръ на германския подводникъ „У 104“, при второто си бойно плаване, загиналъ съ подводника въ Ирландското море.

#### 4. Мичманъ II р. о. з. Капарашевъ Стефанъ.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1913 г. Командированъ презъ 1916 г. както и Светогорски въ Германия. Свършилъ пълния курсъ на Германското военно-морско училище и въ 1918 г. се завърналъ въ България. Произведенъ въ чинъ мичманъ II р. на 15. IX. 1918 г. Презъ 1919 г. постжпилъ въ Б. Т. П. Д-во като помощникъ-капитанъ, Поминалъ се следъ продължително боледуване, презъ 1927 г. въ родното си село Златица — Търновско.

#### 5. Мичманъ II р. о. з. Русевъ Христо.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1913 г. Командированъ въ Германия и произведенъ въ чинъ мичманъ II р. както Капарашевъ. Презъ 1921 год. уволнилъ се отъ служба въ Крайбрѣжната Жандармерийска Дружина и постжпилъ като помощникъ-капитанъ въ Б. Т. П. Д-во. Отъ 1924 год. е капитанъ на пристанището Бургазъ.

#### 6. Лейтенантъ о. з. Власевъ Стефанъ Цоневъ.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1910 год. Както Бангеевъ командированъ въ Италия и по сжщата причина върнатъ обратно. Въ 1917 г. командированъ въ Германия и завършилъ авиационенъ курсъ. Произведенъ въ чинъ мичманъ II р. презъ януарий 1918 год. Сега е на служба въ Морска учебна часть.

#### 7. Лейтенантъ о. з. Дудевъ Димитъръ Калчевъ.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1912 год. Командированъ въ Италия, върнатъ обратно, командированъ наново въ Германия, както Миховъ и Светогорски. Завършилъ пълния курсъ на Германското военно-морско училище. Презъ 1918 г. завърналъ се въ България. Произведенъ въ чинъ мичманъ II р. на 15. IX. 1918 г.

Сега на служба въ Морска полицейска служба.

#### 8. Лейтенантъ о. з. Пѣевъ Коста Димитровъ.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1914 г. Презъ 1917 г. командированъ да следва за корабенъ офицеръ въ Германското военно-морско училище въ гр. Фленсбургъ. Следвалъ допълнителенъ курсъ въ България. Презъ 1920 г. произведенъ въ чинъ мичманъ II р. Сега на служба въ Морска полицейска служба.

#### 9. Лейтенантъ о. з. Куюджуклиевъ Кръстю Панайотовъ.

Постжпилъ въ Машинното училище презъ 1914 г. Презъ

1917 г. командированъ да следва за корабенъ офицеръ въ Германското военно-морско училище въ гр. Фленсбургъ. Следвалъ допълнителенъ курсъ въ България. Презъ 1920 г. произведенъ въ чинъ мичманъ II р. Сега на служба въ Морска полицейска служба.

#### 10. Лейтенантъ о. з. Зашевъ Кирилъ.

Постъпилъ въ Машинното училище презъ 1914 год. Презъ 1917 год. командированъ да следва за корабенъ офицеръ въ Германското военно-морско училище въ гр. Фленсбургъ. Следвалъ допълнителенъ курсъ въ България. Презъ 1920 г. произведенъ въ чинъ мичманъ II р. Сега на служба Морска полицейска служба.

#### 11. Мичманъ II р. о. з. Пановъ Крумъ.

Постъпилъ въ Машинното училище презъ 1914 г. Презъ 1917 г. командированъ да следва за корабенъ офицеръ въ Германското военно-морско училище въ гр. Фленсбургъ. Следвалъ допълнителенъ курсъ въ България. Презъ 1920 г. произведенъ въ чинъ мичманъ II рангъ. Презъ 1924 г. уволнилъ се отъ служба. Презъ 1925 г. се поминалъ въ Берлинъ, на пътъ за България, връщайки се отъ Южна Америка.

#### 12. Мичманъ II р. о. з. Томовъ Иванъ Костовъ.

Постъпилъ въ Машинното училище презъ 1914 г. Презъ 1917 г. командированъ да следва за корабенъ офицеръ въ Германското военно-морско училище въ гр. Фленсбургъ. Следвалъ допълнителенъ курсъ въ България. Презъ 1920 г. произведенъ въ чинъ мичманъ II р. Сега на служба въ Б. Т. П. Д-во като I помощникъ-капитанъ на парахода „България“.

#### 13. Мичманъ II р. о. з. Фурнаджиевъ Димитъръ.

Постъпилъ въ Машинното училище презъ 1914 г. Презъ 1917 г. командированъ да следва за корабенъ офицеръ въ Германското военно-морско училище въ гр. Фленсбургъ. Следвалъ допълнителенъ курсъ въ България. Презъ 1920 г. произведенъ въ чинъ мичманъ II р. Сега на служба въ Б. Т. П. Д-во, като командиръ на параходъ „Евдокия“.

\* \*

Независимо отъ изброенитѣ до тукъ, презъ 1918 г. бѣха командировани въ Германското военно-морско училище още 6 души отъ нашето Машинно училище. Зная, че тѣ не можахъ да завършатъ поради погрома. Сега отъ тѣхъ нѣма нито на служба въ Морскитѣ части. Подробни сведения за тѣхъ вѣроятно би могаль да даде съвипускника имъ Никола Гаговъ, сега на служба въ Варненската Търговско-Индустрална Камара.

Сведение за изпратенитѣ ученици машинисти да след-

ватъ висши технически училища въ Германия е далъ инженеръ-корабостроителя лейтенантъ о. з. г. Протаси Пампуловъ въ помѣстената въ сжщия сборникъ статья „Първитѣ дни на нашето следване въ странство“.

Презъ свѣтовната война бѣха командировани на два-три пжти на групи отъ 10—15 души ученици машинисти да следватъ разновидни авиационни курсове — за хвъркачи, наблюдатели и монтьори.

Сжщо презъ свѣтовната война бѣха командировани две други групи ученици машинисти въ Германия за специализация — едната да се специализира по моторното дѣло (Новаковъ и други) а другата (Хасакиевъ и Чехларовъ) — за специализация по водолазно дѣло.

Лейтенантъ о. з. Димитър Дудевъ, възпитаникъ на Машинното училище (1912 — 1919 г.), сега на служба въ Морската полицейска служба.



## УЧАСТИЕТО НА ТЕХНИЧЕСКАТА ОБСЛУГА ОТЪ МИНОНОСЕЦЪ „ДРЪЗКИ“ ПРИ АТАКАТА НА ТУРСКИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ХАМИДИЕ“.



Мичманъ I р. о. з. Станю Вълковъ, възпитаникъ на Машинното училище (1915—1921 год.), сега на служба въ Морската полицейска служба — Варна.

Като проследимъ чуждия печатъ, виждаме, че опитътъ отъ войната 1914—1918 година изобщо, а за насъ моряцитъ този отъ морските сражения, постепенно се изяснява. Една следъ друга се помѣстватъ статии въ нашия воененъ печатъ, които иматъ за целъ да уяснатъ този опитъ. Но въ повечето случаи вниманието на изследвателитъ бѣ съсредоточено въ разглеждане на въпроси най-вече изъ областта на стратегията и тактиката на свършилата се война, а така сжщо и на опититъ отъ нѣкои родове оржия (напримѣръ артилерия, торпедно и минно дѣло и др.).

Едва въ началото на 1927 год. въ германския воененъ печатъ се появиха статии, които описваха всестранно действията на машинната, котелната и обслужващата усойницитъ на кораба, услуги. Въ тѣзи статии се изнесоха най-главнитѣ случаи отъ боевата дейность на тех-

ническитѣ услуги. Особенно ярко личи въ тѣхъ изолираността на обслугитѣ отъ външния свѣтъ; високата температура, при която сж подложени да работятъ; недостатъчната вентилация на тѣзи помѣщения; непоносимата физическа отпадналостъ, която ги обвзема при работата; внезапнитѣ повреди на спомагателнитѣ и главни механизми и пр.

Като четѣхъ тия статии, неволно възникна въ мене мисълта, че и въ нашия, ако и малъкъ, но все пакъ имащъ съ какво да се гордѣе и слави флотъ, има много въпроси, които чакатъ своя отговоръ и разрешение. Поставихъ си за задача да проуча и изясня въпроса за участието на техническата обслуга отъ корабъ „Дръзки“ при атаката на турския кръстосвачъ „Хамидие“. Поради липса, обаче, на каквито и да било писменни документи, азъ се постарахъ да събера поне онова, което паметта на участницитѣ въ самата атака и отъ сжщия корабъ е запазила въ течение на из-

миналитъ се 18 години отъ това събитие. Постарахъ се да подреда всичко, което ми казаха, колкото и малко и да е то, но заслужаваще да бжде чуто отъ всички ни. Нека почерпимъ отъ него поука и да го запазимъ въ себе си, та да ни ржководи и въодушевява въ бждещата ни дейность въ тази областъ. Нека използваме опита на нашитъ герои предшественници, за да станемъ достойни тѣхни наследници и замѣстници.

\* \* \*

На седми срещу осми ноемврий (старъ стиль) 1912 год. се даде толкова добре познатата на всички ни заповѣдь: „Да се стопли машината: когато е готова да се направи проба; тръгваме веднага следъ пробата“.

Никому и презъ умъ не минаваше, че тази нощъ нѣма да бжде както всички изминали се и че въ нея именно, и началници и подчинени, които толкова години подредъ сж се обучавали за атака на противника, точно въ полунощъ, ще бждатъ подложени на изпитъ, чийто резултати всѣки ще подпише може би съ собствената си кръвъ.

Часътъ е 21  $\frac{1}{2}$ , всичко по отоплението на машината върви по обикновенному. Дежурнитъ машинисти и огняри, получили за стотенъ пжтъ може би едни и сжщи нареждания, забележки и провѣрки отъ страна на механика, които често пжти отиваха и до обида, но почти винаги предвард-ваха машината отъ голѣми повреди, мълчаливо изпълняваха своята работа.

Механикътъ слиза въ машинното отдѣление, изглежда изпитателно всичко движяще се, запитва старшия машинистъ — „Всичко въ редъ ли е“ — и почва да провѣрвява лично по отдѣлно всѣки механизъмъ. Като се спира предъ всѣки единъ, той се вслушва въ неговия шумъ и съ опитния си вече слухъ долавя и най-малкитъ му неизправности. Провѣрилъ и далъ последнитъ си нареждания, той отива въ котелното отдѣление. Тамъ се повтаря сжщото. Тукъ той се задоволява да даде само нареждания и упжтвания, понеже самата работа е такава, че не зависи толкова отъ действието на механизмитъ, колкото отъ умението да се действува съ тѣхъ въ различнитъ случаи, още по-вече, че той ще се намира неотлъчно при машината. Прави бележка на старшия огняръ, че вентилаторътъ и питателната помпа се движатъ много бързо, самъ намалява хода имъ, надниква въ пещитъ и поддухалата, прави нужднитъ бележки за огъня и си излиза.

Всичко до най-малката подробность е готово за проба на механизмитъ. Надъ машинното отдѣление се носи съответниятъ сигналъ на стражния подофицеръ. Всички бързатъ да заематъ мѣстата си. Свършена е и тази провѣрка за изправността на механизмитъ изобщо и отъ този моментъ об-слугата става оржие въ ржцетъ на командира си, който,

разчитайки на тяхната войнишка добросъвестност, вѣрност и клетва, дава своитѣ нареждания и заповѣди чрезъ сигналния звънецъ и преговорната тржба.

Малко следъ пробата на механизмитѣ последва сигнала: „Всички по мѣстата си, за снемане отъ вързала“. Още единъ моментъ на очакване и звънецътъ известява да се даде заденъ ходъ. После стопъ и преденъ ходъ. По преговорната тржба командирътъ заповѣдва да се държатъ точно 180 обръщения — обикновеннитѣ, съ които се движеха тогава.

Всички почувствуваха известно успокоение и облекчение; започнаха да поставятъ всичко въ редъ, което презъ време на отблъскването не бѣха успѣли да наредятъ. Четиритѣхъ кораба се движеха въ строй върволица. Корабъ „Дръзки“ е последенъ. Часътъ е 22 и 15 минути; морето спокойно; небето облачно, като между облацитѣ отъ време на време се показва луната

Така продължи да се движи отряда до носъ „Калиакра“, където се заповѣда пълно боево затъмнение.

Лично механикътъ провѣрява прозорчетата въ машинното отдѣление, за да се убеди, че заповѣдта е изпълнена добросъвестно. По преговорната тржба повиква старшия огняръ, предупреждава го да нѣма искри и огнени езици презъ димовитѣ тржби и налѣгането да не пада подъ 13 кгр. Провѣрява всѣки на мѣстото си ли е, като му повтаря, какво трѣбва да върши въ случай на повреждане въ неговата група. Повиква дежурнитѣ по ежекторитѣ и поисква да му покажатъ ключа на последнитѣ, когото трѣбва да носятъ винаги съ себе си. Провѣрява наличието на чамовитѣ пробки, нуждни за запушване на случайно появилата се пробойна, и желѣзнитѣ скоби за запушване на спукалата се паропроводна тржба.

Свършилъ съ провѣрката на машинното отдѣление, повиква по преговорната тржба старшия огняръ, пита го за състоянието на котелното отдѣление, напомня му, че трѣбва да има по-вече начупени брикети, та да не се чувства липса, когато стане нужда отъ по-вече такива; обръща му вниманието да не се пълнятъ котлитѣ съ много вода, за да не идва влажна пара или вода въ машината, което може да причини спукване на нѣкой цилиндъръ; пита го какъвъ е огъня му и сжщо го предупреждава да не бжде много дебелъ, за да не се получатъ искри или огнени езици.

Така спокойно и последователно механикътъ дава нарежданията си. Свършилъ провѣрката на едното отдѣление, отива въ другото, макаръ и по нѣкога да се задоволява само съ едно запитване: „Какъ сте, или какъ върви всичко тамъ?“

Въ машинното отдѣление продължаватъ да бодърствуватъ 6 ученици-машинисти и механика — надъ всичко и надъ всички. Двама отъ ученицитѣ стоятъ неотлъчно — еди-

ниятъ при предния клинкетъ, а другиятъ до циркуляционната помпа — и внимаватъ за тѣхната изправностъ и готовностъ за действие. Другъ, изправилъ се предъ главния регуляторъ и далъ ухо къмъ преговорната трѣба, изпълнява длъжността старши машинистъ; той отъ време на време поглежда манометритѣ, вакууметъра и тахометъра и забелижи ли нѣкаква нередовностъ въ налѣгането или обръщенията на машината, увеличава или намалява притока на прѣсната пара къмъ главната машина, като същевременно дава заповѣдь да се намали или увеличи пълненето съ кулисата. До кулисата стои другъ, който е приготвилъ голѣмия оловенъ чукъ подъ нея, за да му бѣде подъ рѣжа, щомъ стане нужда отъ него, та да не се лута въ момента да го търси. Други двама ученици сноватъ около машината и провѣрватъ намазването на всички триующи се части. До задния клинкетъ, въ време на маневриране съ машината, стои другъ ученикъ, който презъ останалото време е заетъ съ правене на сладка вода съ бульора. Тукъ до него е и дежурния по ежекторитѣ съ натѣкнатъ на колана му ключъ, за маневрирането съ тѣхъ. Горѣ на пода стои до торпеднитѣ трѣби или обикаля около тѣхъ, споредъ състоянието на времето, торпедниятъ машинистъ, който очаква заповѣдитѣ на командира.

До котелното отдѣление четире ученици-моряци поддържатъ въ изправностъ механизмитѣ и правилното парообразуване. Единиятъ отъ тѣхъ непрестанно вади отъ ямитѣ брикети, а другъ неговъ другаръ, съ чукъ въ рѣжа, ги раздробява на парчета, по указание отъ старшия огняръ. Третиятъ отъ тѣхъ е взелъ централното мѣсто между двата котела, поставилъ е тъмнитѣ очила на очитѣ си, за да не се развалятъ отъ силния блѣсъкъ и висока температура при отварянето вратата на пещитѣ, хваналъ е здраво пълната лопата въ рѣцѣтѣ си и чака да зейне нѣкоя отъ тлѣещитѣ отъ разтопилитѣ се горящи брикети пещъ за да ѝ подхвърли нова порция вжглища и да я държи наситена до като получи нова заповѣдь. Старшиятъ отъ групата пѣкъ, заелъ поста на наблюдающъ, сериозно поглежда манометритѣ, после водомѣрнитѣ стѣкла, отваря вратата на единъ отъ котлитѣ, и заповѣдва; „Хвърляй въ дѣното; въ дѣсно една лопата; последната хвърляй отъ предъ“.

Следъ това се премѣства предъ другия котелъ и тукъ повтаря сжщото.

Така продължава да се движи миноносеца до къмъ полунощъ. Въ това време три по три последователни удара съ сигналния звънецъ, непоследвани отъ никакви други нареждания, известяватъ да се намалятъ обръщенията отъ 180 до 120. Веднага старшиятъ машинистъ изпълнява заповѣдта, а механикътъ предупреждава старшия огняръ, че машината въ момента има 120 обръщения, да вземе мѣрки да не се пов-

дигне налѣгането и избиятъ клапанитѣ на котлитѣ, явление, което при употребяванитѣ тогава вжглища, можеше да се очаква често, а това щѣше да бжде гибелно за кораба въ този моментъ. Получилъ това нареждане, старшиятъ огняръ взема веднага всички мѣрки, за да намали налѣгането. Затваря поддухалата, намалява хода на вентилатора, увеличава следъ това питането на котлитѣ съ по-вече вода. Така се изминаватъ две — три минути, когато изведнажъ се почувствува едно наклоняване на миноносеца на дѣсно; още нѣколко секунди и до като машинната команда разбере какво става надъ тѣхъ, разнуса се „Ура!“ на горния подъ и едва тогава разбиратъ, че сж атакували нѣкой корабъ и че сж го ударили. Но, нѣма време за приказки въ този критически за всички моментъ. Командирътъ бѣ заповѣдалъ вече да се даде най-голѣмъ ходъ. Можеха ли тѣ, обаче, да сторятъ това? Опитаха да изпълнятъ заповѣдта, но налѣгането въ котлитѣ бързо взе да спада и стрелкитѣ на манометритѣ показаха 9 кгр. Ако биха продължили да държатъ главния регулаторъ все така отворенъ за да се работи съ отсѣчка 60%, рискуваха налѣгането да падне още повече и участиа имъ да бжде може би по-друга.

Механикътъ, виждайки всичко това и схващайки сериозността на положението, веднага намалява кулисата на 45% отсѣчка, притваря главния регулаторъ и така само можа да спре по-нататашното падане на налѣгането. Току що бѣ свършилъ това, ето че командирътъ го вика по преговорната трѣба, съобщава му, че отъ димовитѣ трѣби излизали огнени езици, и заповѣда веднага да се нареди да се прекратятъ. Поставенъ въ това тежко положение, механикътъ изпраща старшия си машинистъ да отиде въ котелното отдѣление, като му дава нареждане какво да прави, а самъ той застава на неговото мѣсто, като не отдѣля погледъ отъ стрелкитѣ на манометритѣ и съ нетърпение очаква да мръднатъ поне малко нагоре. Минутитѣ му се струватъ часове. Пакъ гласътъ на командира: „Какво става?“ Механикътъ за да успокои поне него, та да може спокойно да гледа своята и безъ това не по-лека задача, му отговаря: „Всичко е добре“. Отъ момента на атаката трѣбваше да се изминатъ цѣли 20 минути, които на механикътъ се сториха часове, до като стрелкитѣ бързо мръднатъ на горе.

Въ котелното отдѣление, благодарение умението, хладнокръвието и високия духъ на старшиятъ машинистъ, бързо подетата отъ него работа дава своитѣ резултати. Най-първо той увеличава вентилатора, разбърква образувалия се дебелъ огънь нѣколко пѣти и огненитѣ факли се прекжсватъ. Очиства, до колкото му е възможно, огъня отъ шлага и го зарежда наново. Бързо и второто нещастие — малкото налѣгане — е избѣгнато. Стрелкитѣ на манометритѣ мръдватъ;

на устата на всички работящи наоколо се появява усмивка; стрелките бързо показват 10—11—12, а следъ още 3—4 минути 14 кгр. Миноносеца се движи съ около 18 мили въ часъ. На „Дръзки“ е възстановено нормалното положение, като преживѣниятъ критиченъ моментъ остава неизвестенъ на всички ония, които бѣха горе и се намираха лице срещу лице съ грозящата ги неминуема гибелъ, ако възстановяването на положението би се забавило съ още нѣколко фатални минути . . .

Всичко вече върви нормално, спокойно всѣки си гледа работата безъ да се интересува какво става отвънъ — горе на пода и наоколо въ морето. Машината се върти повече отъ всѣки другъ път, тахометъра показва 250 — 260 обръщения.

Обслугата около механизмитѣ прояви бърза съобразителностъ, запази спокойствие на духа, като по тоя начинъ избави съ мълчанието си горната обслуга — отъ командира до последния морякъ — отъ въздействието на пагубния страхъ — паниката — която би настъпила, ако имъ станеше известно всичко, що се случи долу. Скоро миноносецъ „Дръзки“ успѣ да се изскубне отъ сферата на барабания орждеенъ огънь и държация го въ лъча си неприятелски прожекторъ. Небето бѣ се очистило отъ облацитѣ и грейналата луна първа поздрави обслугата на кораба за геройския имъ подвигъ. Отдалечили се отъ неприятеля, тѣ чуваха само далечнитѣ орждейни тънтежи и всѣки се надпреварваше да пусне нѣкоя шега по адресъ на тежко пострадалиятъ неприятелъ — турскиятъ кръстосвачъ „Хамидие“.

Мичманъ I р. о. з. Станю Вълковъ,  
възпитаникъ на Морското училище (1915—1921 год.), сега на служба въ Морска полицейска служба — Варна.

## ВЪ ОТПУСКЪ ПРЕЗЪ 1917 ГОДИНА.



Маволъ С. Казаровъ,  
възпитаникъ на Морското ма-  
шинно училище (1917—1923 г.),  
сега на частна практика въ  
гр. Ломъ.

На гарата сме. Най-последно дойде желанието тъй много отъ всички ни денъ. Колко дни наредъ съ трепетъ сме го очаквали; колко нощи при заспиване сме се обвземали отъ сладки чувства при мисълта — да заминемъ при родителитѣ си следъ едногодишна разлжка!...

Колко много спомени е набрала душата!...

Откъснати отъ роденъ кътъ, където сме живѣли, волно и независими, сега сме подъ желѣзната дисциплина на Морското машинно училище.

Всѣки денъ все нови впечатления, всѣки денъ каление на духъ и макаръ още юноши, едва що за вършили първия курсъ, ний се чувствуваме зрѣли, а и за такива ни смѣтатъ на всѣкъде.

Притиснати сме единъ до другъ, защото влака е препълненъ, но това не е толкова важно, защото всички

ще летимъ дружно презъ полета и балкани далечъ, далечъ...

Струва ми се, че не такава радостъ изпитва оня, който сега, следъ една или две гари, ще слѣзне и ще стигне до мѣтъ си; но такива чувства го вълнуватъ — чувства на сладостна мъжа по роденъ край... Защото все трѣбва да има разлика между последнитѣ атомни частици на въздуха тукъ и тамъ...

Но, кой знае, пакъ.... може би всѣки чувства по отделно нѣщо.

Спомнямъ си миналата година съ вързопче дрѣхи наближавахъ Варна — целта на моето трепетно желание; като че ли нѣщо ме притискаше като нѣкаква непреодолима мъжа и ми се струваше, че мирише на водорасли, а може би това да бѣше напрежение и трепетъ предъ неизвѣстността. Положихъ изпитъ и бѣхъ приетъ. При ходенето по пѣсъка край брѣга за „Карантината“, азъ чувствувахъ гърдитѣ ми особно да се надигатъ, ноздритѣ ми чувствуваха острата мириша на водораслитѣ и съ моята анемия съзирахъ гибеленъ край. Но ето, че година време, откакъ се излагамъ

на редъ незгоди, а въ себе си сѣщамъ по-вече сили, по-вече мощь. Сега по цѣли дни гребемъ безъ уморм, а тогава се плашихъ отъ вида на гребцитѣ по пладнешка жегга.

И това всичко се дължи на гимнастиката. Шаламановъ бѣше дете, а ето го заякналь; Ковачевъ приличаше на слабо 12 годишно музикантче отъ флота, а сега е готовъ да се бори и съ Ивана. Самиятъ азъ не можахъ да вдигна греблото и ми тъмнѣеше предъ очитѣ въ строя, а сега се чувствувамъ добре.

Та не е малко! . . . Цѣла година редовенъ животъ съ строгъ разчетъ. Сутринъ ставашъ, измивашъ се — гимнастика, преди обѣдъ пакъ гимнастика, а нѣкога — и преди вечеря. Всѣкога и на всѣкжде гимнастика.

У дома нѣма, но тука — и лостъ, и паралелка и конь за прескачане.

Казватъ, че било тежко въ Машинното училище. Наистина, но . . . свиква човѣкъ. Ако въ гимназията бѣхъ заставенъ да уча толкова, както тукъ, вѣрвамъ, че бихъ напусналъ, или пъкъ по всичко щѣхъ да имамъ отличенъ.

Тука, като, че ли по-вече изискватъ и по-скжпи бележки пишатъ. Въ гимназията прощавахъ и колко пжти сж минавали уроци, които да не разберемъ, но тука . . . Боже! . . . да те остави преподавателя Цачо Геновъ да не разберешъ? ! . . .

Той ще те вземе като малка пращинка отъ брашно натѣпкано въ човаль, ще те издигне съ хидропланъ 3000 м. надъ флота, ще те накара да пушашъ отгоре, а същевременно — да събирашъ съ зяпнала уста отъ „Карантината“ и ще те пита хиляди пжти какво ще съберешъ въ устата. Иди и недей разбира колко е единица върху безкрайность. А г-нъ мичманъ Неновъ? . . . хемъ се смѣе, хемъ жули слаби.

Малко по-щедъръ е г-нъ лейтенантъ Светогорски, но пъкъ и ужасно се страхуваме отъ него. Той се гордѣе съ насъ, че сме били силенъ курсъ, а за насъ като началникъ на училището, е Царъ и Богъ.

Сега ни е далъ 25 дена домашенъ отпускъ. Прочете ни разни морали и ни изпрати на гарата. Настанени сме въ два вагона между други пжтници, но въ нашето купе сме само ученици. Има двама и отъ по-старшия курсъ.

Тѣ разправятъ за цилиндри и парни свистоци, а азъ нищо не разбирамъ. Но тѣ учатъ парни машини, а ний само машинни елементи. Отъ положителността на тѣхного твърдение за бумтежа въ буталата, азъ чувствувамъ страхъ отъ настжпващитѣ новости и мжчнотии въ горнитѣ курсове, но захвърлямъ всичко по дяволитѣ, сега отивамъ въ отпускъ и трѣбва да мисля само за това.

Изреждатъ се въ въображението ми картини: на пристигане, посрещане, другари на които ще разправямъ редица подвизи и се чувствувамъ щастливъ, щастливъ . . . Отхвър-



лямъ последния мигъ на прощаване, когато ще се свърши отпуска и потегля обратно, защото това е далече, далече.

Нѣкои на прозореца говорятъ за екскурзията въ Дикили Ташъ, смесватъ Галата, Евксиноградъ; а азъ се чудя . . . . Менъ ми е по-добре да не говоря, а само въ унесъ да изживѣвамъ сладкъ блѣнъ.

Гебедже. Крещатъ: „Раци“! . . . Животъ и бързина. Това е било всѣки денъ и ще бжде, а ний въ низкитѣ паянтови помѣщения въ „Карангината“ не знаемъ нищо. . . .

Нѣкаква топла вълна на воленъ животъ и свобода се разлива по душата, трепети на сладко усещане лази и гъделичка плътта.

Минуткитѣ сж така дълги въ престоя.

Иска ти се да летишъ, летишъ стремливо, съ крилата на ефира — да докоснешъ полета на свѣткавицата, да сграбишъ съ всички сили пурпура на неуловимото щастие и го влѣешъ въ себе си. Да разтржишъ на всички страни, че си младъ и искашъ животъ.

Пакъ тръгваме и гара следъ гара оставатъ задъ насъ. Летимъ да сетимъ радостта на младъ юноша, напустналъ родната люлка и отдалъ се на буритѣ — да сетимъ трепета на волна птица, отправена къмъ своето гнѣздо — да сгрѣемъ съ надежди близки—роднини и избършемъ съ лзитѣ на клетата майка.

**Манолъ С. Кацаровъ.**

възпитаникъ на Морското машинно училище (1917—1923), сега на частна практика въ гр. Ломъ.

## НА ТРАЛЪ ВЪ 1919 ГОДИНА.

(На практика въ Минната рота).

Свѣтълъ день. Облаци прахъ се носятъ само надъ шосето за Пейнирджикъ, а морето е още тихо. Флота се раздвижва, а Варна още може би дреме. Менъ ми е нѣкакъ душно, но все пакъ трѣбва да бързамъ—да получа бензинъ за лодката, че днесъ пакъ ще се ходи изъ морето за чистене мини.

Ето и командира на лодката мичманъ Капарашевъ, ми се заканва усмихнато съ прѣстъ... Съ него се разбираме като колеги, само, че той е вече офицеръ, завършилъ кадетската школа въ Фленсбургъ, а азъ самъ младши подофицеръ IV курсъ на Машинното училище. Съ него се познавамъ отъ миналата година, когато заедно съ мичманитѣ Русевъ, Дудевъ и Бангеевъ се завърнаха отъ Германия и началника на училището лейтенантъ Светогорски ги разпредѣли за възпитатели на току що постъпилитѣ ученици. За неговъ помощникъ бѣхъ даденъ азъ отъ старшия курсъ. Добре служихме, следъ това се раздѣлихме, а сега пакъ наедно.



Тралиране (чистене на мини) презъ м. априль 1917 г., предъ Камчийския заливъ.

Въ минутитѣ на бавенъ ходъ изъ траля, ний, разговаряме за разни нѣща. Учимъ сигнализицията, радиоапарати и Морзовата азбука. Той ми разправя за Германия, за кадетскитѣ корпуси, а менъ се струва всичко това като вълшебна картина и съжелявамъ твърде много, че изгубихме войната, защото сега и азъ щѣхъ да бжда тамъ.

Но, може би още всичко да не е изгубено...

Сега съмъ въ лодката, славната лодка № 5, съ хубавото красиво изправно моторче „Даймлеръ“. Клапанчетата му чукатъ игриво като пръститъ на млада машинописка, а пъкъ е кротко, кротко като агне. Всѣкога почти е готово за ходъ, само, че резервуара за бензинъ е малко пукнатъ около горната гайка, та при по-малко бензинъ, изгорѣлитъ газове не даватъ достатъчно наблѣгане. Заради това онзи день закъснѣхме около единъ часъ и обвинихме безапелационно филтъра. Мичманъ Капарашевъ знае, че съмъ го чистилъ два пжти и е готовъ да се застъпи за менъ предъ лейтенантъ Скутуновъ—нашия новъ началникъ на Минната рота и замѣстникъ на лейтенантъ Зидаровъ въ тралния дивизионъ. Нали е машина, все нѣщо ще се случи. Казватъ, че тая пукнатина може да се залепи съ калай, а други—че ще експлодира, ако е пѣленъ, а азъ мисля, че все още може да държи стига да има бензинъ.



На обѣдъ срещу насъ „Калиакра. 14.IV.1917 г.

На сжщото мнение е и Иванъ Колевъ отъ III курсъ на Специалнитъ школи, мой помощникъ, низко, набито като топка човѣче. Той е отъ Старо-Загорско нѣкъде и казва, че е роднина на Стамболийски. Това не знамъ дали е вѣрно, но наистина, че му прилича въ главата. Мисълта му само като, че ли малко закъснява, но иначе е добъръ. При това е и добъръ морякъ. Отъ вълнение не усѣща. Обикновенно седи на стълбата съ изцапани пакли въ ржцетъ и пуши. Интересенъ е за наблюдение когато яде хлѣбъ и кашкавалъ—какъ реже съ ножчето си тънки рѣзанчета и важно и важно, авторитетно млѣска. Следъ това, сжщо така авторитетно си загъва цигара отъ черенъ тютюнъ въ хартия отъ копирки или вестникъ и смуква, сѣкашъ вдишва сладостта на цѣлия свѣтъ. Не е злобенъ и често дава и на мене да запуша, а азъ му се отплащамъ нарѣдко, защото слабо получавамъ отъ дома пари. Той получава начесто и наистина трѣбва да е отъ богатъ родъ.

Сега идва съ малъкъ минусъ заедно съ мене. По-вече пжти закъснява. Мичмана го гази начесто, а кондуктора Джеферовъ не го оставя на мира. А той, разбира се, не възразява... Това е неговата характерна черта, която го оправдава. Самия азъ на често се жертвувамъ за него, тъй като ми е жалъ да гледамъ какъ се подгъва и какъ плахо, плахо мига. Съкашъ се смалява и колкото е късъ набитъ потъва въ земята. Снощи пакъ го гази кондуктора.

Следъ него идва Войняговски. Той е старши мотсристъ на моторната лодка „Капитанъ-лейтенантъ Минковъ“ и съ една година по-старши отъ мене. Фигурата му е грамадна, но отпусната и се клати, когато ходи. Лицето му е широко, подпухнало, почти червено и съ черни пятна по него. Истински дѣлови човѣкъ е. Последното парцалче отъ боклудитѣ на флота ще употрѣби за нѣщо. Фабрикува кувари, чанти, закачалки и какво ли не още. Занимава се и съ фотография. Тамъ той разправя и за „естетика“ и „вкусъ“. Като по-старши упълномощенъ е да дѣли провизията.

На море получаваме двоенъ порционъ. Говорятъ още за дневни пари и награди за уловени мини, но още нищо не сме получили. Въ всѣки случай всѣка сутринъ се пишатъ списъци на лицата, които заминаватъ на тралъ. Получаваме обикновенно кашкавалъ и него артелчика го повѣрва на Войняговски, а той го дѣли. Тукъ всички моряци, машинисти и подофицери сме на равна нога.

Не е лесна работа, обаче, да се раздѣли кашкавала между толкова гърла. Човѣкъ трѣбва да има похватъ за това, а Войняговски си го бива. Отъ предвидливостъ той всѣкога го дѣли съ едно парче по-вече. Смѣта на прѣсти, макаръ въ училището г-нъ Цачо Геновъ да го е училъ функции, производни, па даже и бинома на Нютона. Останалото парче, го взема като „хакъ“ за рѣзането. Зеръ коравъ е кашкавала и тежко се реже. Еще по-вече това е „Право и хуманно“, както казва самия той. Споръ повдига само Пантелеевъ и е готовъ да се бие, но гледа задъ гърба му да бжде Иванъ Ивановъ, че сж „градски“, а и бабаджанинъ. Мнозина му казватъ „Коджата“ и съ право се страхуватъ отъ лапата му. Само, че Иванъ е отъ нашия курсъ и по-младши, а Войняговски умѣе и да се кара. Па, най-много въ края на крайщата ще го дѣли съ роптающитѣ, а и безъ това той е заграбилъ най-голѣмото парче като дѣлъ.

\* \* \*

Тръгваме. Командирътъ на тралния дивизионъ - лейтенантъ Скутуновъ, отсѣда на моторна лодка № 1 — „Капитанъ-лейтенантъ Минковъ“; мичманъ Капарашевъ е командиръ на № 2 — „Миньоръ“, а на нашата моторна лодка —

№ 5, е командированъ мичманъ Качамаковъ. По другитѣ лодки сж мичманитѣ: Русевъ, Дудевъ и Новаковъ.

Научаваме се, че ще тралираме къмъ носъ Калиакра. Съ насъ ще дойдатъ и английскитѣ катери да огледатъ мѣстата на минитѣ. Чистили сме мини на вредъ, но тукъ... май, май си е за страхъ — въ самото минно заграждане, кждето има толкова мини и то размѣстени! . . .

Само да имъ покажемъ, а после тѣ сами ще продължатъ. Тѣ си иматъ единъ балонъ, привързанъ на единъ отъ катеритѣ и отгоре наблюдателя вижда кжде сж минитѣ. Ний пъкъ караме на слуки, само, че лодкитѣ ни газятъ 1.70 м., когато тѣхнитѣ газятъ 3 метра. Ето защо ний се успокояваме. . .



На влѣкало, на пътъ за гр. Бургазъ. 25.V.1917 г.

Въ лодката на командира се качва и английски сигналистъ, а сигуръ има и преводчикъ. Въ залива пжтуваме лодка следъ лодка — въ строй върволица. Сигналиститѣ си размѣнятъ поздравя, но въ тая бъркотия азъ не разбирамъ нищо. Мичманъ Качамаковъ не говори. . . Съжелявамъ твърде много за предишниятъ ни командиръ мичманъ Капрашевъ. Душенъ е деньтъ.

Бизерановъ — кондукторъ-рулевой на лодката ни — мърмори и съжелява, че не се е писалъ боленъ, та да остане въ флота. Не му е приятно да ходи къмъ носъ „Калиакра“, още по-вече, че се уволвява следъ нѣколко дена.

— Та безъ планъ ходи ли се? . . . Тамъ има толкова много откжснати мини! . . . и руски и германски! . . .

Обясняваме му, че може да е проучено мѣстото, че капитанъ I р. Недевъ е ходилъ въ Русия и е взелъ картата на минното заграждане. . .

Вѣтъръ! . . . не иска и да чуе. При неговото уволнение, службата му се вижда тежка. Не дай Боже, да загине въ самия край! ? . . .

И правъ е човѣка. Ний сме млади, още хлапета. Вдървяваме се отъ пукота или стихийна вълна, а следъ това се смѣемъ, безъ да мислимъ за измѣняване реда на нѣщата. Та нали всичко е случайностъ. Той, обаче, е зрѣлъ човѣкъ, преживѣлъ е много и има тежка мисълъ. Той има примѣри съ загинаването на капитанъ-лейтенантъ Минковъ, кондуктора Докузановъ и др. Колко пари му струва, че щѣли да окачатъ портрета му въ таблото на геройски загиналитѣ като тия въ Минната рота, надъ самитѣ ни глави.

Азъ добивамъ настроение и почвамъ да пѣя. Разбира се до колкото може да ме заглушава шума на мотора и плисъка на вълнитѣ. Така изминаваме залива, покрай Евксиноградъ и право къмъ носъ Калиакра.

Появява се слабъ вѣтрецъ и вълнението люшка лодката на разни страни. Въ силния ходъ тя се мѣта като черупка отъ гребенъ на гребенъ и разбива водата съ носа си по двата борта въ пяна. При всѣки по-силенъ бумтежъ Бизерановъ ме размива съ неготово шопско наречие.

Ний се разбираме. . . Азъ му подмѣтамъ разни шеги безъ зла умисълъ, за да го настроя. Колко ли младежи е виждалъ той като мене подчинени, а утре — като мичманъ Качамаковъ — началници!?

Лодкитѣ се нареждатъ и започватъ работа. Уредитѣ за хващане на мини се спусчатъ въ водата. Азъ се притайвамъ да не преча, а Иванъ Колевъ затваря капацитѣ на мотора. Въ трюма се е набрала вода, но сега не е време, а и помпата прави засечка.

Шестътѣ лодки сж въ редица, като всѣка една по отдѣлно влачи вжже, на края на което има една шемандура. Тя държи рѣзачъ, спуснатъ въ водата на около 10 метра, като всички сж свързани подъ водата пакъ съ телено вжже. При улавяне на мината, когато подводното вжже на рѣзачитѣ се кръстоса съ това на мината, едната лодка отпуща вжжето, а другата го прибира. Рѣзача тогава обхваща вжжето на мината и посредствомъ капсулнитѣ ножици отрѣзва вжжето и тя изплава надъ водата.

Вървимъ съ бавенъ ходъ въ заграденото съ вежи мѣсто. Слънцето е напекло здраво. Бизерановъ спи въ рубката. Азъ съмъ поелъ кърмилното колело и управлявамъ. Мичмана прелиства старъ алманахъ, попадналъ въ ржцетѣ му кой знае отъ кжде.

Какъ мързеливо е всичко... По-вечето отъ моряцитѣ сж обхванати отъ морската болестъ. Мирише на водорасли и бензинови пари. Иванъ Колевъ изхвърля съ тенекия вода отъ трюма на лодката. Команди вече не се чузатъ. Мене ми е натѣгнала главата, но това е обикновенно нѣщо.. До повръщане е още далечъ. Много ми се, обаче, спи. Само да стане Бизерановъ, па да му се изстърся въ рубката...

Шемандуритѣ се събиратъ и лодката потреперва. Навѣрно това е мина. Да, наистина. . . нищо друго.

Сѣкашъ всичко оживѣва. Започватъ да се сипятъ команди. Вжжата съ мъжа се обиратъ. Ето татъкъ изплава черна точка. Това е мината, но защо пъкъ такава тежестъ при обирание на трала. Нѣщо се е закачило. Викове се чуватъ. Командитѣ се преплитатъ.

Става ясно, че рѣзача е хваналъ втора мина, но като е експлодиралъ капсула при отрѣзване на първата — сега само се е закачилъ.

Сигналиста отъ първа лодка предава да се спусне наново отъ две лодки трала и да се пререже вжжето. Ний се повръщаме за тая операция, а лодката на командира отива да пробие съ куршумъ обвивката на мината, за да я потопи.



Следъ миночистене въ Бургазкия заливъ — на пътъ за Варна презъ м. май 1917 г.

Бизерановъ е станалъ и държи кърмилното колело. Азъ съмъ свободенъ и любопитствувамъ да узная какво щ естане. Па и неудобно е сега въ моментъ на напрежение да се спи...

Говорятъ за мината:

— Може да експлодира, казва нѣкой.

— А опасность?... питамъ азъ.

— Опасността е голѣма, казва Бизерановъ, защото често пжти по детонация се взриваватъ и други мини, а ний сме наблизо и надъ самитѣ тѣхъ.

— Ами ако потъне, нѣма ли опасность?, пита нѣкой наивно.

— Нѣкой день вълнитѣ ще я отнесътъ къмъ брѣга и ще я разбиятъ въ канаритѣ, сухо отговаря той. А може и никога да не излѣзе на бѣлъ свѣтъ.

Съ моторната лодка „Миньоръ“ сега сме наново въ редица и влачимъ тралнитѣ уреди. Близко сме, понеже цельта ни е опредѣлена. Но, ето, че повторно се натягатъ вж-

жетата, и историята е сжща. Лодката стои на мѣсто, макаръ ржчката да е на пълень ходъ. Съпротивление се чувствува отъ мината. Изглежда, че едина рѣзачъ е заловилъ другия, тъй като е спуснатъ на сжщата дълбочина.

— Пълень ходъ! — командва мичмана.

Бизерановъ се сърди.

Нѣщо сигнализиратъ, но кой знае какво е. Азъ отварямъ и затварямъ капакитѣ на мотора, като, че върша нѣкаква работа.

Може би е настѣпилъ последниятъ моментъ...

Помислямъ за загиналитѣ презъ 1916 г., заедно съ капитанъ-лейтенантъ Минковъ и си спомнямъ, какъ единъ отъ спасилитѣ се разказваше, че ужъ билъ видѣлъ командира какъ се бори съ вълнитѣ и то съ пречупени крака. Ужасна картина!...

Дали наистина това е лобното за всички ни мѣсто. Дали най-после тукъ свършва на насъ живота?

Мене ме утешава едно, че не съмъ само азъ, но и други като кондуктора Бизерановъ и мичманъ Качамаковъ ще загинатъ. Ето и мичманъ Капарашевъ се приближава съ лодката си къмъ насъ. Може би и той ще загине, а тамъ е и „Коджата“. Той е грамаденъ и силенъ, знае отлично да плава, но предъ страха всички сме умалени до нищожество.

Хвърлятъ ни буксиръ и дветѣ лодки трѣбваше насила да издърпатъ въжетото съ рѣзача. Страшно неудобна работа, а и рискована. . . Проклетия. . . Пълень ходъ е даденъ, а нито крачка напредъ.

Господинъ мичманъ, ще загинемъ, дума кондуктора.

Мичманъ Качамаковъ следи напрѣгнатото сигнализацията отъ лодка № 1. Даватъ се нѣкакви заповѣди. Бизерановъ безъ команда дърпа ржчката на „стоп“. Буксираното вжже пляска въ водата. Мичманъ Качамаковъ забелѣзва това, сърди се и дава заповѣдь да се даде пакъ пълень ходъ напредъ. . .

Вижда се, че така нѣма да го бжде, но какво да се прави? . . .

— Карай, Бизерановъ, дума мичмана вече малко по-мекко, нека умремъ поне за слава.

Бизерановъ изтърсва подъ носа си една дърта шопска псувня по адресъ на славата и продължава да управлява лодката. . .

— Уволнявамъ се и бѣгамъ вече, дума той на мичманъ Качамаковъ. Не ще се обърна да погледна морето. И на деветия си синъ не позволявамъ да стане морякъ.

Ба, ба. . . много ще те слуша, както ти не си слушалъ баща си, му отвръща мичмана и се заглежда нѣкъде.

Азъ съмъ се сгушилъ и отбѣгвамъ погледа на мичмана, — отъ страхъ да ме не намѣри за нѣщо виновенъ. Първи номеръ се връща. Мината вече не се вижда. Трѣбва



да е потопена, тъй като стреляха по нея. Лодката № 4 се приближава до мѣстото на закачилата се мина и спуща червенъ знакъ. Лодкитѣ се раздѣлятъ, а нѣкакъвъ свръхсроченъ подофицеръ отъ четвърти номеръ се мъчи съ разклащане на вжжето да освободи рѣзача.

Може би не сигурна замисълъ, но се увѣнча съ успѣхъ. Вториятъ рѣзачъ е освободенъ, а първиятъ — прежаленъ. Па най-после не струва кой знае колко я? . . . Нека го вадятъ англичанитѣ! Нали ужъ само сме дошли да имъ покажемъ мѣстото и начина на тралирането?! Много имъ здраве! . . . Нека чистятъ чужди води отъ мини, а ний да си гледаме за сега нашитѣ. Зеръ малко мини има къмъ Бургазъ.

\*  
\*\*

Смрачава се, а ний, лодка следъ лодка, закачени на буксиръ, се връщаме къмъ Варна. Вълнитѣ се надигатъ отъ излѣзлия доста силенъ вѣтъръ и ставатъ страшни. Капчици дъждъ се ронятъ отъ чернозеленикави облаци. Цвѣта на водата е тъменъ. Носа на лодката се гурка въ водата и пливци отъ вълни заливатъ начесто всички ни.



Взривъ на руска мина въ Батовския заливъ (м. май 1917 г.).

Не знамъ защо, но Иванъ е грохналъ. Нѣщо не му е добре. Хванала го е морската. Като никога и той е лѣгналъ. Та, кой ли е останалъ? Никой, обаче, не повръща — стомаситѣ сж празни. Въз се крепя още и съ достойнство мога да се смѣтамъ за старъ изпеченъ морякъ.

Водата въ трюма се покачва. Покрай ауспуховото гърне на мотора се надига облакъ пара. Нѣма какво — ще трѣбва да се изхвърля вода. Вземамъ тенекията и отварямъ капака. Какъ мирише на изпражено масло и пушекъ.

Хвърлямъ тенекия следъ тенекия задъборта, а нѣщо сѣкашъ мърда въ стомаха ми. Тежко се дишатъ бензиновитѣ пари. Пъкъ и мръсно вълнение. Краката не пазятъ равновесие.

Буксира се скъсва, а това е по-добре. защото ни дърпаше и друсаше силно.

— Мотора да не спре! — командува „технически“ мичмана. Азъ отговарямъ „царски“ за него.

Едва вдигамъ тенекията и хвърлямъ водата задъ бор-та. Стомаха ми се е разигралъ, избива ме студенъ потъ. Не може по-вече! . . . Бъркамъ въ уста и повръщамъ. Тъм-но е и никой не вижда. Моряцитъ сгущени въ дъното на лодката кротуватъ, а мичманътъ и кондукторътъ сж вперили погледъ къмъ по-първата лодка, която следваме неотклон-но. Тѣ сж сериозни. Цѣли сме угизнали въ вода. Мичманътъ се е загърналъ съ мушама и прегърбенъ едва се крепи надъ рубката; Бизерановъ — съ полушубка, върти налѣво и дѣсно кърмилното колело, а азъ — по тънка работка, при-лепнала по цѣлото ми тѣло, се навъртамъ около мотора.

Повръщането се свърши. Азъ ставамъ сериозенъ. Като че ли нѣкакво достойнство се изписва по лицето ми. Като зрѣлъ човѣкъ и истински морякъ и азъ съмъ навлѣзълъ въ буритъ. Спомнямъ си за романитъ отъ Майнъ-Ридъ, сравня-вамъ вълнитъ и плѣска съ ония на въображението ми отъ тогава, когато не бѣхъ още виждалъ море и се чувствавамъ гордъ. Не бихъ се съгласилъ за нищо да ми отнематъ днеш-ното преживѣване. . . .

Наближаваме вълнолома на Варненското пристанище. Опасността вече е минала. Пораздвижваме се. Красиво е влизането на цѣлия дивизионъ въ пристанището. Понеже е тъмно на кея, въ флота ни посрещатъ. Хвърлятъ се ракети, за да се види мѣстото, кждето ще пристанемъ. Една по една лодкитъ се завързватъ. Въ такива моменти азъ бѣгамъ, за-щото всички началници въ тоя моментъ сж сърдити. Поне менъ тѣй ми се струва, защото не малко пѣти съмъ отка-чалъ наказания и то все при връщане. Радостта ни е го-лѣма, че скоро ще вечеряме, защото всичко сме изiali на море. Водата като че ли изпива тѣлото и се яде много. Да-же често пѣти изяждаме полагаемото се на разболѣлитъ се отъ вълнението и пакъ въ края на крайщата сме си гладни като вълци. Сега ни чака изтинала, но страшно привлекателна супа.

Чудесенъ и красивъ е моряшкиятъ животъ!

\* \* \*

Следъ день или два, при сжщата тая мина до която поставихме знакъ, загина единъ отъ тралнитъ катери на ан-глийския миночистаченъ дивизионъ, а не следъ много време англичанитъ изчезнаха съвсемъ отъ Варна, заедно съ оста-налитъ катери и балона си.

Маноль С. Кацаровъ,

възпитаникъ на Морското Машинно училище (1917—1923 г.), сега на част-на практика въ гр. Ломъ.

На Кап.-Лейт. **Джебаровъ**  
и Кап.-Лейт. **Михаиловъ.**

## СЛЕДЪ 6 ГОДИНИ.

На волностъ, ей вече, крилата израстватъ,  
На пжтя — началенъ разкриватъ се двери;  
Амбиция твърда се пуца въ борба  
Къмъ нови разкрития, къмъ нови недра . . .

Морето се бурно пакъ мѣта, лудува,  
Позната и сродна ми пѣсенъ напѣва;  
Талазитѣ шушнатъ с'громъкъ брѣтвежъ  
За спомени мили, за сладъкъ копнежъ.

Другари, съ които тѣй дълги години  
Леглото и залъка въ незгоди дѣлихме,  
Разпрѣсватъ се вече по разни страни  
Срѣдъ подвизи всѣки духътъ да кали . . .

Сгрей в'сладки надежди, ефире душата! . . .  
Пилей надалеко скръбъта по неволи! . . .  
Раздухай ти пламъкъ въ млади гърди  
За полетъ безбреженъ надежди кърми! . . .

Прощавай, Училище, Свѣтли простори,  
На спомени скжпи видѣния ярки! . . .  
Шасьори и лодки на родния флотъ,  
Борци за Българ'я с'незнайния гробъ! . . .

Прощавай ни бащински ти Капитане,  
За многото грижи и палавостъ наша! . . .  
Тѣй многото грѣшки и ядове ти,  
Отдай ги на младостъ! . . . Прости ни, прости! . . .

5 май 1922 година.

Манолъ С. Кадаровъ,  
възпитаникъ на Морското машинно училище  
(1917—1923 год.), сега на частна практика въ  
гр. Ломъ.

## ДНИ, КОИТО НИКОГА НЕ ЩЕ ЗАБРАВЯ!



Христо Ганчевъ Бакърджиевъ,  
възпитаникъ на Морското ма-  
шинно училище (1920—1926 г.),  
сега индустриаленъ механикъ въ  
гр. Габрово.

Понѣкога човѣкъ преживѣва, дни, които оставатъ такава дълбска и трайна следа, че никога вече не се забравятъ. Тукъ искамъ да напомня на моитѣ съвипускници, па и на всички възпитаници на Машинното училище, за два подобни дни презъ есенъта 1920 година — единъ въ началото на месецъ октомврий, а другия — въ края на сжщия месецъ.

Бѣше хубавъ октомврийски день. Бѣхме привѣршили следобѣднитѣ строеви занятия на плаца задъ Търговската гимназия и завърнали се въ Аквариума, кждето се помѣщаваше училището ни, господата отъ старшия и срѣдния курсове играѣха на плаца предъ училището на футболъ, а ние първокурснитѣ бѣхме заети съ домакинска работа. По-вечето отъ моитѣ другари първокурсници приготвяха пагончетата за даденитѣ ни наскоро работни шинели.

Неочаквано, обаче, се разнесе сигнала „общъ сборъ“. Само за нѣколко минути училището се изпраздни. Остана само дневалниятъ, който следъ като подкани закжснѣлитѣ да побързатъ, застана мирно при звънеца. Построенитѣ три курса отъ Морското машинно училище въ разгнать строй очакваха началника на Учебна часть капитанъ II р. Фичевъ Димитъръ. Той скоро се показа. Следъ обикновенната команда: „Мирно, глави на дѣсно“, началника, стреляйки съ синитѣ си очи, обходи строя преди да изговори: „Здравейте господа“. Едно мощно: „Здраве желаемъ господинъ капитанъ“, излѣзе отъ стотина младежки гърди и разгони накацалитѣ по тревата чайки. Първата ми мисль бѣше, че нѣкой отъ ученицитѣ е направилъ пакъ нѣкаква бела, и то отъ по-голѣмъ мащабъ, та се явява самъ началника на Учебната часть да накаже провинилия се. За моментъ моето въображение заработи: Представихъ си адютанта на началника — стройния мичманъ Мишляковъ — съ ножички въ ржце да чака заповѣдта на началника да деградира нѣкой ефрейторъ отъ срѣдния курсъ или младши подофицеръ отъ старшия курсъ.

Нъщо особено се четеше, обаче, въ очитъ на голъмия ни началникъ, което неможахъ да отгатна. Последва заповѣдъ да се построимъ въ каре, като лѣвиятъ и дѣсниятъ флангове завиятъ на деветдесетъ градуса. Веднага следъ изпълнението на заповѣдта, съ малко думи капитанъ II р. Фичевъ, ни обясни, че отъ този день чиноветъ отъ българския флотъ, включително и ученицитъ отъ Машинното училище, ще трѣбва да снематъ пагонитъ отъ раменетъ си. Ние първокурсницитъ-новобранци не можахме да разберемъ смисъла на всичко това, което по-после много добре разбрахме, но ни стана мъчно за напразния трудъ, който сме положили, за да си направимъ пагони. Началникътъ ни каза, че съгласно нѣкакъвъ си Ньойски договоръ на победена България не се разрешава да има военно-морско знаме или съ други думи, че ѝ се отнема правото да има и поддържа воененъ флотъ. Преди да ни каже, обаче: „Запѣйте ми господа пѣсенъта *На щрекъ балкани*“ той добави: „Формата ще промѣнимъ, но духътъ ще остане!“

Този день е единъ отъ незабравимитъ дни за Машинното училище, за Флота, за цѣлия български народъ и за подрастващето поколѣние. Той трѣбва да се помни отъ всички и да служи намъ и на нашитъ поколѣния за неизчерпаемъ изворъ на още по-моцненъ и непобедимъ духъ . . .

\* \* \*

Другиятъ день, за който искамъ да напомня, дойде скоро следъ първиятъ. Той бѣ единъ отъ първитъ дни, въ които се започна осъкатыване на България отъ „хуманитъ“ европейски Велики сили, които създадоха и сега изпълняваха точкитъ отъ Ньойския договоръ...

Презъ този день Варненското небе като че ли бѣше по-синьо и по-лазурно, отколкото презъ другитъ дни. На него хармонираше и гладката повърхность на морето. Излѣзли отъ класъ презъ междучасието на терасата на Аквариума, ние се радвахме на свежия морски въздухъ и яркитъ лъчи на слънцето. За моментъ и началникътъ на училището ни — тогава капитанъ-лейтенантъ Михайловъ — дойде между насъ. Бързо се събраха на терасата и други ученици, които по-рано не бѣха при насъ. Бѣха по-вечето отъ ученицитъ. Началникътъ ни посочи излизация отъ Варненското пристанище катеръ „Левски“ съ два шлепа на влѣкало. Втреничихме очи въ катера и съ затаенъ дъхъ следѣхме какво ще стане. Къмъ срѣдата на залива катера спрѣ и моряцитъ започнаха да изхвърлятъ отъ шлеповетъ въ морето сандъци съ патрони и снаряди, а следъ това и пушки . . . Картината бѣше покъртителна. Началникътъ ни, съ съкрушенъ видъ, промълви: „И това е все българско оръжие!“ А азъ мислено въ ума си добавихъ: „Да господинъ капитанъ, това е оръжието, което въ храбрата дѣсница на българския войникъ извърши многобройни подвизи по бойнитъ

полета; това е оржжието на непобедимия по бойнитѣ полета български войникъ; това е оржжието, което победи въ откритата борба врага. Хвърляйте го въ морето, но духътъ, мощниятъ ни духъ, не ще можете да го хвърлите; той живѣе и вѣчно ще живѣе въ сърдцата ни отъ поколѣние на поколѣние! . . . "

\*  
\*\*

Сега, когато пиша тия редове, които сж извадки отъ моя дневникъ, като че ли още звучатъ въ ушитѣ ми нотитѣ на на пѣсенъта: „На шрекъ Балкани“, виждамъ влажнитѣ очи на капатанъ II р. Фичевъ и си представямъ ясно описаната картина въ залива, която съ свито сърдце наблюдавахъ като ученикъ-машинистъ преди единадесетъ години отъ терасата на Аквариума.

Тѣзи два дена сж тъй болѣзнено врѣзани въ душата ми, че чувствувамъ, че нито азъ, нито децата ми биха могли да ги забравятъ!

Възпитаници на Машинното училище помнете и предавайте отъ поколѣние на поколѣние тия и подобнитѣ имъ дни!

Христо Ганчевъ Бакърджиевъ.

възпитаникъ на Морското машинно училище  
(1920—1926 год.), сега индустриаленъ механикъ  
въ Габрово.

## ДО БРИНДИЗИ И ОБРАТНО.

(Свадбата на Негово Величество Царь Борисъ III).



Петъръ Рашеевъ,

възпитаникъ на Морското машинно училище, сега възпитателъ на III курсъ въ Морското училище.

Бѣше 9 часа сутринта, когато назначениятъ отъ Негово Величество за воененъ комендантъ на параходъ „Царь Фердинандъ“, г-нъ капитанъ II рангъ о. з. Ив. Вариклечковъ ми предаде тайната устна заповѣдь на н-ка на Морска учебна часть г. капитанъ I рангъ о. з. Борисъ Стателовъ споредъ която трѣбваше да бжда командиръ на почетния караулъ, придружаващъ Височайшата Двойка отъ Италия до България.

Неописуема бѣше радостта, която изпитвахъ въ тоя моментъ. Едва можахъ да изслушамъ всички нареждания, които той ми даде, горейки отъ желание колкото се може по-скоро да пристѣпя къмъ изпълнението на заповѣдта. На менъ бѣ възложено подготовката на команда, която веднага се зехъ да избира по указание изъ между моряцитѣ отъ Морската полицейска служба. Колкото и тайно да се па-

зеше всичко това, въ едно много късо време новината се разнесе не само въ казармата, но и въ цѣлия градъ. По радиото бѣ съобщено на параходитѣ „Бургазъ“ и „Фердинандъ“ да прекратятъ рейсоветѣ си и колкото се може по-скоро да се отзоватъ въ гр. Варна. Параходъ „Фердинандъ“ успѣ по-скоро да разтовари стокитѣ си и само два дни следъ получаване на съобщението — той хвърли котва въ Варненското пристанище.

Трескави приготовления се започнаха навсѣкжде. По лицата на всички, и въ града, и въ казармата се четеше ясно искренното задоволство отъ това, което предстоеше да става — женидбата на нашия любимъ Царь и Вождъ на България!

Едва вързанъ на кея параходъ „Фердинандъ“, бѣше наводненъ отъ десетки работници и моряци, които въодушевени отъ една мисълъ и едно чувство — за Царя — започнаха да изнасятъ, боядисватъ и приготвяватъ всичко.

Работата бѣше много, а времето съвсемъ кратко. Всѣки видимо влагаше сили и енергия за да помогне и оправдае това, за което бѣше призванъ. Общия стремежъ бѣ колкото се може по-добре и достойно да бжде представенъ българския морякъ предъ външния свѣтъ, схващайки всички грамадното значение на предстоящото събитие. Никога нѣма да забравя ентузиазъма и радостта, които бѣха завладѣли ученицитѣ отъ Морското училище. Всѣка сутринъ и обѣдъ съ пѣсни и засмѣни лица по 40—50 души се отправяха за параходъ „Царь Фердинандъ“. Съ четки въ ржце, тѣ се надпреварваха увиснали по борта на парахода, като че ли искаха да засвидетелствуватъ безграничната обичъ къмъ своя любимъ Царь! Въ срокъ отъ две недѣли кораба бѣ превърнатъ въ сжщинска царска яхта! Боядисанъ цѣлия бѣль, съ своитѣ царственно декорирани кабини, параходъ „Фердинандъ“ напълно заслужаваше да носи върху себе си Височайшата Двойка.

Къмъ постоянния екипажъ на параходъ „Фердинандъ“ бѣ командированъ единъ взводъ моряци (почетния караулъ), а така сжщо и музиката на Морска учебна часть.

По-голѣмата часть отъ висшия екипажъ на кораба, — офицери и механици на брой около 10 души, все старослужащи — се състоеше наполовинъ отъ питомницитѣ на Морското машинно училище, които бѣха калени за борба съ морската стихия още като ученици, а именно: капинанитѣ Панайотовъ и Симеонзвъ, шевъ-механика Альовъ и помощницитѣ му: Качамаковъ, Златаревъ и Пиперовъ.

Цѣлия екипажъ бѣ въ своя идеаленъ видъ стегнатъ и обученъ безупречно.

На 20. октомврий 1930 г. въ 4½ часа (понеделникъ) кораба вдигна котва и се оправи къмъ Цариградъ. При все, че денътъ на заминаването бѣше тайна, цѣлото пристанище бѣ почерняло отъ народъ, дошелъ да изпрати парахода и се налюбува на величественния му видъ. Тържественно параходъ „Фердинандъ“ разцвѣтенъ съ флагове, подъ звучитѣ на „Шуми Марица“ и много „Ура“, пое своя пжть къмъ Босфора. Морето бѣше тихо и позволяваше да се донареждатъ дребнитѣ работи изъ кораба. Заетъ въ служба азъ не усетихъ какъ стигнахме Цариградъ. Въ вторникъ на 21 октомврий 6 часа сутринята отдадохме котва за половинъ часъ при входа на Босфора (Биюкъ-дере) за изпълнение на формалноститѣ, следъ което продължихме пжтя си на югъ. Къмъ обѣдъ навлѣзохме въ водитѣ на Мряморно море, което ни посрещна спокойно, пазейки въ дълбочинитѣ си достойно загиналитѣ български моряци съ парахода „Варна“. Тукъ, мѣстото гдето тѣ спѣха, кораба спрѣ и съ подобающа церемония имъ отдадохме нашата почитъ. Презъ нощта преминахме Дарданелския проливъ и въ срѣда сутринята на 22. октомврий навлѣзохме въ Егейско море. Сжщия день къмъ 10 часа вечерята преминахме тѣсния



като улица Коринтски каналъ, теглени отъ специаленъ за целъта влѣкачъ и навлѣзохме въ Ионическо море. Презъ цѣлия день въ четвъртъкъ на 23. октомврий парахода пжтува презъ Ионическото и Адриатическо морета. И тия две морета бѣха тоже спокойни, приеха ни любезно и при пжтуването не ни създадоха никакви неприятности. Работата на кораба продължаваше и всѣки въ кръга на своята специалностъ се стремеше да я свърши преди пристигането ни въ Бриндизи.

Плавайки по курсъ далечъ отъ брѣга, ние открихме и изоставихме задъ себе си и въ страни много острови, до като въ петѣкъ на 24. октомврий още призори, се очерта при лоша видимостъ италиянскиятъ брѣгъ. Доста силенъ дѣждъ ни посрещна при приближаването, който пречеше за ясното очертане на брѣга. Открили пристанището Бриндизи, ние се насочихме къмъ него и скоро, на 21.X. въ 8 часа сутриньта, хвърлихме котва предъ него, като си подадохме позивнитѣ сигнали.

Още отъ далечъ отъ дветѣ страни на пристанището се забелѣззаха входнитѣ батареи, които осигуряватъ входа на пристанището. Въ дѣсно се виждаше сжщо така голѣмата аеростанция, а въ вжтрешния бассейнъ на пристанището — ескадра отъ военни кораби. Самиятъ градъ Бриндизи е не голѣмъ градъ съ около 60,000 жители и съ неособенна архитектура.

Следъ като размѣнихме по нѣколко сигнала съ сигналната станция, къмъ насъ се отправи единъ воененъ катеръ, изпратенъ да ни посрещне и ни покаже мѣстото, гдето трѣбваше да се установимъ. Въведени въ пристанището, кждето ни очакваха единъ кръстосвачъ и три ескадрени миноносци, намъ бѣше дадено най-почетното мѣсто на кея—до пристанищната гара, заобиколени отъ военнитѣ кораби. Пристигането ни направи особено радостно впечатление както на корабитѣ, намиращи се около насъ, така и на насъбралата се публика излѣзла да ни посрещне. Съ пристигането ни започна усилено работата въ пристанището, относно неговото украсяване и подтягане.

Следъ като пристигнахме на кея, капитанъ II р. Вариклевковъ направи визита—споредъ морскитѣ правила—на адмирала на ескадрата, който скоро следъ това посети нашия корабъ. При визититѣ се спазваха всички церемонии споредъ морскитѣ устава, съ което още въ първия моментъ на пристигането ни можа да се подчертае нашата добра морска подготовка, като даже и адмирала на ескадрата при излизането си отъ кораба изказа своето възхищение. Всички официални лица напускаха кораба ни съ видимо задоволство отъ това, що бѣха видѣли. Всеобщъ интересъ представляваще кораба, а така сжщо и всѣки отъ насъ. Радостни всички, и италиянци, и българи се приготвяваха за тържеството. Многохиляденъ любопитенъ народъ се трупаше на пристанището, особенно сутринь при вдигането на флага, което бѣше придружено съ

церемонии и изстрели, давани отъ ескадрата и придружени отъ звучитѣ на българския и италиански химни.

На всѣкъжде изъ града бѣше дадено пълно съдействие и улеснение на нашитѣ моряци.

На 25 октомврий — деня на свадбата на Негово Величество Царь Борисъ III съ Н. Кр. В. Принцеса Джиована Савойска — бѣше официаленъ празникъ за италианцитѣ. Цѣлото пристанище, всички търговски и военни кораби бѣха разцѣлтени и градската италианска музика още отъ сутринята засвири въ града. Населението празнично облечено, започна още по-усилено да се трупа на пристанището и съ видимъ интересъ да разглежда кораба ни отвънъ. По желанието на г. капитанъ II р. Вариклечковъ, следъ като взехме разрешение отъ префекта на града, нашата музика свири въ специално декорираната за насъ градина. Голѣмо бѣ задоволството на населението отъ нашата музика, особено отъ българскитѣ китки. Вечеръта въ дома на журналиститѣ, въ наша честь бѣше устроенъ балъ, на който бѣ поканенъ висшия екипажъ на кораба. Тукъ италианскитѣ офицери изказаха своето възхищение отъ стегнатостта и бодрия духъ на нашитѣ моряци, чудейки се на голѣмата дисциплина. Отъ разговора съ нѣкои отъ тѣхъ можахъ да разбера, че ескадрата по желанието на Негово Величество Царь Борисъ ще ни придружи само до смрачаване, а не до България, както се бѣха приготвили тѣ. Желанието имъ да дойдатъ въ България бѣше голѣмо и съ съжаление говорѣха за тази последна заповѣдь.

Още презъ деня старшиятъ офицеръ на кръстосвача идва на нашия корабъ и заедно съ г. капитанъ II р. Вариклечковъ и и коменданта, прочертаха пѣтя на връщането ни, а така сжщо и строя на движението ни, като мислѣха, че ще ни придружаватъ до Варна. Понеже времето се бѣше развалило и морето развълнувало — офицеритѣ отъ ескадрата непознавайки ни като моряци, твърдѣха, че е немислимо да се трѣгне въ това време.

На другия день, 26. октомврий, се очакваше да пристигнатъ въ Бриндизи Височайшитѣ младоженци. Още призори започна работата въ пристанището и нашия параходъ.

Специално изпратения отъ Римъ жасминъ бѣше предаль напълно свадбенъ видъ на всички царски каюти и салони. Послания отъ гарата до парахода червенъ килимъ, обсипанъ съ бѣли рози, завършваше цѣлата декорация на пристанището.

Адмиралитѣ и всички официални лица бѣха отъ дветѣ страни на килима, а до тѣхъ въ дълги колони, наредени италианскитѣ войници и организации.

На параходъ „Царь Фердинандъ“ почетния моряшки караулъ и екипажа на кораба, построени на борта на чело съ музиката, бѣха въ очакване. Точно въ 7 часа сутринята съ специаленъ влакъ пристигна любимеца на италианския народъ — Пре-

столонаследника Н. Кр. Височество Умберто, посрещнатъ съ мощния фашистки поздравъ и 21 изстрела, дедени отъ ескадрата. Въ 7 часа и 40 минути пристигнаха Височайшитѣ младоженци Негово Величество Царь Борисъ III и Нейно Величество Царица Йоана, посрещнати на гарата отъ Н. Кр. В. италианския престолонаследникъ.

Нови изстрели поздравиха слѣзлата двойка и още побурни приветствия отъ многохилядния народъ процепиха въздуха.

Негово Величество нашия Царь, следъ като поздрави войскитѣ отъ гарнизона, заедно съ новата ни Царица, се опжти по обсипания съ цвѣтя килимъ къмъ парахода, гдето бѣ спусната специална стѣлба, обсипана съ цвѣтя—водяща къмъ палубата на последния. Негово Величество Царя влѣзе пръвъ въ парахода, последванъ отъ Нейно Величество Царица Йоана, Негово Кралско Височество Италианския Престолонаследникъ Умберто, Височайшата му съпруга Н. Кр. В. Принцеса Мария Жозе и сестрата на нашата Царица Н. Ц. В. Хесенската Принцеса Мафалда. Височайшитѣ гости бѣха посрещнати на парахода отъ капитанъ II р. Вариклечковъ, който се яви на рапортъ на Негово Величество, следъ което Той поздрави почетния караулъ и моряцитѣ отъ кораба.

Много трогателна и мила бѣше раздѣлата на Нейно Величество Царицата съ своитѣ роднини и италианския народъ, който видимо изрази колко свидна бѣше за него нашата Царица. Десятки хиляди ржцѣ бѣха вдигнати по фашистки къмъ парахода „Царь Фердинандъ“ и до като той напустне пристанището нескончаемо се носеше италианския поздравъ „Ея“. Заедно съ парахода „Царь Фердинандъ“ се снеха отъ вързала и италианскитѣ военни кораби, които трѣбваше да ни придружаватъ. Едно ято водохвърчила, сжщо така бѣха готови да излетятъ и заедно съ нашето отблъсване, тѣ се вдигнаха въ въздуха за да ни придружаватъ.

Заедно съ Тѣхни Величества на кораба останаха секретаря на Негово Величество г. Ханджиевъ, адютанта г. Подполковоикъ Марковъ, г-ца Чомакова и г. Д-ръ Русевъ.

Върпѣки хубавия день, морето бѣше много развълнувано. Щомъ парахода „Царь Фердинандъ“ излѣзе отъ пристанището въ открито море, започна силно да се клати. Тѣхни Величества бѣха на капитанския мостъ и останаха тамъ до като можеше да се вижда Бриндизи. Корабитѣ, които ни придружаваха заемаха различни строеве около насъ, като презъ всичкото време приветствуваха Височайшитѣ младоженци.

Вѣтъра започна постепенно да се усилва и къмъ 2 часа после обѣдъ достигна значителна скоростъ. Вследствие на развилото се още по-голѣмо вълнение, Негово Величество Царя благодари на придружаващитѣ го кораби и ги освободи отъ задължението да ни следватъ. Тѣ обаче, бѣха настойчиви и

нѣмаха желание да ни изпуснатъ отъ очи. Трѣбваше на нѣколко пѣти Негово Величество Царь Борисъ III да благодари на италианскитѣ кораби за конвойната имъ служба и да имъ заповѣда да се върнатъ обратно. Къмъ 5 часа следъ обѣдъ италианскитѣ кораби ни изпратиха последенъ поздравъ, като взеха обратенъ курсъ къмъ Италия. Вѣтърътъ продължаваше да се усилва, а вълнението ставаше непоносимо. Наложихме се привечеръ къмъ 7 часа да застанемъ на котва задъ прикритието на островъ Фано (Адриатическото море). Тукъ можахме да прекараме ноцта спокойно, на котва при подвѣтрената страна на острова.

Въ понеделникъ на 27. октомврий въ 7 часа сутринята се снемехме отъ котва и продължихме пѣтя си по все още развълнуваното море. Цѣлия день кораба ни бѣ подложенъ на силно вълнение въ водитѣ на Ионическото море. Привечеръ къмъ 8 часа отдадохме котва задъ островъ Кефалония.

Въ вторникъ на 28. октомврий сутринята много рано вдигнахме котва и се опѣтихме къмъ Коринтския каналъ, при спокойно море.

Минавайки покрай островъ Корфу, можахме да различимъ английската ескадра, която бѣше застанала като стражъ и съ своята мощностъ респектиреше всички минаващи кораби. Понеже по желанието на Негово Величество, който лично даваше заповѣдъ по командуване кораба, трѣбваше да минемъ доста далече, ние останахме незабелѣзани за ескадрата. Въ 3 часа следъ обѣдъ бѣхме предъ Коринтския каналъ, кждето спрѣхме за моментъ до като дойде влѣкача да ни преведе презъ канала. Този пѣтъ превеждането ни презъ канала стана доста трудно, понеже предъ входа на канала имаше доста голѣмо вълнение и влѣкача срещна голѣмо затруднение до като ни вземе на буксиръ. На нѣколко пѣти вследствие вълнението буксирното вѣже се кѣса.

Тукъ се представиха на Тѣхни Величества директора на канала, българския пълномощенъ министъръ отъ Атина и представителя на Б. Т. П. Д-во. Неочаквано за насъ намѣрихме входа и изхода на канала разцвѣтени съ знамена по случай нашето пристигане. По стениѣ на канала и по моста на сѣщия имаше множество любопитни гърци, дошли да посрещнатъ Височайшата двойка. Следъ излизането ни отъ канала, продължихме пѣтя си по Егейското море за Дарданелитѣ.

Презъ всичкото време на пѣтуването Негово Величество бѣше на командния мостъ и съ живъ интересъ и умение даваше съвети на коменданта относно пѣтуването, като сѣщевременно даваше пояснения за по-важнитѣ мѣста, презъ които минавахме, отъ което личеше, че Той добре познаваше пѣтя, по който се движимъ. Нейно Величество сѣщо така съ не по-малкъ интересъ следеше пѣтя на пѣтуването и седейки презъ всичкото време почти на палубата, не изпус-

каше нито единъ корабъ да не му отговори на поздрава, махайки бѣлата си кърпичка.

Всичко това представляваше една мила картина, която за винаги ще остане запечатана въ душата на българския морякъ за да я разправя на бждещето поколение.

Тукъ въ Егейското море времето бѣше хубаво и морето спокойно. Цѣлото денонощие прекарахме въ водитѣ на това море и на другия день — срѣда, къмъ 2 часа следъ обѣдъ — навлѣзохме въ Дарданелитѣ. Продължили пѣтя си безъ прекъсване, привечеръ навлѣзохме въ Мряморно море, което ни прие радостно и спокойно. Тази вечеръ Тѣхни Величества благоволиха да поканятъ на вечеря вишия екипажъ на кораба, кждето Тѣ изказаха своето задоволство отъ всичко въ кораба, като презъ всичкото време бѣха много весели. Минавайки покрай Булаирскитѣ позиции, Негово Величество Царьтъ държа кратка прочувствена речъ предъ екипажа на парахода за славното минало на нашия народъ и армия. Презъ нощта порѣхме водитѣ на морето и къмъ 4 часа сутриньта на 30. октомврий минахме край „Златния рогъ“, кждето бѣха на котва турскитѣ военни кораби, освѣтени феерически съ електрически крушки, знаейки за нашето пристигане. Безъ да се спираме, продължихме пѣтя си презъ Босфора, като искахме да минемъ незабелѣзано за турцитѣ, скоро обаче, бѣхме открити и следъ насъ забелѣзахме една турска канонерска лодка, която даде салютъ отъ 21 изстрела и ни придружи до навлизаннето въ Черно море.

Сжщиятъ день, при много хубаво време и тихо море, влѣзохме въ последното. И то, като Егейското и Мряморно морета, ни прие много любезно. Тукъ вече се чувстваше, че приближаваме родината и обща радостъ обхвана всички ни. Къмъ 11 часа сутриньта, въ четвъртъкъ — 30. октомврий, приближихме българскитѣ брѣгове и като че ли магическа сила теглеше кораба съ по-голѣма бързина къмъ родния край. Въ 11 $\frac{1}{2}$  часа бѣхме на траверсъ на турско-българската граница, кждето още отъ далечъ се очертаха силуетитѣ на нашитѣ бившии миноносци: „Дръзки“, „Смѣли“ и „Строги“, които движейки се къмъ насъ за да посрещнатъ Височайшата двойка, тѣ минаха единъ следъ другъ, и ни приветствуваха съ по 21 изстрели при мощното българско моряшко „Ура“, като застанаха въ строй фронтъ задъ насъ.

При минаването си, бѣха поздравени отъ Тѣхни Величества Царя и августейшата Царица Иоана.

Ние се движехме близко край българския брѣгъ, който бѣше почернялъ като гъмжило мравки отъ стеклото отъ вжтрешността и крайбрѣжното население. Събрани групи по групи, тѣ издигаха високо българския флагъ и викайки нескончаемо „Ура“, поздравляваха любимитѣ ни Царь и Царица. На всички по-голѣми групи кораба отговаряше съ по три свистока.

Къмъ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа следъ обѣдъ бѣхме на траверсъ на Царската рѣка (Ропотомосъ). Тукъ по заповѣдъ на Негово Величество Царя, спрѣхме за моментъ и Той благоволи да извика на кораба си старшитѣ началници отъ полицейскитѣ кораби: Началника на Морската и рѣчна полицейска служба и морскитѣ училища капитанъ I р. о. з. Сава Стефановъ, Началника на Морската полицейска служба капитанъ I р. о. з. Димитъръ Фичевъ и Началника на отряда капитанъ II р. о. з. Тодоръ Тодоровъ. Съ пристигането си, тѣ бѣха представени отъ Негово Величество на Нейно Величество Царицата. Началника на Огряда се върна обратно, за да поеме командуването на отряда, а първитѣ двама, останаха на кораба. Придружени отъ отряда, ние взехме най-късия курсъ къмъ Бургазското пристанище. Къмъ 4 ч. следъ обѣдъ минахме покрай Созополъ. Тукъ още отъ далечъ се виждаха рибарскитѣ лодки и вѣтроходи, които застанали на пътя ни, очакваха да минемъ и отдадатъ приличната почитъ. Наописуемо тържественна, трогателна и мила бѣше картината, когато приближихме къмъ тѣхъ. Цѣлата тази рибарска ескадра, се втурна къмъ кораба, заобиколи го и отъ около 60 рибарски лодки, пълни съ народъ, се викаше еднотонно „Ура“, „Да живеятъ Тѣхни Величества“.

Нашето черноморско население първо има щастието да поздрави своитѣ Царъ и Царица и да засвидетелствува голѣмата си обичъ и почитъ къмъ Тѣхъ. Привечеръ къмъ 5 часа приближавахме крайния пунктъ на нашето пътуване гр. Бургазъ, гдето стигнахме въ 5 часа следъ обѣдъ. Всички лодки—моторни и вѣтроходни—и всичко що можеше да се движи по водата, бѣ излѣзло къмъ островъ „Св. Анастасия“, за да посрещне и придружи кораба до Бургазъ. Цѣлиятъ вълноломъ на пристанището бѣ почернялъ отъ народъ, викащъ непрекъснато „Ура“. Всички кораби, намиращи се въ Бургазското пристанище, въ продължение на половина часъ свирѣха съ своитѣ свирки, поздравлявайки Височайшитѣ младоженци. Пристанището бѣше оглично декорирано и разцвѣтено. Стотици разноцветни лампи, изобразявайки имената на Тѣхни Величества, освѣтяваха пристанището. Многохилядниятъ народъ, когото не можахъ да удържатъ военнитѣ кордони, нахлу напредъ и слезе на пристанището, за да може по-отблизо да види любимитѣ ни Царъ и Царица. Продължително „Ура“ и „Шуми Марица“, се носеха въ пристанището.

Бавно се приближихме къмъ кея, хвърлихме котва и се долепихме на опредѣленото мѣсто. Тукъ на кея ни очакваха Негово Царско Височество Принцъ Кирилъ, Нейно Царско Височество Принцеса Евдокия и официалнитѣ, духовни, военни и граждански власти.

Следъ като Тѣхни Величества благодариха на почетния караулъ и екипажа на кораба за бодрата и отлична служба на всички отъ кораба, радостни стѣпиха на българска земя.

следъ което се опжиха по послания червенъ и обсипанъ съ хризантеми килимъ къмъ гарата, кждето отъ дветѣ страни на пжтя бѣ построена армията, която Негово Величество поздрави. Задъ тая последната и построенитѣ организации чакаше приготвенъ свадбения влакъ, който отнесе Височайшитѣ младоженци до София.

**Петъръ Рашевъ,**  
възпитаникъ на Морското машинно училище, сега възпитателъ на III курсъ въ Морското училище.

## ВЪ МЪГЛАТА.



Владимиръ Димитровъ Чешмеджиевъ,  
възпитаникъ на Морското ма-  
шинно училище (1922 — 1928 г.),  
сега на работа въ гр. Видинъ.

Случая, който описвамъ по-до-  
лу, стана въ началото на м. октом-  
врий 1926 г., когато като ученикъ-  
машинистъ отъ V курсъ на Морско-  
то училище бѣхъ изпратенъ на прак-  
тика въ гр. Василико, на моторната  
лодка „Пиратъ“. Тази лодка е сж-  
щата, която презъ 1924 г. бѣше за-  
ловена отъ крайбрѣжнитѣ постове,  
изхвърлена и изоставена на плажа  
при „Паша дере“ отъ болшевицитѣ,  
които прекарваха оржжие отъ Русия  
въ България.

Въ послѣдствие моторната лод-  
ка „Пиратъ“ бѣше предадена да об-  
служва нуждитѣ на 1/1 крайбрѣженъ-  
подучастъкъ — гр. Василико, кждето  
както споменахъ, бѣхъ изпратенъ на  
практика въ продължение на една  
година.

\* \* \*

Бѣше прекрасна октомврийска  
нощъ. Една отъ малкото подобни  
нощи по това време въ този край. Градътъ спѣше обвить  
въ тъмния плащъ на нощъта безъ да бжде обезпокояванъ  
отъ силния плѣсъкъ на морскитѣ вълни. Небето чисто и не-  
застѣнено нито отъ едно облаче, наподобяваше грамадно тъм-  
но-синьо покривало съ милиони свѣтли дупчици. Полѣхваше  
много слабъ северо-западенъ вѣтъръ, който измѣни на очак-  
ванията ни отъ вечерята, да имаме благоприятенъ вѣтъръ, за  
да пжтуваме подъ вѣтрила.

Презъ тази нощъ трѣбваше да пренесемъ продукти за  
храна на моряцитѣ въ по-далечнитѣ постове — Кюприя и Зей-  
тинъ-Бурунъ.

Точно 2 часа, при монотонното бучение на мотора, се из-  
теглихме отъ Василиковския заливъ и се насочихме покрай  
брѣга. Въ лодката бѣхме четири души: единъ корабникъ отъ  
пограничния подучастъкъ, двама моряци-мотористи, мои помощ-  
ници, и азъ.

Отначало пжтуването бѣше доста приятно. Лодката леко-  
порѣше черната тежка вода и обещавахе да стигнемъ призори  
въ Зейтинъ Бурунъ. Обаче една повреда въ охладителната помпа  
на мотора обезпокои нашия пжтъ. Следъ поправката, поставихъ.



единия отъ помощниците на мотора, а азъ седнахъ на лѣвия бортъ на лодката, откъдето изтичаше охлаждащата се вода, за да опитвамъ температурата ѝ. Корабникътъ и другиятъ ми помощникъ бѣха седнали на кърмата, като първиятъ държеше кърмилото.

По тоя начинъ, необезпокоявани по-вече отъ мотора, ние минахме покрай с. Ембелецъ, следъ това покрай скалитъ на поста Урдовиза, където се опитахме да сигналуваме съ вѣтропорния фенеръ, но отговоръ не получихме. Следъ като минахме Урдовиза взехме правъ курсъ за поста Зейтинъ-Бурунъ.

Силуета на брѣга, който е високъ и скалистъ тамъ, почна да се изгубва малко по малко отъ очитъ ни. Така вървѣхме около половинъ часъ. Изведнажъ морето предъ насъ почна да се губи и следъ малко съ изненада забелязахме, че сме попаднали въ мъгла. Отначало тази мъгла бѣше рѣдки и ние все още можахме да държимъ установения курсъ, но по-нататкъ тя стана по-гъста и непроницаема. . . Предъ насъ и въ страни нищо не се виждаше. Инстинктивно повдигнахъ очикъмъ небето и забелѣзахъ, че мъглата бѣше легнала въ низкъ пластъ надъ морската повърхность. Това ми даде възможность да видя звездитъ. Безъ да имамъ намѣрение да се ориентирамъ по тѣхъ, азъ като на шега видѣхъ, че седейки на лѣвия бортъ и гърбомъ къмъ носа, съзвездieto „Голѣмата мечка“ се намира отъ дѣсната ми страна и малко назадъ. Не отдадохъ голѣмо значенie на това, но все пакъ го запомнихъ и продължавахъ да си гледамъ работата.

Въ лодката нѣмахме компасъ, но близостьта на крайния пунктъ, желанъ отъ насъ, ни караше да мислимъ, че макаръ и въ мъглата, държейки право кърмилото, ще стигнемъ благополучно. Съ тази надежда продължихме пѣтя си. Така пѣпувахме по-вече отъ 2 часа, а пѣкъ отъ опитъ знаехме, че разстоянието Урдовиза—Зейтинъ-Бурунъ, съ същата лодка и при същото море, сме го взимали другъ пѣтъ за 45 минути.

Почнахме всички да се безпокоимъ и да се питаме защо не стигаме още носа. Все пакъ продължихме пѣтя си, като мислѣхме, че вървимъ напредъ.

По едно време, пакъ случайно вдигнахъ очи нагоре и благодарение на по-раншното ми забелязване положението на звездитъ, азъ съ изненада забелѣзахъ промѣнение на това положение.

Промѣната бѣше именно тая, че „Голѣмата мечка“, която по-рано се намираще отъ дѣсната ми страна и малко назадъ, сега бѣше заела точно противно положение.

Това ме накара да се позамисля малко и да си обясня, на какво се дължи тази промѣна. Дойдохъ до заключение, че намѣсто да вървимъ напредъ, ние се връщаме назадъ. Сподѣлихъ това мое мнение съ останалитъ въ лодката, които отначало го приеха съ недовѣрие.

Следъ това като констатирахме, че ние блуждаемъ изъ мъглата, безъ да можемъ да се ориентираме, азъ предложихъ да обърнемъ нататъкъ, на кждето предполагахъ, че ще бжде сушата. Направихме това и следъ 10—15 минути предъ насъ се мърна силуета на високъ брѣгъ. Приближихме се по-вече и ясно видѣхме, че това е скалистъ брѣгъ, сжщия, какъвто е между поста Урдовиза и старата турска граница - „Атлиманъ“.

Тръгнахме близо до брѣга, като мислѣхме да го следваме, но по едно време той потжна нѣкжде и ние останахме пакъ само всрѣдъ мъглата. Продължавайки да вървимъ още 5 минути на предъ, решихме да свърнемъ пакъ къмъ брѣга.

Този пжтъ за всѣки случай, на носа на лодката застана единиятъ отъ моряцитѣ за да следи да не налетимъ отъ единъ пжтъ на суша и да засѣднемъ.

Вървейки така съ малкъ ходъ, по едно време, морякътъ отъ носа чуль плѣсъкъ на вълни о брѣга и неговото силно „стой“ процепи въздуха. Спрѣхме на това мѣсто; решихме да пустнемъ котва и да останемъ тукъ до като се съмне хубаво.

За да разберемъ кжде сме спрѣли, двамата моряци взеха малката лодка, която влачехме на влѣкало и тръгнахме къмъ брѣга. Следъ малко, връщайки се, тѣ съобщиха, че се намираме срещу низкъ пѣсъчливъ брѣгъ, който по-навжтре къмъ сушата е обрасълъ съ лозя. Все пакъ тѣ не можаха да опредѣлятъ точно мѣстото, кждето сме спрѣли.

Знаейки reliefa на морския брѣгъ и като взехме подъ внимание времето, което сме пжтували, почнахме да предполагаме кжде се намираме.

Отначало единиятъ отъ моряцитѣ каза, че може би сме срещу постъ „Ченгене скеле“, близко до Бургазъ, което бѣше невъзможно, защото до тамъ не може да се стигне за нѣкакви си 3—4 часа.

Корабникътъ предполагаше, че сме срещу „Кавацитѣ“ край Созополъ. Отначало това го приехъ и азъ и останалиятъ морякъ, но въ мене се бѣше загнѣздило убеждението, че преди малко минахме покрай „Атлиманъ“ и предполагахъ, че сме или заминали с. Кюприя и сме срещу пѣсъка или пѣкъ, че сме отсамъ селото срещу лозята, кждето е пакъ пѣсъчливо. Въ това почнахъ да се убеждавамъ, понеже бѣхъ чувалъ отъ стари „капитани“—гемиджии, даже и самиятъ корабникъ ми бѣше разправялъ, че отъ Кюприйската рѣка, особенно есенно време, сутринъ излиза често мъгла. Накрай решихъ, че тази мъгла е отъ Кюприйската рѣка.

Съмваше се вече. Още малко и ние ще се отървемъ отъ тая жестока неизвестность. Все пакъ мъглата не се вдигаше. Останахме още малко, до като стана свѣтло и съ още едно пробно излизане съ малката лодка констатирахме, че се намираме срещу Кюприйскитѣ лозя.

Понеже сутринята бѣше доста хладна, решихме да оти-

демъ въ с. Кюприя за да приемъ чай и се постолимъ. Вдигнахме котвата и тръгнахме пакъ презъ мъглата по посока на залива.

Само две минути следъ тръгването, ние се намѣрихме предъ носа на единъ турски вѣтроходъ, съ когото презъ нощта сме били съседни — на около 100 метра разстояние — и ако не бѣхме спрѣли, щѣли сме да се блъснемъ въ него.

Пустнахме котва въ залива и излѣзохме съ малката лодка на пристанището за да приемъ чай.

Дълго време следъ това мъглата все още не се вдигаше отъ залива. Чакъ къмъ 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа сутринята, ние имахме възможность да продължимъ пътя си за поста Зейтинъ-Бурунъ, бодри и въ добро настроение.

Владимиръ Димитровъ Чешмеджиевъ,  
възпитаникъ на Морското машинно училище (1922—1928 год.), сега на работа въ гр. Видинъ.

## СПОМЕНИ ОТЪ МИНОНОСЦИТЪ.



Никола Вапцаровъ,  
ученикъ - машинистъ V година  
отъ Морското училище, сега на  
практика въ работилницата на  
Морска учебна часть.

Ний дойдохме тука, за да пречистиме душитѣ си презъ радостта и страданието и въ сърдцата ни ще звучи вѣчно твоя ритъмъ, о, машина!

Пети октомврий 1930 година. Това е вече есень, но по липитѣ нѣмаше нито единъ изсъхналъ листъ, а небето бѣше толкова свѣтло, тъй безбрѣжно, че въ висинитѣ му чайкитѣ изглеждаха — малки сребърни пеперуди. Влѣзохъ въ машината на „Дръзки“. Презъ илюминаторитѣ проникваше твърде малко свѣтлина и яркиятъ блѣсъкъ на меднитѣ и латунени части, като че ли влючваха въ себе си нѣкаква мистичность, която трѣбваше рано или късно, да отмахна, да разгада. Предъ мене е тя — машината, спокойна и невъзмутима, а около нея нѣкакъ по-скромно и страхливо, сѣкашъ малки прислужнички, които се стараятъ да задоволятъ капризитѣ на своята господарка, лежатъ всѣка на своята рама, три помпи. Три помпи. Тогава още не знаяхъ предназначението имъ. Тогава още не познавахъ нуждитѣ на тази властница, която сега разбирамъ, чувствамъ всѣка нейна клетка, въ която има и заповѣдь и заплаха. Помня само, че въ главата ми се въртеше нѣкаква теория за трансформацията на енергиитѣ, но все пакъ азъ неможахъ да проследя нишката на трансформирането — отъ слънцето, до тѣзи 260 оборота.

Ахъ, тѣзи обороти! . . . Никога нѣма да забравя онѣзи минути на мъчително очакване. Въ машината е съвсемъ тъмно. Ставамъ нѣкакъ неувѣренъ Потискаме нѣкаква нервна боязливостъ, сѣкашъ ей сега мотовилкитѣ ще се размахатъ въ различна посока и ще ме смажатъ. Нали тя — машината не търпи излишнитѣ, нали тя наказва за най-малката грѣшка, а азъ съмъ толкова неопитенъ, толкова младъ.

Въ тржбопровода за спомагателни машини парата навлиза съ шумъ и кондензираната вода кара тржбитѣ да треперятъ. Бронираното динамо запѣва, и постепенно машинното помѣщение се изпълва съ свѣтлина.

Бронираното динамо . . . Една проста кутия, но вътре въ нея сж будни неотмѣннитѣ закони на електротехниката. Това малко откритие ме окуражава. Азъ зная, че тя включва въ себе си токове отъ най-разнообразно естество, че въ изолиранитѣ прегради на колектора напиратъ токоветѣ на Фуко, че нѣкъде въ възбудителната бубина развихрятъ хармонии отъ дванадесета степенъ, а надлѣжнитѣ вентилаторни отвори на кутията сж наложени отъ закона на Жуль.

Въ помѣщението има толкова много сѣнки, че азъ не мога да различавамъ добре отдѣлнитѣ части, а само гледамъ какво ще направятъ другитѣ. Съвсемъ спокойно и увѣрено, старшия машинистъ подава своитѣ команди, а като че ли отъ нѣкаква дълбочина отговарятъ гласоветѣ: „Тѣй вѣрно, всички продуватели сж отворени“. Регулаторитѣ за впускане въ отдѣлнитѣ цилиндри се раздвижватъ безсистемно. После кулисата на „Заденъ“. И пакъ регулаторитѣ се отварятъ, ето ние вече не сме долепени до кея. Единъ отривистъ ударъ на звънецъ и машината спира. Следъ това „Преденъ“. Единъ, два, три . . . хиляди обръщения превърнати въ целъ, въ стремежъ, въ идея.

Вие познавате шумътъ на машината! Не, това не е само шумъ, нѣкакъ грубо е да се каже, че е шумъ. Тогава и азъ така го наричахъ, но сега не си позволявамъ такива грубости. Защото това е душата на машината, това е нейниятъ пулсъ, а ако тѣзи сравнения ви се виждатъ много сантиментални, кажете тогава, че това е нейната диаграма. По-късно, мене ми бѣше дори мъчно, когато кажеха: „Ето пакъ се разхлопа“. Не така, това е жестоко, както е жестоко да обвинишъ единъ самоубиецъ въ престѣпление въ неговитѣ последни минути.

Сега вече азъ не я мразя, дори и за ония моменти, когато тя лукаво-предизвикателно ме поставяше лице срещу лице съ загадката. Сега вече не я мразя, защото имаше моменти, които бѣха препълнени съ радостъ . . . Помня, какъ следъ като свършвахъ нѣкоя работа, азъ заставахъ до поправената частъ и чакахъ съ трепетъ. И азъ не го правехъ отъ маниерностъ, о, не, тукъ имаше дълбоки психически побуди — въ поправената частъ ме гледаше въплотената ми мисль, вътре въ клеткитѣ ѝ течеше моята кръвъ, въ нея трептеше моятъ темпераментъ. И когато тя се задвижваше съ прецизната акуратностъ на планетитѣ, въ мене бликваше възторга на творчеството. Тогава азъ я галѣхъ нежно, а въ очитѣ ми горяха искри. Тогава азъ я галѣхъ като моя любимка, а тя ме прѣскаше съ закачливо самодоволство съ затоплено отъ знойната ѝ плътъ масло . . .

Никола Вапцаровъ,

ученикъ-машинистъ V год. отъ Морското училище, сега на практика въ работилницата на Морска учебна частъ.

## МАРШЪ

на випускъ 1926—1932 г. отъ Морското училище.

Душитѣ ни сж буря, ураганъ  
И буря ний ще търсиме вовѣкъ;  
Въ моретата далечъ отъ родния брѣгъ,  
Въ водитѣ на безкрайний океанъ.

Безкрайността ни мами съ своя зовъ;  
Възлюбихме безкрайното въ свѣта  
И бездната в' едно съ безкрайността  
Съ великата младенческа любовъ.

Летиме ний . . . въ далечния предѣлъ  
Чертаятъ съ кръвъ дѣдитѣ ни завета:  
— Да пазите Вий роднитѣ морета,  
Вземете си, деца, Егея бѣлъ!

Развейте стягъ, развейте боенъ стягъ —  
Напредъ, тиранътъ може би ни чака  
И първи ний ще влѣземе въ атака  
Съ торпеденъ бой, съ стихийенъ мощенъ бѣгъ!

Изпълнили обета си синовенъ  
Ще срещнемъ съ пѣсни родния ни брѣгъ  
На мачтата съ победенъ боенъ стягъ,  
Заглушени отъ поздрава топовенъ.

А може би, не ще се върнемъ вече. . .  
Безгробна смъртъ е нашата сждба  
Съ стихията безпомощна борба —  
Безгробна смъртъ отъ родний край далече.

А нейде тамъ къмъ нашата родина  
Ще носятъ коба ято бѣли чайки  
И вмѣсто плачъ на нашитѣ клетки майки,  
Оплаче ще ни парната турбина.

Никола Вапцаровъ,

ученикъ-машинистъ V година отъ Морското училище, сега на практика въ работилницата на Морска учебна частъ.

## МИНИТЪ ПЕРНИКЪ И МОРСКОТО МАШИННО УЧИЛИЩЕ.

Експлоатацията на държавнитѣ каменовжглени мини въ Владайско — Мошинско — Пернишката котловина, запсчва веднага следъ освобождението. Първоначалнитѣ работи сж се ограничили въ околността на близкото до Перникъ — с. Мошино, кждето още до освобождението сж били открити вжглищнитѣ пластове и използвани въ малки размѣри отъ турскитѣ власти. Тѣзи първоначални експлоатационни работи сж обаче по-скоро опити и проучване, отколкото редовна работа.

Презъ 1884 г. експлоатацията на Мсшинския рудникъ се дава чрезъ търгъ на нашия пръвъ минно-промишленикъ Иванъ Грозевъ.

Експлоатационнитѣ работи сж се извършвали по най-примитивенъ начинъ и трѣбвало да се прекратятъ следъ нѣколко години, по причина на появилитѣ се руднични пожари и по-голѣми количества руднична вода, за борба срещу които сж липсвали срѣдства и подготвенъ технически персоналъ. Не малко за спиране на работитѣ е допринесло и несистемната работа, липса на евтинъ транспортъ и др.

Правенитѣ въ началото на 90-тата година проучвания на вжглищния басейнъ сж показали най-добри условия за работа въ околноститѣ на Перникъ, кждето и въ 1892 година се запсчва отъ държавата редовна експлоатация.

Използвайки поукиѣ отъ работитѣ въ Мсшинския рудникъ и оценявайки значението ксето ще иматъ пернишкитѣ каменовжглени залежи за икономическия разивѣтъ на страната, тогавашната управа запсчва една системна и добре проучена предварително експлоатация.

Всички машини и машинни съоржжения, които тогавашната техника е била създавала сж били използвани, до колкото сж били необходими при мѣстнитѣ условия.

Малки и по-голѣми руднични вентилатори, помпи, транспортни съоржжения, инсталация за сортиране на вжглищата и пречиштането имъ, сж били доставени още отъ самото начало и добре използвани.

За тѣхното обслужване и подържане въ изправностъ, заедно съ добре подготвенъ миненъ персоналъ, се е явила нужда и отъ сжщо така добре подготвенъ машиненъ технически персоналъ.

Наскоро освободени, безъ каквато и да било индустрия, тогава въ страната ни е имало малко машинни техники. Единствено училище, което е подготвяло такива, е празнуващето сега своя 50 годишенъ юбилей Морско машинно училище.

Възпитаницитѣ на последното, добре подготвени като техници, дисциплинирани, калени и здрави като хора, пълни съ желание за работа, се явяватъ като единствения и най-подходящъ машинно-технически персоналъ за минитѣ.

И ние виждаме нѣколко отъ тѣхъ, следъ свършването на училището и излѣзли на свободна практика, като технически ръководители и изпълнителни въ построената още въ началото на живота на минитѣ механическа пресевна инсталация, така наричаната „Стара фабрика“, механическата работилница къмъ нея и първата минна електрическа централа, справяйки се съ успѣхъ съ всички трудности съ които рудничната работа е свързана.

Имената на първитѣ отъ тѣхъ, като Михаилъ Матеевъ, Божко Петровъ, Михаилъ Щърбановъ, Кочо Вжтєвъ, Ан. Николовъ, Ив. Чолаковъ, Н. Димитровъ, П. Керемедчиевъ, Хр. Иончевъ, и др. дългогодишни труженци въ периода на създаване минитѣ, не безъ гордостъ се сочатъ отъ всички техници, като най-стари ръководители на машинното дѣло въ минитѣ и създатели на доброто име съ което и до днесъ се ползува машинния персоналъ при сжщитѣ.

Развитието на експлоатационнитѣ работи и постепенното, но постоянно увеличаване на производството, е било съпжтствувано отъ механизиране на работитѣ, главно по транспорта на вжглицата и използване все по-широко на всички механически срѣдства за по-удобна и сигурна работа въ рудницитѣ.

Електрическитѣ помпи и вентилатори, електрическитѣ хаспели, бремсбергови машини, локомотиви и др. сж влизали все въ по-голтмъ брой въ помощъ на рудничнитѣ работи.

Много за механизиране на производството се направи следъ войнитѣ, когато минитѣ Перникъ се явяватъ като единственъ доставчикъ на вжглица за цѣлата страна и съ огледъ на това организиратъ работитѣ по производството си, а особено много въ това отношение е направено следъ отдѣлянето имъ, като автономно минно стопанско предприятие.

Тогава се довършватъ и пуцатъ въ работа три голѣми вжглищни сортировачни инсталации.

Освенъ механическия извозъ по главнитѣ галерии, извършванъ съ помощъта на бензинови, парни и електрически локомотиви, числото на които всѣка година се увеличава и въ по-второстепенитѣ галерии се построиха механически транспортни съоржжения, като безконечни вжжета, транспортни улеи и др.

За подкопването на вжглицата, което ставаше по-рано ръчно, се въведоха специални електрически подкопни машини. При откриване на намиращитѣ се наблизо до повърхността вжглищни пластове сж въ работа 4 парни и 1 електрически багери и 10 локомотиви.

За достигане и експлоатиране на вжглищнитѣ пластове северно отъ Перникъ, които сж на значителна дълбочина се



построи една вертикална шахта съ всички модерни съоръжения и машини.

Въ проучване е и скоро ще се построи втора, още по-голъма.

За подържане на всичкитѣ механически съоръжения и машини при Минитѣ се обзаведе модерна механическа работилница, снабдена съ всички необходими машини и персоналъ надъ 200 души.

Нуждата отъ все по-голъми количества електрическа енергия за движението на многобройнитѣ машини, движени отъ електромотори, електрически локомотиви, разпрѣснати по рудницитѣ и повърхността, наложи постройката на голъма модерна термоелектрическа централа, привършена въ 1929 г. и притежаваща два турбогенератора по 4000 KVV мощностъ всѣки.

Ясно е, че постепенно разтящото механизизиране производството, постройката и монтажа на голъми машинни инсталации, изискваше все по-вече и по-вече добре подготвенъ технически персоналъ.

По-вече отъ 40 души възпитаници на училището сж биле на постоянна работа въ минитѣ, вземайки живо участие било като изпълнители, било като контролни органи при монтажа и при работата на всички по-горе изброени машини, електрическа централа, пресевни инсталации, и др.

И днесъ мнозина сж още на служба въ минитѣ (К. Медаровъ, Др. Мелнишки, Н. Вампоровъ, Тод. Савовъ Поповъ и др.), като машинисти въ голъмата електрическа централа и багеритѣ, механици въ работилницитѣ, механици по сонди и електрическата служба и др. отговорни технически длѣжности, продължавайки да работятъ съ сжщата преданностъ, както тѣхнитѣ по-стари другари. Отъ 1924 г. връзкитѣ между училището и минитѣ се засилватъ съ изпращането на всѣка година по 30 души на практика въ миннитѣ работилници, централи и др.

Практикантитѣ преминаваха постепенно презъ всички отдѣли на работилницитѣ—стругаренъ, шльоосерски, лѣярна, монтьоренъ, а сжщо и въ електрическата централа, локомотивитѣ и багеритѣ, имайки възможностъ да се запознаятъ съ най-разнообразни машини и машинни инсталации и практически да работятъ съ тѣхъ.

Жалко е че тази хубава практика отъ три години се остави.

И до сега още въ Перникъ си спомнятъ за стройнитѣ групи практиканти, които всѣка сутринъ подъ строй идваха на работа и за вечеринкитѣ, които тѣ устройваха.

Доброто име, което първитѣ труженици въ машинното дѣло—въ по-голъмата си частъ възпитаници на Морското машинно училище, успѣха да затвърдятъ въ минитѣ и резултатитѣ отъ тѣхната добросъвестна работа, не останаха безъ полза.

Механизирането на работитѣ по производството въ Перникъ продължава своя бързъ ходъ. Нуждата отъ добре подготвени техници е все по-голѣма и нека се надѣваме, че връзките между училището и минитѣ за обща работа все повече ще се засилватъ и ще помогнатъ за повдигане благосъстоянието на страната ни.

Мина Перникъ, 29.V.1931 г.

Машиненъ инженеръ  
Христо Ивановъ.

## ВЪЗПИТАНИЦИТЪ НА МОРСКОТО МАШИННО УЧИЛИЩЕ ВЪ ПАРАХОДИТЪ НА БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО.

Първоначално, когато се е основало Българското Търговско Параходно Дружество (1894 г.), поради липса на подготвенъ персоналъ, а вѣроятнo и поради познатото българско недовѣрие къмъ своето, екипажа на параходитѣ — палубенъ и машиненъ, се е състоялъ изключително отъ чужденци. Последнитѣ, въ желанието да си осигурятъ това привилегировано положение за свои лични цели за по-дълго време, сж правили отъ своя страна всичко, за да попречатъ на българии да влѣзатъ въ корабитѣ.

Обаче, презъ 1898 г. първия пробивъ е направенъ, — назначенъ е за пръвъ пхтъ българинъ за механикъ въ параходитѣ. Това е г. Михаилъ Матеевъ, свършилъ Морското машинно училище. И отъ тогава се почва една борба. Чужденцитѣ техници, правейки отъ специалността си тайна, държатъ на страна българитѣ, които споредъ тѣхъ били „чобани“, а не моряци и техници и се стремятъ да поддържатъ въ управляющитѣ дружеството недовѣрие спрѣмо последнитѣ. Сжщиятъ Михаилъ Матеевъ е билъ принуденъ да ходи и въ Триестъ да държи изпитъ за да може презъ 1904 г. да стане първи механикъ на параходъ „Борисъ“. Презъ сжщата година е постъпилъ въ параходитѣ и механика Борисъ Апостоловски, а следната година — Борисъ Бояджиевъ, които ставатъ първи механици презъ 1909 година и служатъ като такива и днесъ.

Пробива еднажъ направенъ, възпитаницитѣ на Машинното училище доказватъ на дѣло своята подготвеностъ да заематъ тѣй отговорната служба на морски механикъ. Защото не може да се сравнява службата на море съ тая на сушата. Ако изобіцо техниката не търпи опущения, то на морето и най-малкото такова може да струва скжпо и затова тамъ бдителността, съобразителността и умението трѣбва да бждатъ много по-голѣми.

Не се минава много време и българския техникъ измѣства напълно чужденцитѣ и съ достоинство понася тежката морска служба. Неустрашимо и зиме и лѣте, въ тихо време и бури, техника стои бодро на стража при машината си и винаги и въ най-тежкитѣ минути е съумѣвалъ да изпълни достойно своятъ дългъ.

Дълги години нашето морячество отъ търговскитѣ ни флотъ бѣ запазено, но презъ 1929 година, декемврий месецъ, въ водитѣ на Мряморно море намѣриха своя край 22-ма български моряци отъ парахода „Варна“, между които и тримата

механици: първи механикът Маринъ Пиперковъ, втори механикът Иванъ Джиджевъ и трети механикът Димитъръ Карамаждраковъ. И въ най-тежкиягъ моментъ, когато всѣки гледа да се спаси, когато инстинкта за самосъхранението е най-силенъ, покойнитѣ сж се показали дисциплинирани и самоотвержени, оставатъ до край на своя постъ при машинитѣ и никой отъ тѣхъ немсжа да се спаси.

Освенъ при машината, мнозина стъ свършилиитѣ Морското машинно училище се посветиха на палубна служба въ параходитѣ. Свършили специалнитѣ навигационни курсове при сжщото или специални морски училища въ странство, младитѣ капитани достойно се нареждатъ при по-старитѣ си колеги, като нѣкои сж досигнали вече — комендантски чинъ—капитанъ Д. Фурнаджиевъ, комендантъ на параходъ „Евдокия“.

И тѣ дадоха данъ при катастрофата на параходъ „Варна“ —капитанъ Георги Бангеевъ, първи помощникъ на коменданта.

Общо до сега, въ Параходното дружество сж служили 68 души свършили Морското машинно училище, отъ които 56 —като механици и 12—като капитани. Сега въ параходитѣ служатъ 21 механика и 6 капитани, възпитаници на сжщото училище.

На края трѣбва да изтъкнемъ, че благодарение на доброто и всестранно техническо образование, голѣмата дисциплина и и добрата обща предварителна подготовка — теоритическа и практическа —къмъ морската служба и морския животъ, свършилиитѣ Морското машинно училище изпълняватъ съ успѣхъ службата си, спомогнали сж за повдигане нейния уровень и сж добра гаранция за развитието на родното корабоплаване.

Варна, 8.VI.1931 г.

Инженеръ Д. Топалски,  
технически инспекторъ при Българ-  
гарското Търг. Параходно Дружество.

## МНЕНИЯ И АТЕСТАЦИИ ЗА ТЕХНИЧЕСКАТА ДЕЙНОСТЪ НА ВЪЗПИТАНИЦИТЪ ОТЪ МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ\*)

Маршалъ на Двора  
на Негово Величество Царя.

София, 16. Януарий 1926 г.

### У Д О С Т О В Ъ Р Е Н И Е

Маршалството на Двореца на Негово Величество Царя дава настоящето на бившия Началникъ на Автомобилния паркъ, г-нъ Георги Геневъ, въ удостоверение на това, че той е служилъ на горнята длъжностъ отъ 1. октомврий 1923 год. до 1. януарий 1926 год. като презъ всичкото време на служенето си въ Парка е билъ извънредно съвестенъ, ползувалъ се е съ довѣрието на по-висшето началство, билъ е коректенъ съ подчиненитѣ си и акуратенъ по изпълнение на службата си. Владѣе отлично, практически и теоретически, техниката на автомобилното дѣло.

За горното се дава настоящето г-ну Геневу.

Маршалъ на Двора: Н. Куртоклиевъ  
Инспекторъ на Дворцитѣ: Полковникъ Драгановъ.

Министерство  
на  
Търгов., Промисл. и Труда  
Отдѣлъ  
за Търговия и промислен.  
Бюро  
за мѣрки и теглилки  
№ 65  
София, 3 юний 1931 г.

До Г-на Началника на Морска  
учебна часть въ гр. Варна.

За Юбилейния комитетъ по от-  
празднуванетоъ 50 годишния юбилей  
на Морското училище.

На № 777. По поводъ писмото Ви, носяще срещния номеръ, отдѣлението за Търговия при М-вото на Търговията, Промисленността и Труда има честь да Ви съобщи, Господине Началнико, че началницитѣ и провѣрителитѣ по мѣр-китѣ и теглилитѣ, които служатъ понастоящемъ, или сж служили въ миналото при окръжнитѣ бюра въ Царството, и които сж свършили повѣреното Ви Морско машинно училище, сж се проявили като ревностни държавни служители и компетентни техници въ областъта на метрологията.

Началникъ на отдѣлението: (Не се чете)

Началникъ на секцията: С. Спасовъ.

\*) Всички мнения и атестации за техническата дейностъ на възпитаницитѣ отъ Морското училище, получени следъ 1. юлий 1931 год., поради технически причини не сж помѣстени въ Юбилейния сборникъ, обаче тѣ сж запазени въ специална папка и предадени въ новообразуванитѣ училищенъ музей.

Дирекция на труда  
и  
общественитѣ осигуровки  
5. VI. 1931 г.

До Морска учебна часть  
Варна.

На № 773. Въ отговоръ на писмото Ви подъ насрещния № Дирекцията на труда и О. О., Ви поздравява по случай 50 годишната ползотворна дейность въ областъта на механотехническото образование и Ви пожелава за напредъ още по-голѣма такава дейность.

Питомцитѣ на Морското машинно училище, като най-раннитѣ школувани машинни техници у насъ, сж допринесли твърде много за развитието и преуспѣването на родната техника. Тѣ сж допринесли сжщо така и за развитието на службата по контрола на парнитѣ котли и резервоаритѣ, по която служба и сега продължаватъ да служатъ доста машинни техници.

Директоръ: Грънчаровъ.

За Началникъ на Отд. за труда: Ив. X. Никифоровъ.

Дирекция на  
Въздухоплаването  
№ 829  
12. V. 1931 г.  
София.

Началнику Морска учебна часть  
Варна.

На № 775. Възпитаницитѣ на Морското машинно училище, още отъ 1923 г., когато за пръвъ пжтъ се поискаха да практикуватъ въ поддѣленията на Въздухоплаването, следъ завършването на теоритическата имъ подготовка въ самото училище, доказаха съ своята работа, че тѣ действително се явяватъ много добре подготвени теоретически, а сжщо и практически.

Презъ 1925 г., когато се събра за обучение новъ пилотски випускъ взеха се нѣколко души възпитаници отъ училището, които по това време практикуваха въ Въздухоплаването.

Като ученици-пилоти тѣ съ своята подготовка бѣха въ всѣко отношение по-възприемчиви отъ другаритѣ си, които бѣха дошли отъ гимназиитѣ, а въ последствие като самостоятелни пилоти сж били винаги много добри въ техниката на летението, познаващи отлично машинитѣ си, съ високъ духъ и желание за работа.

Много отъ възпитаницитѣ, били на практика въ Въздухоплаването, преминали монтьорския курсъ при Авиационното училище, следъ уволнението си поради завършване курса на Морското машинно училище, сж били приемани на служба въ Въздухоплаването, като имъ се е давало предпочитание предъ другитѣ кандидати. Тукъ предъ тѣхъ е открита винаги широка перспектива: тѣ могатъ да авансиратъ до най-високия постъ, отговарящъ за тѣхъ — главенъ аеротехникъ.

Като работници било въ Аеропланната работилница или другитѣ поддѣления на Въздухоплаването, както казахъ и по-горе тѣ се явяватъ много добре подготвени. Усвояватъ работата бърже; иматъ понятия по всички отрасли на техниката и пълни знания по моторното дѣло, парнитѣ машини и дизель-моторитѣ. Съ шлосерство, ковачество и стругарство сж добре запознати и могатъ добре да работятъ при ремонтитѣ на моторитѣ; проявяватъ наблюдателность, умение и похватъ. Прилежни сж и се отличаватъ съ своята дисциплина — плодъ на строгия редовенъ режимъ въ самото Училище. Възложената имъ работа винаги сж изпълнявали съ охота и постоянство.

Приложенъ изпращамъ списъкъ на възпитаницитѣ на Училището, които понастоящемъ сж на служба, било като летци, било като техници.

Приложение: 1 списъкъ.

Инженеръ, Директоръ на Въздухоплаването: Чокойевъ

#### Списъкъ

на възпитаницитѣ отъ Морско машинно училище на служба въ Въздухоплаването.

№ по редъ	Фамилия, име и презиме	Каква длъжностъ заема	Отъ кога служи въ Въздухо- плаването
1. Летци.			
1	Миневъ Миню Геровъ	Пилотъ авиаторъ	1.VI.1917 г.
2	Джигаловъ Иванъ Георгиевъ	Навиг. авиаторъ	1.II. 1916 г.
3	Пейчевъ Пейчо Кировъ	Навиг. авиаторъ	15.XII.1923 г.
4	Ионовъ Иванъ Петровъ	Пилотъ авиаторъ	15.XII.1923 г.
5	Бенчевъ Василь Мариновъ	Пилотъ авиаторъ	1.XII.1925 г.
6	Димитровъ Дончо Николовъ	Пилотъ авиаторъ	1.XII.1925 г.
2. Техници.			
1	Панковъ Панко Ивановъ	Глав. аеротехникъ	1.IV.1921 г.
2	Милитаровъ Димитръ Ангеловъ	Глав. аеротехникъ	1.V. 1924 г.
3	Демировъ Петъръ Димитровъ	Аеротехникъ	12.II.1924 г.
4	Загорски Иванъ Драгоевъ	Мл. тех. зав. гаража	8.IX.1925 г.
5	Табаковъ Юрданъ Георгиевъ	Мл. аеротехникъ	1.VI.1926 г.
6	Сайрусуновъ Люб. Владимировъ	Аеротехникъ	10.XII.1926 г.
7	Секуловъ Илия Тоневъ	Мл. аеротехникъ	10.XII.1926 г.
8	Вълковъ Стамо Тодоровъ	Мл. аеротехникъ	10.XII.1926 г.
9	Тодоровъ Тодоръ Пейчевъ	Монтьоръ на аероп.	10.XII.1926 г.
10	Добревъ Йорданъ Стойчевъ	Монтьоръ на аероп.	12.I.1929 г.
11	Нанчевъ Петко Христовъ	Монтьоръ на аероп.	12.I.1929 г.
12	Колчевъ Колю Стефановъ	Монтьоръ на аероп.	12.I.1929 г.
13	Тоневъ Никола Славовъ	Монтьоръ на аероп.	12.I.1929 г.
14	Пеевъ Йорданъ Ефтимовъ	Монтьоръ на аероп.	1.VIII.1930 г.
15	Гергицовъ Петъръ Спирдоновъ	Мл. аеротехникъ	10.VII.1926 г.
16	Пимпиревъ Ангелъ Николовъ	Мл. аеротехникъ	10.VII.1926 г.

Чокойевъ,

Инженеръ-Директоръ на Въздухоплаването.

Български Държавни Желѣзници  
и Пристанища.  
Инспекция на морскитѣ  
пристанища и крайбрѣжие —  
Варна  
№ 2786  
27.VI.1931 г.

До Г. Председателя  
на Юбилейния комитетъ по отпраз-  
нуването на 50 годишния юбилей  
на Морското машинно училище.  
Варна.

Господинъ Председателю,

Благодарейки за поканата, която ми отправяте, да при-  
сѣтствувамъ на отпразднуванието 50 годишния юбилей на  
Морското машинно училище, намирамъ удобенъ случай, да  
изкажа предъ юбилейния комитетъ впечатленията, които съмъ  
добилъ отъ общата дейность на възпитаницитѣ на сѣщото  
училище, съ които както г. г. началницитѣ на пристанищата,  
така и азъ, сме въ постояненъ служебенъ контактъ.

Биле сж времена, преди 25—30 г., когато пристанищниятъ  
инженеръ, покрай многото грижи, които е ималъ при из-  
вършването на труднитѣ морски градежи, е ималъ и гри-  
жата отъ где да се сдобие съ способни и добре подготвени  
машинни техници за обслужване на машинитѣ по плава-  
телнитѣ сѣдове и уредитѣ на пристанищата, както и за по-  
държането имъ. Тогава много естествено комплектуването  
на пристанищата е ставало предимно съ машинисти и дѣ-  
ломайстори чужденци.

Днесъ, Морското машинно училище — благодатенъ из-  
воръ на интелигентни и добре подготвени техници-механици,  
е задоволило пристанищнитѣ служби съ машиненъ персо-  
налъ, който въ кръга на специалността си — машинна  
техника, се проявява достатъчно добре подготвенъ и си от-  
режда завидно мѣсто помежду пристанищнитѣ служители.

Затова помисълъ не може да има вече за чужденци-  
механици, при наличността на възпитаницитѣ на Морското  
машинно училище, което обстоятелство ни радва, защото  
улеснява задачитѣ ни по строежа и подържането на при-  
станищата.

Инспекторъ на морскитѣ пристанища и крайбрѣжие,  
Инженеръ (Не се чете)



Държавно  
Срѣдно Механотехническо  
училище  
№ 708  
2. май 1931 год.  
София.

До Господина Началника  
на Морска Учебна Часть (Морско ма-  
шинно училище — Юбилеенъ комитетъ)  
въ гр. Варна.

На № 774 отъ 24.IV.1931 г. Управата на повѣреното ми учи-  
лище и учителската колегия изказватъ благодарността си за  
поканата, изпратена съ насрещния номеръ за 50 годишния  
юбилей на Морското машинно училище, който ще бжде от-  
празднуванъ съ подобающа тържественостъ презъ м. августъ.

При това Ви се съобщава, че нѣкои отъ възпитаници-  
тѣ на Морското машинно училище сж били учители, а нѣ-  
кои продължаватъ да бждатъ такива и сега при повѣреното  
ми училище; имената имъ сж както следва:

- 1) Инж. Георги Груевъ (бившъ учителъ по теория);
- 2) Инж. Тома Бѣлковски (бившъ лекторъ);
- 3) Методи Матакиевъ (бившъ учителъ по теория);
- 4) Петъръ Минчевъ (бившъ учителъ по практика);
- 5) Стефанъ Минковъ (учителъ по теория);
- 6) Петъръ Ташевъ (учителъ по теория);
- 7) Никола Венковъ (учителъ по практика);
- 8) Рачо Цончевъ (учителъ по практика);
- 9) Георги Пѣевъ (учителъ по практика);
- 10) Александъръ Петровъ — сега покойникъ.
- 11) Никола Кетибовъ (бившъ учителъ по практика); и
- 12) Любомиръ Ефтимовъ (бившъ учителъ по практика).

Съ твърде малки изключения, значи, грамадното мно-  
зинство отъ тия възпитаници на Морското машинно училище,  
сж изпълнявали преподавателската и възпитателска длъж-  
ностъ въ повѣреното ми училище съ нужната вещина. Нѣ-  
кои отъ тѣхъ обогатиха нашата бедна техническа литерату-  
ра съ ценни технически книги и учебници. Тѣзи възпитаници  
сж гордостята на Морското машинно училище.

Директоръ на училището,  
Инженеръ: А. Енчевъ.

Електрическа кооперация  
„Х. ДИМИТЪРЪ“  
Сливень, 13. V. 1931 г.  
Телефонъ № 118.

До почитаемата Морска учебна часть  
Варна.

П. Г.

Съ особено задоволство бърза ме да се отзовемъ на писмото Ви отъ 24 м. м. като същевременно изказваме благодарността за вниманието подарено щедро отъ Васъ по случай поканата Ви.

Централата ни съществува отъ 1927 г. като самостоятелна единица за произвеждане електрическа енергия за двигателна сила и освѣтление.

Отъ момента на създаването ѝ до днесъ, за механикъ имаме г-нъ Панайотъ Василевъ отъ града ни, възпитаникъ на почитаемото Ви училище.

Неуморимъ, съ сигурни познания, ловъкъ и съобщителенъ, качества които го поставиха въ положението да бжде таксуванъ като незаменимъ въ предприятието ни.

Скромното мнение, което управлението на кооперацията си е построила за училището Ви, изключително само върху него, ни дава поводъ да мислимъ, че всички тия качества и положителни знания се дължатъ изключително на системното и методично наслояване на знания отъ учители и ръководители, способни да изпълнятъ единъ планъ, който има за целъ да запълни грамадната нужда отъ техници въ зараждащата се и постепенно закрепваща българска индустрия и техника.

Намъ не сж чужди същевременно и върховнитѣ усилия, които сж положили всички създатели и настоящи ръководители на школата при тежкитѣ условия на създаването и развитието ѝ.

Безъ да се лъскаемъ, че съ тия нѣколко думи сме могли да Ви поднесемъ истински даръ по случай 50 годишната отъ основаването на най-старото техническо училище— „Морското машинно училище“, поднасяме искреннитѣ си поздравления, като кооперацията ни същевременно има пълна вѣра въ управлението на училището, че то съ сжщия ентузиазъмъ, ще продължава своята творческа работа и като истински българи ще работи неуморно върху младежъта, годна за дѣлова работа, на която както и до сега ще се внуши, че живота не е театъръ за шеги, а трудъ и само трудъ.

Касиеръ-Администраторъ:  
Василь Петровъ.

Съ почитание:  
Електрическа Кооперация  
„Х. Димитъръ“

(Подписигъ не се четатъ)

Електрическо Акц. Д-во „Победа“  
основано въ 1911 год.  
Електрическа енергия и освѣтление.  
Изкуственъ ледъ.  
Електрически централи въ с. Енина и  
гр. Казанлъкъ.  
25 юний 1931 г.

До Юбилейния комитетъ по  
отпразднуванетоъ 50 годишния  
юбилей на Морското Училище  
Варна.

На № 922. Въ отговоръ на Вашето писмо отъ 11 май т. г. подъ насрещния №-ръ, приятно ни е да Ви известиме, че Морското училище подготвя много добри техници, предимно машинисти съ много добро възпитание, поведение и дисциплина. Отъ свършилитъ това училище възпитаници, които сж работили при насъ, дружеството ни е било много доволно. И сега главния машинистъ и помощника му въ термичната ни централа въ града ни, сж възпитаници на това училище и много добре и съвестно изпълняватъ своитъ длъжности.

Понеже бждещето е на електричеството и става вече електрифициране на страната ни и тъй като много отъ възпитаницитъ на това училище постъпватъ на служба въ електрически централи, смѣтаме, че училището ще трѣбва да има това предъ видъ и въ бждеще да обърне внимание за даванието на още по-обширни теоретически и практически познания на своитъ възпитаници въ областъта на електротехниката.

Честитимъ 50 годишния юбилей на Морското училище и пожелаваме въ бждеще да добие още по-ценни резултати, като съ това допринесе и за издигане стопанската мощъ на страната ни.

Съ почить :

Елекерич. Акц. Дружество  
„Победа“

Инж. А. Анчевъ

(Другиятъ подписъ не се чете)

Воденъ Синдикатъ

„ГРАМАДАТА“

№ 156

25. май 1931 г.

Габрово.

До Почитаемата Морска учебна часть

гр. Варна.

На № 780. Въ отговоръ на писмото Ви съ настоящия 24. априль 1931 г. номеръ, честь ни е да Ви съобщимъ следното:

За сега при Синдиката ни сж на работа двама възпитаници на уважаемата Морска учебна часть, — механика Алекси Симеоновъ отъ гр. Варна и механика Александъръ Римшевъ, родомъ отъ гр. Русе. И двамата сж много старателни техници: подържането на машинитѣ въ чистота и изправност, изправянето на разни дребни дефекти сами и съ поддръженъ материалъ, инициативитѣ имъ за техническо подобрене службата въ Синдикалната ни централа, внимателното следене работата на всички скрити части на машашинитѣ и периодическитѣ, често по своя инициатива, почиствания на Синдикалното имущество, ни дава надеждата да вѣрваме, че нашитѣ машинисти сж добре подготвени върху функциитѣ на машинитѣ и апаратитѣ въ електрическитѣ централни и че напълно съзнаватъ благородното призвание на техника, — да творятъ блага за Синдиката и обществото и косвено да повдигатъ благосъстоянието на страната ни.

Характерна черта за възпитаницитѣ на Морска учебна часть намирамъ, че е тѣхната дисциплина, т. е. разумното подчинение и акуратно изпълнение нарежданията на началницитѣ имъ и строго следене поведението и работата на подчиненитѣ имъ. Това качество намирамъ, че е твърде ценно и необходимо особено при служене въ общественни предприятия какъвто е Синдиката „Грамадата“. Не по-малко ценно качество за техника, коумто се повѣржава сждбата на милионни имущества, е да бжде той незасѣгнатъ отъ пороцитѣ, които идатъ следствие пиене алкохолъ, игра въ карти и полови развлечения, а тъкмо това сж незабелязани още черти въ характера на нашитѣ механици.

Като Технически Директоръ на Синдикатъ „Грамадата“ само отъ 1½ години, азъ не съмъ ималъ възможность да наблюдавамъ и други възпитанници на други технически училища у насъ, но къмъ възпитаницитѣ на Морска учебна часть, азъ оставамъ съ впечатлението каквото съмъ добилъ отъ отличнитѣ ни помощници г. г. Симеоновъ и Римшевъ и азъ вѣрвамъ, че ако всички техници притежаваме тѣхнитѣ качества, ние ще съумѣемъ да оправдаваме довѣрието, което обществото ни дава като пазители на милионни частни или общественни имущества и на свой редъ всѣки ще доприне-

се въ подпомагането на изпадналата днесъ въ тежко положение млада рсдна индустрия.

Прочие, като поздравляваме въ Ваше лице всички възпитаници на Морска учебна часть, пожелаваме имъ успѣхи и отлично здраве.

Съ почитание:

Инженеръ Хаджиевъ.

Технически Директоръ на Воденъ Синдикатъ „Грамадата“.

Електропроизводителна  
кооперация „Виделина“  
№ 126  
3. юний 1921 год.  
Г.-Орѣховица  
Телефонъ № 42.

До Почитаемия Юбилеенъ комитетъ  
по отпразнуване 50 годишния юбилей  
на Морското училище.

Почитаеми Господа,

Въ отговоръ на Вашето запитване по отношение техническия персоналъ въ централата ни, позволявамъ си да Ви дамъ моето мнение. За сега имаме трима машинисти— всички възпитаници на Морското училище. Отъ малкото време, въ което работя съ тѣхъ, съмъ доволенъ както отъ тѣхнитѣ технически познания добити въ Почитаемото Ви училище, така сжщо и отъ тѣхната самостоятелна работа като механици. Интересата къмъ работата, преданността на специалността и охотата къмъ всѣка нова работа говорятъ повече отъ всичко, че въ Морското училище се възпитаватъ не само да минатъ известна школа, но се създаватъ и характери, които безъ колебливостъ заематъ сериозни обществени служби работейки за издигането и преуспѣването родната техника, а заедно съ това и благосъстоянието на страната ни.

И ако това е фактъ, то се дължи главно на дисциплината на тоя институтъ, която е още и факторъ за обществена отговорностъ на възпитаницитѣ, колегиалнитѣ отношения помежду имъ и уважението къмъ началството.

Прочие, за да не бжда обширенъ, изказвамъ възхищението си отъ родния техникъ-ратникъ на бждещата техника и вѣренъ защитникъ на националнитѣ интереси, който достойно оправдава труда на неговитѣ възпитатели.

Съ почитание:

Електро-производителна кооперация  
„Виделина“

(Подписитѣ не се четатъ)

Акц. Д-во за памучни прежди

„ЦАРЬ БОРИСЪ“

Варна, 20. май 1931 г.

За телеграми: Борисъ

Телефони № № 64 и 117

До Почитаемия Юбилеен комитетъ  
по отпразднуване 50 годишнината  
на Морското училище въ гр. Варна.

Господа,

Получихме на време почит. Ви отъ 24 м. м. подъ № 779, съдържанието на което има нашето особено внимание и въ отговоръ имаме честь да Ви съобщимъ следното:

По настоящемъ въ нашата фабрика работятъ 3-ма възпитаници отъ Морското училище:

г. Бою Боевъ — шефъ механикъ,

г. Свѣтославъ Чакъровъ — шефъ монтьоръ и

г. Кирякъ Георгиевъ — машинистъ.

Първитѣ двама сж на служба при насъ отъ основаването на Дружеството ни презъ 1925 г. и заематъ висши технически отговорни длъжности, които умело изпълняватъ и ни даватъ пълно удовлетворение.

Отъ постъпването си и до днесъ, тѣ достойно заематъ своитѣ мѣста, проявили сж особена грижливостъ, прилежание и разбиране на своята работа, и управлението на фабриката е твърде доволно, че има за свои сътрудници такива хора, като тѣхъ.

Въ заключение ще кажемъ, че ако всички възпитаници на Морското училище излизатъ съ такава подготовка и познания въ полето на техниката, не остава нищо друго, освенъ да се радваме на сжществуването на единъ такъвъ институтъ у насъ, който дава отлични техници, полезни за родната индустрия и стопанското развитие на страната ни.

Съ почитание:

Акц. Д-во за памучни прежди

„Царь Борисъ“

Хаимовъ. (Другиятъ подписъ не се чете

Първа Българска Стъкларска  
Фабрика  
Акционерно Дружество  
За телеграми: Стъкларска  
фабрика—Телефонъ № 1  
3 юний 1931 год.  
Гебедже.

До Почитаемата  
Морска учебна часть  
Варна.

На № 1117. Въ отговоръ на писмото Ви подъ отсрещ-  
ния номеръ съобщаваме Ви следното:

Налага ни се дългъ да изтъкнемъ, макаръ и съ нѣколко думи, голѣмата роль, която изигра и играе въ младата българска индустрия най-стария български разсадникъ на технически знания — Морското машинно училище. Създаденитѣ отъ него кадри техници, съ достойнство и за честь на своето училище могатъ да се нарекатъ истински ратници въ борбата за издигането въ страната ни на техническото дѣло и индустрия до положението въ което се намираме днесъ.

Като свидетелство на това можемъ съ гордостъ да посочимъ заемащия отъ 5 години въ предприятието ни Главенъ механикъ и технически ръководителъ — възпитаникътъ на Морското училище — Вжтевъ Вжтю Николовъ. Въ разстояние на тия 5 години той показва такива способности, че при случаи на чужди техници неговитѣ способности винаги бидоха предимни и съ гордостъ той оправдава майката на неговитѣ знания — Морското училище.

Ние се присъединяваме още отъ сега къмъ радостта на 50 годишния юбилей и пожелаваме щото всѣкога училището да бжде разпространителъ на такива кадри като нашия способенъ и енергиченъ механикъ.

Съ почитание:  
Първа Българска Стъкларска Фабрика  
Гебедже  
Акционерно дружество.  
(Подписа не се чете)

Софийска  
Търговска Индустр. Камара  
№ 4344  
1. юлий 1927 г.  
София.

До Господина Георги Геновъ,  
Ржководитель на Механо-техническитѣ  
курсове при Камарата, Началникъ на  
Автомобилния паркъ на Негово Вели-  
чество Царя — Двореца София.

Уважаеми Господине,

Камарата счита за свой приятенъ дългъ да Ви изкаже съ настоящето своитѣ благодарности за Вашето неуморно старание и рѣдка преданность, като самостоятеленъ ржководитель-организаторъ на механо-техническитѣ мелничарски курсове, които Камарата Ви е повѣрявала отъ 1922 г. до днесъ, а именно: 1) по всички видове газови двигатели; 2) по парни машини и котли, и разни видове турбини; 3) по автомобилно и мотоциклетно дѣло, и 4) по мелничарство, които курсове благодарение на Вашитѣ знания и метода, педагогически похватъ и умение да будите постоянно интереса у курсиститѣ, сж давали винаги отлични резултати, както въ теоретическо, така и въ практическо отношение.

Камарата се надѣва, че Вий и занаяпредъ, когато тя ще има нужда отъ Вашитѣ услуги, като ржководитель на подобни курсове, ще се отзовете съ готовность, и все тѣй ревностно и съ любовь ще работите за насаждане на нови тѣй полезни познания изъ обласъта на механо-техниката у нашитѣ машинисти, монтьори, шафьори, мелничари — наемници и собственици. За града София и района на Камарата, тѣзи курсове спомогнаха извънредно много за преуспѣване на горепоменатитѣ категории технически персоналъ и собственици.

Съ почитание:

Софийска Търговско-Индустриална Камара,

Главенъ секретаръ:  
Д-ръ Ив. Злаатаровъ.

Председатель:  
С. Караджовъ.



Началникъ  
на инженерния отдѣлъ  
при Държ. Военна фабрика  
(Бивша Инж. Работилница)  
№ 769  
3. VII. 1931 год.  
София

Варна. — Началнику Морска учебна часть.

На № 1717. — По поводъ писмото Ви подъ насрещния номеръ известявамъ Ви, че навицитѣ, дисциплината и знанията, придобити отъ възпитаницитѣ на Морското машинно училище, продължителната имъ съвмѣстна служба въ сѣщото училище, продължаватъ да се проявяватъ ползотворно и въ дейността имъ, въ живота и въ работата, като техници: съ основни технически познания, стремежи къмъ усъвършенствуване, дисциплина въ работата и пропити въ духа на солидарность, тъй необходими стимуланти за преуспѣване на всѣко техническо предприятие, за което тѣ сж добре оценени, поставени добре технически и желанни сътрудници.

Заслугитѣ на техническитѣ училища, включително и Морското машинно училище, сж именно тия, че тѣ създаватъ ежегодно нови добре обучени кадри, които заематъ съ достойнство и изпълняватъ съ завидна вещина възложената имъ работа.

Нѣма да бжде далечъ деньтъ, когато по специални отрасли на техниката ще бждатъ смѣло повѣрени на българския техникъ, за да се отърве за винаги индустрията ни отъ много скъпо платенитѣ чужденци.

Като поздравлявамъ инициаторитѣ за подетата хубава идея, поздравлявамъ и юбиляритѣ-възпитаници на училището.

Полковникъ;  
Костовъ

Царство България  
 Главна Дирекция  
 на  
 Пошитъ, Телеграфитъ и Телефонитъ  
 Отдѣление Административно  
 № 13075  
 3. VII. 1931 г.  
 София.

До Господина  
 Началника на Морска учебна часть  
 Варна.

На № 1290. Въ ведомството на пошитъ, телеграфитъ и телефонитъ сж служили и служатъ следнитъ възпитаници на училището Ви:

- |                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| 1) Панайотъ Андреевъ | 7) Асенъ Скортейковъ   |
| 2) Иванъ Сахатчиевъ  | 8) Стойко Златарски    |
| 3) Гено Краевъ       | 9) Димо Калиновъ       |
| 4) Никола Кетибовъ   | 10) Стою Църевъ        |
| 5) Петъръ Пеневъ     | 11) Петъръ Ташевъ и    |
| 6) Коста Фиковъ      | 12) Георги Караивановъ |

Отъ тѣхъ: Димо Калиновъ е починалъ на 4. X. 1930 г., а Ив. Сахатчиевъ, Г. Краевъ, Н. Кетибовъ, А. Скортейковъ, Ст. Златарски, П. Ташевъ и Г. Караивановъ, за съжаление сж напуснали вече ведомството. На служба днесъ сж останали само П. Андреевъ и Ст. Църевъ, които служатъ като старши механици въ Софийската централна телефонна станция; Петъръ Пеневъ — подначалникъ на Радиостанцията и Коста Фиковъ, който е продължилъ образованието си и като инженеръ днесъ заема длъжността помощникъ началникъ на Отдѣлението за телеграфни и телефонни съобщения при Дирекцията.

Главната Дирекция съ задоволство констатира, че възпитаницитъ на това училище, които сж били и които сж още на служба по ведомството, сж едни отъ първитъ и най-подготвенитъ по службата си техници. Възпитани въ редъ, дисциплина и преданна служба на родината, съ всаденъ въ тѣхъ духъ на високъ граждански моралъ, тѣ и днесъ сж въ редоветъ на ония скромни труженици, които изграждатъ хубавото дѣло на техническа България.

Главенъ директоръ:  
 Савовъ

Русенско  
Гр. Общ. Управление  
Отдѣл. Електрическо  
№ 496  
6.VII.1931 год.  
гр. Русе

До Началника  
Морска учебна часть — за Юбилейния комитетъ  
по отпразднуване 50 годишнината на Морското  
училище — гр. Варна.

На № 780. И нашата Електрическа Централа дължи твърде много на възпитаницитѣ на Морското училище, които правятъ впечатление съ своята дисциплинираностъ и подготовка като техници.

Всички тия добри качества тѣ проявяватъ въ Русенската Градска Електрическа Централа, било като ученици практиканти, било като помощници машинисти или машинисти.

Изпълнявайки най-добросъвестно горнитѣ длъжности тѣ радватъ Русенскитѣ граждани съ добро електрическо освѣтление и електрическа двигателна сила.

Съ това тѣ допринасятъ твърде много за културното и стопанското ни развитие.

Заслугитѣ на Морското училище, чрезъ своитѣ възпитаници, сж неоченими за страната ни.

На това Училище, по случай 50 годишнината отъ основаването му, ние изказваме нашитѣ благодарности и му поднасяме искрени поздравления и благопожелания.

Н-къ на Градско Електр. Отдѣление  
Инженеръ: Топаловъ.

Тунджа  
Акцион. Д-во за керамични  
издѣлия, Ямболъ.  
№ 39  
7. юлий 1931 год.

До Господина  
Председателя на Юбилейниятъ Комитетъ по От-  
празднуване 50 Годишнината на Морското училище.  
Варна.

Господинъ Председателю,

Акционерното Дружество за Керамични Издѣлия „Тунджа“ въ гр. Ямболъ, честь има да Ви съобщи, изложената тукъ кратка — атестация за възпитаника на Морското училище гр. Варна — механика Любозаръ Атанасовъ Николовъ, родомъ отъ гр. Сливенъ.

Механикътъ Любозаръ Ат. Николовъ е постъпилъ на работа при Дружеството ни — фабриката при гара Ямболъ — на 15. Августъ 1928 година. Отъ постъпването му до днесъ е заемалъ длъжността шефъ механикъ въ фабриката съ дизелъ моторъ Map отъ 125 к. с. и като техническо лице е ръководилъ работата на всички машини и е вземалъ участие въ технически подобрения, които сж ставали въ фабриката.

Той е ръководилъ работата си съ усърдие, опитност и постоянство. Проявявалъ се е като добъръ техникъ съ солидни познания и технически разбирания. Билъ е добъръ организаторъ въ работата си и въ всички начинания, предприемани за правилното функциониране на предприятието и постигане добри резултати въ производството.

Сжщо той е ималъ презъ време на своето служене до днесъ коректни и добри обноси, както къмъ управлението на фабриката, тъй и къмъ подведомствениятъ му персоналъ.

Извънъ фабриката той е ималъ сжщо добри и примѣрни обноси, добро име, и е проявявалъ и общественостъ, като е вземалъ участие въ общественни работи и организации.

Накрая Управлението на фабриката за Керамични Издѣлия „Тунджа“ — Ямболъ, като дава тая кратка атестация и най-добри отзиви за механика Любозаръ Ат. Николовъ, остава съ

Отлично почитание:

Акц. Д-во за Керамични Издѣлия  
„Тунджа“

П. Чолаковъ

(Другиятъ подписъ не се чете)

Мелница  
 П. х. Петровъ  
 20. юний 1931 год.  
 гара Ям оль

АТЕСТАЦИЯ НА ДИМИТЪРЪ РАДЕВЪ ПОПОВЪ.  
 възпитаникъ на Машинното училище и понастоящемъ  
 машинистъ въ мелница Петъръ х. Петровъ, гара Ямболъ.

Отъ 15. януарий 1921 год. Димитъръ Радевъ Поповъ е на служба въ Мелницата ни като механикъ, управляващъ до 1925 година парната машина 250 к. с., а после дизелъ мотора на мелницата „Мап“ 500 к. с., включително електрическия генераторъ, електрическитѣ динама, мотори, мрежа, помпена и водопроводна инсталация, репаратурна механическа работилница и други спомагателни механически сръдства.

Има въ свое непосредствено подчинение единъ помощникъ съ сръдно образование, 1 помощникъ практикъ съ изпитъ, 2 практики машинисти.

Като механикъ се е проявилъ съ отлични познания — теоритични и практични — и съ голѣмъ интересъ е слѣдѣлъ развитието на техниката, особено въ областъта на дизелъ моторитѣ, като е печаталъ и свой трудъ по този въпросъ.

Въ службата си е неизмѣнно акуратенъ, внимателенъ, добросъвестенъ, отлично познаващъ работата си въ най последнитѣ ѣ тънкости.

Въ цѣлата му дейность проличава солидността на полученото образование и практика въ Машинното училище.

Отъ друга страна солидността му като човѣкъ се дължи насъмнено на добри природни заложби, развити отъ строгата и педантична възпитателна система на сщщото училище.

Въ предприятието ни е цененъ, като преданъ на интереситѣ му чиновникъ.

Мелница Петъръ х. Петровъ

Петъръ х. Петровъ.

Обрешковъ

(Другиятъ подписъ не се чете)

Димитър Николовъ,  
бившъ началникъ отдѣле-  
нието за труда при М. Т.  
Пр. и Тр.  
24. юний 1931 г.  
София.

До Юбилейния подкомитетъ за отпразднуване на  
50 годишния юбилей на Морското Машинно Училище.  
ул. „Ломъ“ № 6 гр. София.

Уважаеми Господа,

Благодаря Ви предварително че ми давате възможность да изкажа публично моето мнение за една група професионалисти, която азъ винаги съмъ ценелъ високо.

Презъ време на моето служене, при изпълнение на закона за контрола на парнитѣ котли и резервоаритѣ, азъ работихъ почти изключително съ възпитаници на Морското машинно училище. Това правѣхъ съ пълно основание. Безъ, разбира се, да отричамъ качеството на възпитаницитѣ и на другитѣ наши технически училища.

Когато поехъ длъжността Началникъ на отдѣлението за труда, най-голѣма грижа ми задаваше службата по контрола на парнитѣ котли и резервоаритѣ. Служба специална и свързана не само съ материални, но и съ обществени отговорности; а отъ друга страна и нищо не може да се прикрие въ нея — нито липсата на теоритическа и практическа подготовка, нито липсата на тактъ при носенето ѝ. А освенъ това и приложението на закона току що бѣше започнало, така че трѣбваше най-малко да се разчита на една голѣма неопитность отъ страна на ония, които трѣбваше да я изпълняватъ непосредствено.

Само единъ далеченъ усетъ ми даваше куража да мисля, че моитѣ опасения не ще се сбжднатъ. Този ми усетъ се основаваше на наблюденията, които имахъ върху нѣколко мои приятели, отдали се на тази служба, и, които бѣха възпитаници на Морското машинно училище. Тѣзи ми наблюдения ми дадоха правото да мисля, че най-малко ще грѣша въ избора на персоналъ, ако го правя между възпитаницитѣ на това училище. И наистина, не се излъгахъ.

Служителитѣ, свършили Морското машинно училище, се отличаваха, безъ изключение, съ чувство и навици къмъ редъ и дисциплина, съ отлична теоритическа и практическа подготовка, съ подготовка къмъ самостоятелна дейность, съ тактъ, обичъ и беззаветность при носене на службата. И особено, съ своята строгость и неподкупность. Това подчертавамъ особено, като едно отъ най-голѣмитѣ тѣхни достойнства. Независимо отъ това, при тѣхъ практиката не стои откъсната отъ теорията, а напротивъ теоритическитѣ имъ познания сж пропити въ тѣхната практическа дейность. Това сж въ пълния смисълъ дѣлови хора. Онзи който има за задача да прилага

технически законъ, като този за контрола на парнитѣ котли и резервоаритѣ, разбира добре какво значатъ тѣзи думи.

Презъ последнитѣ десетъ години службата по контрола на парнитѣ котли и резервоаритѣ направи голѣмъ прогресъ. Това се дължи главно на тѣзи „дѣлови хора“. Тѣ осмислиха и приложиха нарежданията на ръководнитѣ служби.

Безаветността си при изпълнение на службата възпитаницитѣ на Морското машинно училище подчертаха съ своя животъ. Двама души загинаха при нейното изпълнение: Стоевъ и Дежановски.

Ако имахме поне  $\frac{1}{5}$  отъ нашитѣ служители, като завършилитѣ Морското машинно училище, навѣрно и страната ни щѣше да бѣде много по-добре, отколкото е сега при по-вече или по-малко, вулгарния интелектуализъмъ, който се шири на всѣкъде.

Приемете, Уважаеми Господа, отличнитѣ ми къмъ Васъ уважения

Дим. Николовъ

Ямболско  
Общ. Стопанско Предприятие  
„Електрическо освѣтление“  
№ 304  
9.VII.1931 г.

До Господина  
Председателя на Юбилейния комитетъ по от-  
празнуванетоъ 50 годишнината на Морското учи-  
лище — Варна.

Господине Председателю,

По случай горния юбилеенъ празникъ, Общинското стопанско предприятие „Електрическо освѣтление“ — Ямболъ, има честта да Ви съобщи за дейността на възпитаницитѣ на Морското училище: Проданъ Хр. Продановъ и Недѣлко Ловджиевъ, служащи въ електрическата централа въ гр. Ямболъ.

Проданъ Хр. Продановъ заема длъжността заведующъ — машинистъ при централата отъ самото начало (м. априлъ 1929 год.). Сжщия е старателенъ, трудолюбивъ и изпълнява умѣло възложената му работа. Централата е работила и работи отъ началото до сега безупречно безъ всѣкакви прекъсвания и дефекти.

Недѣлко Ловджиевъ е на работа при централата отъ 11.VIII.1930 г. Отъ досегашната му дейность се вижда, че е съобразителенъ, проявява интересъ и грижи по възложената му работа.

Общинско Стопанско Предприятие  
„Електрическо освѣтление“

(Първиятъ подписъ не се чете)

Електро-инженеръ: Йор. Ивановъ.

До Господина  
Началника на Морска учебна частъ  
въ гр. Варна

На № 778 отъ 24. IV, 1931 год. Известното на всички Машинно училище въ гр. Варна, познавамъ още отъ 1897 година, когато бѣхъ ученикъ въ тукашната Мжжка гимназия; сжщото познавамъ и когато бѣхъ преподавателъ на II и III курсъ по Електротехника презъ 1925 и 1926 години.

Макаръ и лекторъ, презъ тѣзи години имахъ случая да наблюдавамъ възпитаницитѣ на Машинното училище като ученици, а следъ като свършатъ да ги наблюдавамъ вече като специалисти — машинисти и техници въ Варненската Градска Електрическа Централa, на която отъ 1915 година и до сега съмъ директоръ.

Възпитаницитѣ като ученици сж послушни, наблюдателни и любознателни. Строгиятъ редъ и дисциплината ги кара да бждатъ строги къмъ себе си и съ трудъ и постоянство да завършатъ съ успѣхъ училището.

Свършилитѣ Машинното училище, кждето постѣпятъ на работа, съ привикналия си трудъ и постоянство, продължаватъ да се саморазвиватъ и въ кжсо време ставатъ добри техници, на които може съ сигурность да се повѣри самостоятелна работа.

Въ Варненската Електрическа Централa машиниститѣ и тѣхнитѣ помощници сж отъ Машинното училище, — азъ съмъ напълно доволенъ отъ тѣхъ.

Съ отлично почитание:  
Директоръ на Общин. Стопан. за Електричество-  
Инженеръ: Д. Поповъ.



Съюзъ на Българскитѣ  
мелничари  
София—ул. „Веслецъ“ 2.  
№ 70.  
17. септемврий 1923 г.

Господинъ Георги Геновъ — София.

Господине,

Управата на Съюза счита за свой приятенъ дългъ да Ви искаже своитѣ и тѣзи на V редовенъ конгресъ благодарности за отличната организация и ржководство на I-ия Мелничарски курсъ, откритъ въ София отъ Софийската Търговско-индустриална камара, който курсъ даде отлични резултати, благодарение на безукоризнения Ви трудъ.

Увѣрени че въ бждеще ще бждете въ услуга на мелничарското дѣло у насъ.

Ви поздравляваме:

Председателъ: Н. Гърневъ

Секретарь: Т. Манушевъ.

---

Бургасъ, 27 априль 1928 г.

До Г-да Кехлибаревъ и Петковъ — Бургасъ.

Подписаний Гани Ив. Гатевъ отъ с. Урумъ-Ени-къой — Бургазско, днесъ приехъ отъ Васъ мотора отъ трактсра ми система „Фиатъ“, който Ви бѣхъ далъ на ремонтъ; задно съ тукъ подписанитѣ механици прегледахде сжщия и намѣрихме, че всички уговорени поправки и направа на нови части за сжщия моторъ сж извършени най-внимателно и точно и приемамъ всичко въ пълна исправность.

Механици:

А. Бъчваровъ  
М. Ст. Брадичковъ  
Л. Милановъ.

Съ почитание:

Г. Ив. Гатевъ.

Бургасъ, 18. май 1928 г.

До Господа Кехлибаревъ и Петковъ — Бургасъ.

Приехме отъ работилницата Ви даденитѣ отъ менъ за ремонтъ:

- 1) Две колѣнчати ости.
- 2) Две барабанни ости изкривени.
- 3) Новъ изработенъ отъ Васъ апаратъ, ремѣчни шайби, лагери, щанги, всичко за вършачката ми система „Клайтонъ“. Всичко е изработено съгласно порѣжката ни. Изказваме Ви благодарностъ за добросъвестната работа.

Поздравлявамъ Ви  
Н. Молловъ Тодоровъ.  
с. Трояново — Бургазско.

„Стандардъ“  
Техническо Индустриално  
Акц. Д-во — София.  
15. юний 1929 г.

До Г-да Кехлибаревъ и Петковъ  
Бургасъ.

Отъ доставенитѣ отъ насъ и пвстнати въ действие 35 английски мотора отъ представляваната отъ насъ фабрика „Националъ“, Вий сте монтирали следнитѣ машини:

- 1) 38 к. сили на Бр. Бойчеви с. Каба-Сакалъ — Бургазско.
- 2) 31 к. сили на Пею Ивановъ С-ие — гр. Бургасъ.
- 3) 38 к. сили — мелница „Дика“ Събир. Д-во — Ловечъ.
- 4) 66 к. сили — Рангелъ Благоевъ С-ие — Борисовградъ.
- 5) 66 к. с. — Кирилъ Берлиновъ & Благоевъ с. Стражаръ.
- 6) 46 к. сили — Д-ръ Бончевъ & С-ие — гр. Ямболъ.
- 7) 18 к. с. — Бр. Владкови — с. Каялий, Бургазско.
- 8) 66 к. сили — Д-ръ Байчевъ — Ямболъ.
- 9) 38 к. сили — Рангелъ Благоевъ — с. Дуванджа.
- 10) 24 к. с. — Т. Дечевъ & П. Велчевъ — гр. Орхание.

За всички гореизброени монтажи, притежаваме благодарственни писма отъ клиентитѣ, съ които тѣ изказватъ своето пълно задоволство отъ отличната работа на моторитѣ, сжщо така сж доволни отъ добросъвестния, навремененъ и бързъ монтажъ отъ Ваша страна.

Предъ видъ на това, че имаме още нѣколко подобни монтажи за мотори „Националъ“, които ще трѣбва да се извършатъ едновременно, то Ви съобщаваме, че и последнитѣ монтажи ще възложимъ Вамъ и Ви молимъ да бждете готови при първо повиквание.

Съ почитание  
„Стандардъ“  
Технич. Индустр. Акц. Д-во.

Бургасъ, 18. юний 1928 г.

До Господа Кехлибаровъ и Петковъ  
Бургасъ.

П. Г.

Днесъ получихъ отъ Васъ, дадената Ви за ремонтъ моя батоза система „Клайтонъ“ и констатирахъ, че ремонта е извършенъ най-добросъвестно и напълно съгласно поржчката ни при Васъ отъ 10 май т. г. Приемаме я въ пълна изправностъ, като за станали въ последствие поврѣди, или нередности—Вий не сте отговорни.

Поздравлявамъ Ви  
П. Московни.

---

Бургасъ 5 юлий 1928 г.

До Господа Кехлибаровъ и Петковъ  
Бургасъ.

П. Г.

Получихме отъ Васъ поржчаната Ви и изработена отъ Васъ нова тръсина, заедно съ единъ апаратъ за ситна слама, за вършачката ни. Всичко е изработено отъ доброкачественни материяли и точно по нашето желание. Доволни сме отъ извършената работа и я получаваме въ пълна изправностъ.

Дадената Ви полица за сума 15,000 лв., която сума остава да Ви дължимъ, ще Ви бжде изплатена на 25 августъ т. г.

Поздравляваме Ви  
Ив. Ракаджийски, Даню Русевъ  
с. Даутлий — Бургазско.

Петъръ К. Долапчиевъ  
мелничаръ  
при гара Синдель.

Гара Синдель, 5. Априль 1927 г.

#### УДОСТОВЪРЕНИЕ.

Давамъ настоящето удостоверение, на г. механика Начо Гиневъ отъ гр. Варна, че той е монтиралъ моя дизелмоторъ отъ фирмата „Langen Wolff“ презъ 1925 год. Сжщевременно, отъ сжщата година и до днесъ, той е билъ прякъ надзорникъ за правилното движение на мотора. Азъ съмъ напълно доволенъ отъ чиста, съвестна и умѣла работа.

Настоящето му се дава за да му послужи кждето му стане нужда.

П. К. Долапчиевъ.

„Балканъ“  
Дизель моторна валсова  
мелница  
П. Хр. Лодозовъ, Хр. Т.  
Чобановъ и Я. Зафировъ  
с. Чалж-махле, Провадийско

с. Чалж-махле, 11. октомврий 1927 г.

#### УДОСТОВЪРЕНИЕ

Дава се настоящето на г. Начо Г. Гиневъ отъ гр. Варна въ удостоверение на това, че той презъ месецъ юний 1926 г. ни монтира единъ дизель безкомпресоренъ моторъ 60 к. с. система „Дойцъ“.

При произвеждане на пробата и въ последствие при работата на мотора не сме имали ни най-малката неприятность, което ни дава поводъ да мислимъ, че мотора е монтиранъ грижливо и внимателно.

Настоящето като даваме, горещо го препоръчваме на ония, които иматъ нужда отъ опитенъ и вещь монтьоръ и механикъ.

(печать).  
Лодозовъ & С-ие.

Електропроизводителна  
кооперация  
„Свѣтлина“  
№ 136  
28 декемврий 1929 г.  
гр. Лѣсковецъ.

До Господина Начо Гиневъ — техникъ  
въ гр. Гор.-Орѣховица.

Почитаеми Господине,

Управителния съветъ на кооперацията, като Ви изпра-ща съ настоящето си сумата отъ 5000 лв., възнаграждение за съставяне плановетъ и ржководство инсталирането на мрежата за електрическо освѣтление на гр. Лѣсковецъ, която сума счита за недостатъчна да възнагради положения отъ Васъ трудъ, но смѣта, че вие ще я приемете съ благодарностъ, като имате предвидъ, че кооперацията ни не разполага съ достатъчно срѣдства за да бжде по-щедра.

Управителния съветъ сжщо тѣй счита за свой дългъ да Ви изкаже своята искрення благодарностъ, за гдето съ готовностъ се отзовахте на поканата му да ржководите планирането и инсталирането на електрическата мрежа и за оказаното отъ Васъ съдействие за изкарване започнатото дѣло на добъръ край, благодарение на което днесъ града Лѣсковецъ се радва на електрическо освѣтление, — дѣло на хората на труда и науката, между които единъ отъ първитѣ сте Вие.

Като се надяваме прочие, че въ даденъ моментъ, Вие съ готовностъ бихте се отзовали на нашата покана,

Ви най-искренно поздравяваме:

Кооперация „Свѣтлина“

Председателъ:  
Ст. Стателовъ.

Касиеръ:  
(Не се чете).

## УДОСТОВЪРЕНИЕ

Дава се настоящето на Езикия В. Кръстеняковъ, механикъ отъ гр. Вратца, че отъ януарий 1922 год. до края на юний 1923 г. е работилъ като такъвъ при мина „Плакалница“, която служба е изпълнявалъ умело и добросъвестно.

Мина „Плакалница“, 1.IX. 1923 год.

Инженеръ, Заведующъ мината:  
Б. Енчевъ.

Димитъръ Мамковъ  
адвокатъ  
гр. Враца.

## БЛАГОДАРСТВЕННО ПИСМО

Подписаниятъ Димитъръ Мамковъ, адвокатъ отъ гр. Враца, собственикъ на модерна моторна валцова мелница, находяща се въ село Девене, Врачанска околия, давамъ настоящето писмо на г-на Езекия В. Кръстеняковъ, сръденъ машиненъ техникъ отъ гр. Вратца, въ знакъ на благодарностъ за извършената отъ него работа, а именно:

- 1) Направилъ ми е общъ ремонтъ на мелницата ми.
- 2) Изработилъ ми е новъ автоматиченъ регулаторъ на дизелъ мотора въ мелницата ми, по чертежи и модели, изработени лично отъ него, понеже фабричния такъвъ липсваше.
- 3) Подобрилъ е качеството на всички машини въ мелницата ми и ми ги предаде въ действие, които и до днесъ работятъ безупречно (безспирно).

Настоящото му давамъ за да му послужи въ знакъ на благодарностъ.

Враца, 1 януарий 1930 г.

Съ почитание:  
Д. Мамковъ.

## СЪДЪРЖАНИЕ.

### ОФИЦИАЛЕНЪ ОТДЪЛЪ.

(Отчетъ за 50 годишната дейность на Морското, бившето Морско машинно, училище.)

	стр.
1. Кратка история на Морското училище . . . . .	15
2. Учебнитѣ програми въ морското училище презъ 50 годишното му сществуване . . . . .	63
3. Началнически, възпитателски и преподавателски съставъ презъ 50 годишното сществуване на училището . . . . .	60
4. Последователнитѣ списъци на випускитѣ отъ Морското училище презъ 50 годишното му сществуване . . . . .	128
6. Здравословнитѣ условия въ училището . . . . .	182
5. Техническата подготовка въ училището . . . . .	171
7. Физическо, морално, морско и музикално възпитание на ученицитѣ . . . . .	187
8. Самообразование — библиотека, читалня и беседи въ училището . . . . .	194
9. Форма, режимъ и традиции въ училището . . . . .	199
10. Участие на възпитаницитѣ отъ Морското машинно училище въ войнитѣ за обединението на България . . . . .	210
11. Участието на възпитаницитѣ отъ Морското училище въ техническия, индустриалния и стопанския животъ на България . . . . .	218
49. Листъ за подаренитѣ на Морското училище суми, предназначени за посрещане разходитѣ по изнасянето на 50 годишния юбилей на училището . . . . .	232

### НЕОФИЦИАЛЕНЪ ОТДЪЛЪ.

(Материали за историята на Морското училище и Флота)

	стр.
1. Краткъ погледъ върху изминатия половинъ вѣковень пжтъ на Морското училище отъ кап. I р. Б. Стателовъ . . . . .	3
2. Мисли по случай 50 годишния юбилей на Морското училище отъ кап. II р. Сава Н. Ивановъ . . . . .	7
3. До възпитаницитѣ на Морското машинно училище отъ зап. лейт. Ив. В. Стоенчевъ . . . . .	10
4. Ролята на флота на Негово Величество на културния напредък на България отъ лейт. Богданъ Ганчевъ . . . . .	13
5. Моятъ споменъ за Техническата школа отъ зап. полк. Конст. Р. Божковъ . . . . .	16
6. Допълнителни бележки къмъ моятъ споменъ отъ Техническата школа отъ зап. полк. Конст. Р. Божковъ . . . . .	19
7. Споменъ отъ зап. кап. I р. Дим. Альовъ . . . . .	23
8. Речь на началника на флота г-нь полковникъ Кирковъ, произнесена на 8. X. 1927 г. въ Варна предъ новопроизведенитѣ технически офицерски кандидати . . . . .	26
9. Речь, произнесена отъ началника на Машинното училище лейтенантъ Светогорски на 9. II. 1918 г. на вечерята въ офицерското събрание — Варна, по случай повишението въ първи офицерски чинъ на старитѣ възпитаници отъ Машинното училище . . . . .	29
10. Напжтствена речь, произнесена отъ началника на Морска учебна часть — кап. I р. Б. Стателовъ на 18. VI. 1931 г. по случай завършване пълнитя курсъ на Морското училище отъ възпитаницитѣ на 25 юбелеенъ випускъ . . . . .	33
11. Изъ моитѣ спомени отъ инж. Ил. Христовъ . . . . .	36
12. Споменъ за създаването на Дунавската флотилия въ Русе . . . . .	38

	стр.
13. Какъ се тури началото на Машинното училище въ 1881 г. отъ Дим. Ат. Тодоровъ . . . . .	40
14. Изъ моето минало отъ Иванъ Недковъ . . . . .	47
15. Споменъ отъ Г. х. Пантилеевъ . . . . .	49
16. Споменъ отъ Юрданъ Тодоровъ . . . . .	51
17. Спомени отъ учиничеството ми въ Машинното училище отъ Ст. Николовъ Трифоновъ . . . . .	52
18. Изъ моитѣ спомени отъ Яни Костовъ . . . . .	55
19. Спомени отъ Машинното училище 1897—1902 година отъ Иванъ Кръстевъ . . . . .	60
20. Едно корабокрушение въ Балтийско море отъ М. Ивановъ . . . . .	65
21. Споменъ отъ Стайко Георгиевъ . . . . .	69
22. Една равностѣтка отъ Тома Михайловъ . . . . .	70
23. Спомени отъ Машинното училище въ гр. Варна отъ Пенка Генова . . . . .	74
24. Споменъ отъ зап. техн. мичм. II р. Терзиатанасовъ . . . . .	77
25. Споменъ отъ инж. Иванъ А. Сивковъ . . . . .	78
26. Миналото — Спомени отъ Машинното училище — отъ зап. лейтенантъ Иванъ Стоенчевъ . . . . .	80
27. Погребална процесия отъ Вас. Д. Видинлиевъ . . . . .	100
28. Споменъ отъ Хр. Лечевъ . . . . .	105
29. Статия — споменъ отъ Хр. Петровъ Спиоровъ . . . . .	107
30. Какъ атакувахме кръстосвача „Хамидие“ отъ Хр. П. Спиоровъ . . . . .	112
31. Изъ живота на училището отъ инж. Хаигъ Ягоповъ . . . . .	116
32. Споменъ отъ зап. техн. мичм. Пан. Г. Василевъ . . . . .	119
33. Ролята на Машинното училище по създаване на морската ни авиация отъ лейт. о. з. Ст. Власевъ . . . . .	121
34. Първитѣ дни на нашето следване въ странство отъ инж. корабостр. лейт. о. з. Пр. Пампуловъ . . . . .	124
35. Единъ тъженъ споменъ отъ инж. кор. лейт. Пр. Пампуловъ . . . . .	129
36. Възпитаници на Машинното училище, командировани въ чужбина за следване военно-морско училище отъ лейт. о. з. Дим. Дудевъ . . . . .	133
37. Участието на техническата обслуга отъ миноносець „Дръзки“ при атаката на турския кръстосвачъ „Хамидие“ отъ мич. I р. о. з. Станю Вълковъ . . . . .	137
38. Въ отпускъ презъ 1917 г. отъ Манолъ С. Кацаровъ . . . . .	145
39. На тралъ въ 1919 година отъ Манолъ С. Кацаровъ . . . . .	146
40. Следъ шесть години — Стихове — отъ Ман. С. Кацаровъ . . . . .	153
41. Дни, които никога не ще забравя отъ Хр. Ган. Бакърджиевъ . . . . .	156
42. До Брандизи и обратно отъ Петъръ Рашеевъ . . . . .	159
43. Въ мъглата отъ Влад. Дим. Чешмеджиевъ . . . . .	168
44. Споменъ отъ миноносцитѣ отъ Н. Валцаровъ . . . . .	172
45. Маршъ на випускъ 1926—1932 г. отъ Н. Валцаровъ . . . . .	174
46. Минитѣ Перникъ и Морското машинно училище отъ инж. Христо Ивановъ . . . . .	175
47. Възпитаницитѣ на Морското машинно училище въ параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество отъ инж. Д. Топалски . . . . .	179
48. Мнения и атестации за техническата дейность на възпитаницитѣ отъ Морското училище . . . . .	181

Цена 100 лева.



