

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА!

ДРУЖЕДИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОКЪРЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

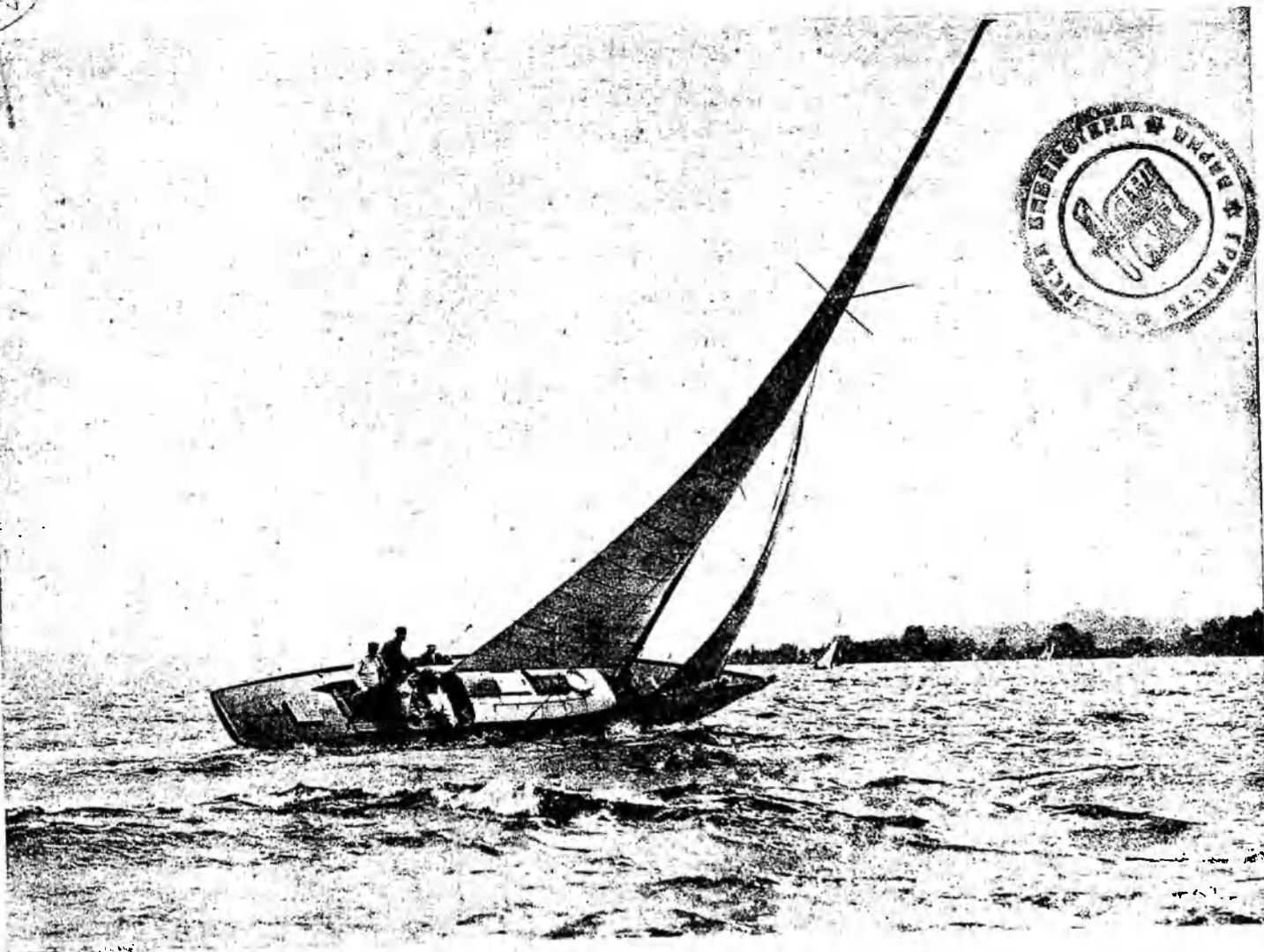


Година V.

Варна, 1 ноември 1938 год.

Брой 100.

Не чакай да създаваш флотъ, когато те нападнатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожаднѣешъ.



При пълнѣ вѣтъръ.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На С. Вапцаровъ, Свиленградъ, по въпроса за назначение, на права и действие на заградните мини.

(Продължение отъ брой 99).

При хвърлянето на мината въ водата, минниятъ съждъ, който притежава необходимата плавкостъ, остава на повърхността, а оловната тежестъ се откача, опъва регулиращото вжже и издърпвайки чрезъ него спирача отъ своето гнѣздо, освобождава барабана на котвата. Последната предшествува отъ регулиращото вжже, поради своята тежестъ потъва къмъ морското дъно, при което, освободениятъ отъ спирача барабанъ се върти и размотава минното вжже.

Оловната тежестъ виси подъ котвата и първа стига на морското дъно. Съ опирането си на дъното тежестта престава да опъва регулиращото вжже и спирача на барабана, подъ действието на своята пружина се връща обратно въ своето гнѣздо и застопорява барабана, който престава да се върти и прекратява размотаването на минното вжже.

Тогава котвата, сядайки на морското дъно ще повлече минния съждъ на толкова метра подъ нивото на водата, колкото е дължината на регулиращото вжже.

Тоя видъ мини заставатъ на желанната дълбочина отъ горе надолу, за разлика на тия, които заставатъ по обратния редъ—отдолу нагоре.

При последниятъ минния съждъ, заедно съ котвата потъва първоначално на морското дъно гдето, въ зависимостъ отъ продължителността на разтапянето нишадърената клечка, поставена въ приспособлението за задържане минния съждъ съ котвата, престоява известно време.

Следъ разтапянето на нишадърената клечка, съединителното приспособление действува и освобождава минния съждъ, който, поради своята плавкостъ се издига къмъ водната повърхностъ до заставане на желанната дълбочина, което се постига чрезъ действието на закрепения къмъ долната частъ на минния съждъ уредъ, нареченъ хидростатъ.

Презъ тоя уредъ преминава минното вжже. Хидростатъ действува чрезъ водното налягане, което упражнява натискъ върху едната страна на диска, къмъ който морската вода има достъпъ. Отъ другата страна на диска действа поставена въ своето гнѣздо една пружина. (Следва).

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 18 октомври 1915 год. въ Варненското пристанище пристигналъ купениятъ отъ Германия подводникъ № 18, който, като първи български подводникъ непрестанно кръстосвалъ предъ нашитѣ и неприятелски брѣгове и билъ сигурна и надеждна защита на роднитѣ води.

— Известно е, че въ последнитѣ войни, българскиятъ флотъ разполагаше съ шестъ твърде малки по вместимостъ и въоръжение торпедоносци, които въ общоприетитѣ рамки, за преценка силата и състава на всѣки флотъ, съставляваха безспорно незначителна мощъ, нагледъ безъ всѣкаква боева стойностъ.

Обаче, окриляни отъ великия борчески духъ на българина, нашитѣ моряци, които действаха съ тия малки торпедоносци, отбелѣзаха храбростъ, чудна издържливостъ и твърде резултатни действия, като съ това доказаха, че всѣко оръжие въ жилавитѣ дѣсници на българските моряци се превръща въ мощно и страшно за врага сръдство за борба.

Лишени отъ други, нарочни кораби за поставяне на заградни мини далечъ отъ роднитѣ брѣгове, нашитѣ моряци бѣха принудени да извършатъ съ малкитѣ торпедоносци твърде трудни и опасни минозаградни действия.

Така, за да се попрѣчи на рускитѣ бойни кораби да приближаватъ безнаказано брѣга до с. Татладжикъ, южно отъ Кюстенджа и обстрелватъ дѣсното крило на нашата трета армия, действаща въ Добруджа, торпедоносцитѣ получили заповѣдъ да поставятъ минна заграда въ водния районъ предъ това село.

Презъ нощта на 19 октомври 1916 год, четиритѣ торпедоносца: „Строги“, „Смѣли“, „Дръзки“ и „Летящи“, натоварени съ по 6 заградни мини, подъ командването на капитанъ лейтенантъ Серафимовъ, се отправили къмъ указания воденъ районъ предъ с. Татладжикъ и поставили незабелязано минна заграда отъ 24 мини на мѣстото, гдето кръстосвали рускитѣ изстрѣбители за да обстрелватъ нашитѣ войски.

Поставянето на минната заграда било придружено съ голѣми трудности и опасности, обаче, торпедоносцитѣ успѣли благополучно да завършатъ действието и невредими се завърнали на заранѣта обратно въ Варна.

— Не забравяйте датата 27 октомври 1915 год. — бомбардировката на гр. Варна.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постъпили дарения:

1. Отъ Варненското пристанищно управление, сумата 232 лв.
2. Александъръ П. Дръновски, д-во „Гранитоидъ“, гара Орловецъ, сумата 50 „
3. Никола Хаджиевъ, Каспичанъ, сумата 35 „
4. Ст. Хр. Велиновъ, Морското на Н. В. у-ще, Созополъ, сумата . . . 30 „
5. Анчо Петровъ, кв. Аспарухово, Варна, сумата 30 „
6. Няголъ Колевъ, учителъ гр. Варна, сумата . . . 30 „
7. Ст. В. Роглевъ, ученикъ, Русе, сумата 20 „
8. П. Гяуровъ, стоп. „Тича“, Долень Чифликъ, Варненско, сумата 20 „
9. Ваня Викилдъ, с. Долень Чифликъ, Варненско, сумата 20 „
10. Ст. Петковъ, с. Бѣла Варненско, сумата 20 „
11. Ив. Маджаровъ, с. Бѣла, Варненско, сумата . . . 20 „
12. К. А. Ганчевъ, гр. Лѣсковецъ, сумата 16 „
13. Ив. Ц. Ивановъ, с. Сѣячъ, Поповско, сумата . . . 10 „
14. М. Ив. Мариновъ, гр. Бургасъ, сумата 10 „
15. Д. Ст. Димитровъ, Варна, сумата 10 „
16. Георги Калудовъ, отъ Варна, сумата 10 „

(Следва)

Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноски за абонаментъ. Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Пошта“.

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

— Умоляватъ се абонатитѣ при промѣна на адреситѣ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.



Нейно Величество Царица Йоанна.

На 1 ноември, деньтъ на народнитъ будители, българскиятъ народъ възторжено чествува Тезоименния день на своята любима Царица, Нейно Величество Царица Йоанна.

Въ тоя свѣтълъ день всѣки българинъ единодушно манифестира

безграничната си преданность и обичъ къмъ Царското семейство и отпрати топли молитви къмъ небесния Отецъ, да дарува боголюбивата Царица съ бодрость, желъзно здраве и дълголѣтие, като изказа и съкровенното желание

още дълго време да бжде радостъ за Августейшия домъ и въ дни на тежки грижи и усиленъ трудъ— истинска утѣха и отмора за Върховния Вождъ на цѣлокупния български народъ — Негово Величество Царъ Борисъ III.

ЦАРЮ ЧЕСТИТИ, „ПЪЛЕНЪ НАПРЕДЪ!“.

Не бѣ много отдавна, само преди 20 години. Поради редъ нещастни обстоятелства нашиятъ народъ, обезкураженъ и обезнадежденъ, загубилъ вѣра въ себе си и въ силитъ си, дори и въ сждбата и предопредѣлението си, бѣше принуденъ да прибере затжпения си мечъ въ ножната.

Страшна буря вилнѣше тогава надъ Балканитѣ. Мълний и свѣтковици раздираха българския хоризонтъ; тѣрмове и трѣсци раздрусваха изъ основи българската политическа система и цѣла плеяда врагове, като че сговорили се съ тъмнитѣ сили на преисподнята, се бѣха съюзили да докаратъ до провала нещастната ни държава и да я затриятъ отъ картата на земята.

Но, живъ бѣ Българския Богъ! Пазилъ народа ни презъ течение на цѣли 14 вѣка и презъ две черни робства, Той не изостави и сега нещастния ни народъ.

И по повелята на Неговата всемогща воля, надъ българския хоризонтъ изгрѣ ново слънце: на опразнения български Престолъ съ сигурни и смѣли крачки се качи новъ Царъ—младъ още момъкъ, горещо любещъ своя народъ, великъ въ готовността си да се пожертва за него.

А великия Български Богъ се бѣ вече погрижилъ за по-доброто бждеще на избрания си народъ. Той бѣше обилно надарилъ младия Царъ съ всичкитѣ възвишени и благородни качества на човѣшката душа; бѣше Му щедро далъ мъдростъта и предвидливостъта на държавникъ; бѣше Го снабдилъ и съ такта и ловкостъта на дипломата.

Когато този младъ Царъ се възцари на българския Престолъ, навсѣкжде около този Тронъ бѣше хаосъ, отчаяние, озлобление и безпътница.

И, може-би, тъкмо така го бѣше искалъ Българския Богъ: за да даде възможностъ на младия Царъ още съ първитѣ Му стѣпки на Трона, да покаже на своя народъ и на всички своето благородство, своята обичъ къмъ народъ и държава и своята готовностъ къмъ жертви, която готовностъ Той подчерта съ своята историческа фраза:

„Ако е необходимо, за добруването

на народа Ми—давамъ и живота Си“.

И гордъ, самоувѣренъ и красивъ се изправи младия Царъ Борисъ III на кърмата на държавния корабъ. Хвана съ самоувѣрената и опитната си царска дѣсница поврѣтника на държавното кърмиле и въпрѣки вилнѣщата буря, разнебитениятъ корабъ и обезкуражениятъ екипажъ, заповѣда да се вдигне котва и да се разпуснатъ платната.

А кораба тогава, поради преживѣнитѣ бури, бѣше зле повреденъ. Вода навлизаше отъ всички страни, мачтитѣ му се бѣха разслабили, вжжетата и платната бѣха изпокжсани и екипажътъ му—безъ вѣра въ себе си и безъ никакво сцепление.

Когато се заповѣда вдигане котва и разпусчане платната—матрозитѣ съ страхъ извършиха необходимото и отправиха недоумѣващи погледи къмъ своя Кърмчия.

Но Неговия жествъ бѣше толкова властенъ, въ очитѣ Му горѣше такъвъ пламъкъ на самоувѣреностъ и надежда, а държането Му всрѣдъ бурята толкова царствено, щото скоро отчаянитѣ матрози се окопитиха, добиха вѣра въ себе си и въ своя Командиръ, когото скоро обикнаха и започнаха слѣпо да Му вѣрватъ, да го боготворятъ.

Повредениятъ корабъ бѣ бързо стегнатъ, навлизането на водата спрѣ, мачтитѣ наново гордо се изправиха къмъ възбогъ и могщата корабна грѣдъ смѣло и непреодолимо почна да пори вълнитѣ на външното и вътрешно зложелателство и злоба и безъ мъжа да преодолява гнѣвътъ на политическата стихия.

А младия Царъ, застаналъ решителенъ и красивъ като Богъ на кърмата, вещо ржководейки своя корабъ, започна умѣло и сполучливо да заобикаля опаснитѣ и скалисти носове, ловко започна да отбѣгва подводнитѣ скали и рифове, докато следъ трудно и опасно 20-годишно плаване навлѣзе съ кораба си въ по-спокойни и по-безопасни води.

И сега корабътъ, вещо насочванъ отъ своя царственъ Кърмчия, все още продължава своето плаване. Дългъ пжтъ се измина—пжтъ между Сцила и Харидба, между хиляди

подводни и надводни опасности.

Предстои Му още дълго плаване, но лошиятъ пжтъ е вече отзадъ. Отпредъ е сравнително по спокойно плаване, но все още свързано съ множество рискове.

Корабътъ постепенно се приближава къмъ желанитѣ брѣгове, а курсътъ му решително и неотмѣнно сочи мечтания заливъ Народно обединение, къмъ който настойчиво, умѣло и неуклонно го насочва царствената ржка на държавния Кърмчия.

И има ли българинъ по-свѣта, който следъ така блестяще издържаното опасно плаване, би могълъ все още да се съмнява, че този великолепенъ царственъ Кърмчия не ще проведе невредимъ кораба си презъ всички още предстоящи опасности и че нѣма въ единъ прекрасенъ слънчевъ, исторически за народа ни день, благополучно да хвърли котва въ желания заливъ на Народното обединение?

Ето защо, цѣлиятъ български народъ и особено българския морякъ, който по-добре отъ всички други знае какво значи повреденъ корабъ и какво значи буря, безрезервно вѣрва на своя любимъ Царъ—Морякъ и Върховенъ Вождъ, на своя царственъ Кърмчия.

Ето защо, въ деньтъ на 20-годишнината на любимия Царъ—Морякъ, възторжено моряшко „ура“ се носи надъ морския необятенъ ширъ за царствения Кърмчия на нашата държава и българския морякъ отъ сърдце пожелава останалото още плаване да бжде спокойно и приятно, та часъ по-скоро държавния ни корабъ да хвърли котва въ залива Народно обединение, въ който да може да поздравя своя любимъ царственъ Командиръ—Кърмчия съ традиционния салютъ, но вече не само като Царъ Борисъ III, а като Царъ Борисъ Велики!

Корабътъ е вече заздравенъ, екипажътъ—бодъръ и на поста си, а Кърмчията—Царъ, повече отъ великолепенъ, следователно:

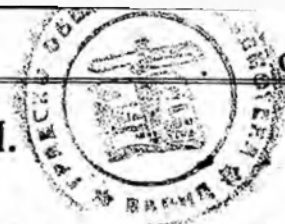
„Съ всички платна—пъленъ напредъ!“.

Вариклечковъ.
контръ-адмиралъ.



ДА НЕ СЕ ЗАБРАВЯ.

27 ОКТОМВРИ 1915 ГОД.



Свѣтовната история отбелязва редица паметни и съдбоносни събития, които сж тѣсно свързани съ живота и съществуването на всѣки народъ.

Сжществуватъ събития съ съдбоносно значение за всѣка държава, които сж неотложна последица отъ неясното разбиране и неправилното разрешение на въпроситѣ, свързани съ отбраната границитѣ на страната.

Затова, необходимо е всѣка грѣшка, всѣки пропускъ въ миналото да се подлагатъ на старателно проучване и обстойна преценка, които народитѣ да иматъ всѣкога предвидъ и отъ които погрѣшни стѣпки да черпятъ добра поука.

Наредъ съ възхвалата великитѣ дѣла, безстрашнитѣ подвизи и блестящитѣ постижения на единъ народъ, следва сжщо така да се помнятъ и никога не се забравятъ твърде горчивитѣ поуки.

Историята всѣкога се повтаря и тежко на тоя народъ, който не е почерпилъ поука отъ миналитѣ събития и не е взелъ своевременно

необходимитѣ мѣрки, за да не се повтарятъ допуснатитѣ въ миналото грѣшки.

На 27 октомври се навършватъ двадесетъ и три години отъ бомбардировката на Варна отъ корабитѣ на руския черноморски флотъ.

Развилитѣ се предъ нашитѣ брѣгове събития на 27 октомври 1915 год. твърде ясно подчертаватъ сериозността на положението тогава и тежкото кърваво изкупление, което би ималъ българския народъ отъ своето така погрѣшно схващане морскитѣ въпроси и липсата на съзнание за необходимостта отъ боенъ флотъ за защитата на своитѣ водни граници, ако въ време на бомбардировката, потвърде щастлива случайностъ, действията на намирашитѣ се въ наши води два съюзнически подводника, не заставиха рускитѣ кораби да прекратятъ стрелбата и се отдалечатъ бързо задъ хоризонта.

Нека не се забравя 27 октомври 1915 год., въ който день пожарища, пустошъ и мъртвило биха обхванали китнитѣ, родни брѣгове, а

гр. Варна би се превърналъ на пепелище и гробница за хилядитѣ безащитни майки, жени и дѣца на намирашитѣ се по бойнитѣ поля бранници.

Нека се запомни, че нито слабата брѣгова артилерия, нито поставенитѣ далечъ предъ Варна заградни мини можеха да спратъ приближаването на вражескитѣ кораби и да възпрепятстватъ на унищожителната стрелба отъ далекобойната неприятелска корабна артилерия. Градътъ бѣ спасенъ отъ разрушение изключително отъ смѣлитѣ атаки само на два подводника. Тоя урокъ е достатъчно красноречивъ и убедителенъ, за да не се повтаря.

Само съ брѣгова артилерия, заградни мини и авиация, невъзможно е запазването на роднитѣ брѣгове отъ неприятелскитѣ действия. Следователно, за защитата границитѣ трѣбва флотъ, състоящъ се макаръ само отъ малки кораби и подводници.

Който милѣе за своето, трѣбва да вземе своевременно мѣрки и има предвидливостта да го запази.



ВЕНФ-МОСКА ИСТОРИЯ

ЕДИНЪ ПОХОДЪ ВЪ ДОБРУДЖА.

Още не бѣха стихнали отзвучитѣ отъ паметнитѣ събития станали на южния фронтъ презъ септември 1918 година, когато въ Добруджа се формира тѣй наречената тогава, окупационна армия.

Седалището на командующъ армията бѣ временно установено въ гр. Баба-Дагъ. Тази армия се формираше отъ войскитѣ, които се намираха въ Добруджа: отдѣлни дружини отъ нѣколко маршеви полка, опѣлченски дружини, слаби артилерийски части и отдѣлни групи и команди, прѣснати изъ цѣла Добруджа — отъ гр. Тулча на Дунава, до гр. Добричъ.

Въ Добруджа още не бѣ стѣпилъ неприятелски кракъ. Тукъ таме, малки команди отъ нѣмски войници, прѣснати изъ по-важнитѣ населени пунктове, бързаха да се оттеглятъ презъ Ромъния и Унгария за своята родина. Въпросътъ за владението на Добруджа не бѣ решенъ и установяването на български окупационни войски тамъ, вдѣхваше голѣмо довѣрие и надежда, както на българското население, така и на самитѣ войски.

За усиляването на така формираната окупационна армия, се изпращаха най-различни войскови части, вземани отъ вътрешността на страната. За сжщата целъ, къмъ срѣдата на м. октомври 1918 г. на Флота бѣ заповѣдано да организира една бойна рота отъ брѣговитѣ морски части, която въ най-скоро време да бѣде изпратена въ Добруджа, въ разпореджането на началника на окупационнитѣ войски.

За целта се формира една сборна рота въ съставъ: 1 офицеръ 3 подофицери и 85 ефрейтори и моряци, която въ пълна бойна готовность, на 20. октомври 1918 година потегли отъ гр. Варна, съ влака за гр. Меджидие.

Съ повишено настроение и духъ, моряцитѣ бѣха изпратени на гарата отъ своитѣ началници, другари и множество граждани, които виждаха въ това заминаване добро указание за бѣдещето владение на Добруджа.

Въ Меджидие ротата пристигна на другия день въ 11 часа и се установи за нощуване въ района на северната гара на сжщия градъ. Тукъ се получи отъ щаба на окупационнитѣ войски заповѣдъ, ротата да замине пеша за гр. Тулча, като се опредѣляше пѣтя и днитѣ на движе-

нието: 22. октомври — с. Кароль I; 23. октомври достигане — с. Инанъ Чешме, 24. октомври — с. Кавгаджи, 25. октомври, дневна почивка въ сжщото село, 26. октомври достигане с. Еникьой и 27. октомври — гр. Тулча.

На 22. октомври въ 6 часа, при хубаво време, ротата потегли за с. Кароль I, кждето пристигна въ 13 часа. Следъ по-продължителна почивка, ротата продължи хода си до с. Пазарли, кждето стигна въ 17 ч. 30 м. и остана да нощува.

На другия день ротата продължи своя пѣтъ до с. Инанъ-Чешме, кждето пристигна въ 16 ч. и 30 м. Инанъ-Чешме е голѣмо, чисто българско село. При влизането на ротата въ селото, почти цѣлото население, обзето отъ радостъ и въодушевление, бѣ излѣзло да я посрещне. Всѣки се надпреварваше да изкаже своята радостъ и задоволство и да подчертае своята гостоприемность.

Цѣлиятъ съставъ на ротата бѣ разквартированъ по домоветѣ на тѣй гостоприемното население.

На другия день, 24. октомври, ротата съ пѣсни напустна селото, изпратена отъ цѣлото население.

Хубавъ слънчевъ день. Стройнитѣ редици на моряцитѣ крачатъ изъ красивата Добруджанска земя, съ дълбока вѣра въ гърдитѣ, че тя ще бѣде пакъ наша. Къмъ 17 часа бѣхме въ село Кавгаджи, кждето свѣрихме на лагеръ 7-а сборна дружина, идваща отъ гр. Кюстенджа.

Пѣсни, веселия! Населението радостно ни посреща и предлага щедро услугитѣ си. Ротата, за общо задоволство на всички бѣше разквартирована изъ сградитѣ на селото.

На 25. с. м., при сжщо тѣй хубаво време, изпратени радостно отъ цѣлото население и пехотната дружина, моряцитѣ продължиха своя пѣтъ къмъ гр. Баба-Дагъ.

Къмъ 9:30 часа сутринята, ротата се установи на бивакъ на около 2 километра отъ града. Тукъ се даде едnodневна почивка.

Въ сърдцето на Добруджа, настѣдали около голѣмитѣ огньове, моряцитѣ весело разговарятъ, подхвърлятъ шеги и весели закачки. Наравно съ своитѣ братя отъ сухопѣтнитѣ войски, и моряцитѣ бързаха да покажатъ готовността си за вѣрна служба и достойното изпълнение на своя дългъ.

На другия день, 26. октомври, рано сутринята, ротата пристигна въ Баба-Дагъ. Командирътъ на ротата се яви на началникъ щаба на окупационнитѣ войски, отъ кждето получи нови напѣтствия за следващото извършване на похода. Въ града се намираше и 5-а сборна дружина, която сжщо бѣ насочена за гр. Тулча. Ротата се присъедини къмъ дружината и на другия день продължи съ нея пѣтя си за гр. Тулча.

Къмъ 12 часа на 27. октомври, ротата пристигна въ с. Каталой, недалечъ отъ гр. Тулча. Следъ почивка, къмъ 14 часа, ротата се отправи за гряда, гдето пристигна въ 16 часа и 30 минути.

Още съ влизането си въ града, ротата моряци бѣ радушно посрещната отъ всички. Населението радостно се трупаше по улицитѣ и съ радостни възклициания съпровождаше стройно маршируващитѣ моряци! Дружна моряшка пѣсенъ се разнесе изъ улицитѣ и внесе още по-голѣмо оживление въ града. Моряшкитѣ редици бѣха обсипани съ цвѣтя! Всѣки бързаше да изкаже радостта си виждайки българскитѣ моряци бодри и весели, самоувѣрено и гордо да се движатъ изъ хубавия крайдунавски градъ.

На голѣмия площадъ, въ центъра на града, ротата бѣ посрещната отъ началника на гарнизона г-нъ полковникъ Черешаровъ, който въ присѣтствието и на другитѣ войскови части въ града, построени за случая и многобройното гражданство, поздрави моряцитѣ съ „добре дошли“ и имъ пожела щастлива служба на брѣга на родния Дунав! Следъ изказанитѣ още нѣколко напѣтствени слова, началникъ гарнизона, разпреди моряцитѣ да бѣдатъ разквартировани и се подготвятъ за службата, която имъ предстоеше.

На другия день, 28 октомври, ротата се подтегна, организира и подготви за заемане на службата въ гарнизона.

На 29. октомври, моряцитѣ поеха наблюдението и охраната брѣга на р. Дунавъ, града и непосредствената негова околность и пристѣпиха къмъ носене на гарнизонната служба.

Хубавото време бѣше замѣнено съ мрачнитѣ есенни дни. Дъждътъ, който завала още на другия день следъ пристигането на моряцитѣ, непреставаше да се сипе.

Нѣколко души германски войни-

ци, които подързаха още връзка съ тукъ таме пръснатитъ изъ Добруджа и по брѣга на Дунава германски команди, побързаха да напуснатъ града. Населението е сравнително спокойно, но чувстватъ се въпросителнитъ му погледи; загрижеността като че ли всѣки день все повече и повече завладяваше всички! Всѣки се запитваше самъ, безъ да се издава, какво ли ни носи утрешния день?

На 8. ноември се получи заповѣдъ отъ щаба на окупационнитъ войски, ротата моряци да се приготви за походъ, като презъ гр. Баба-Дагъ, Хамамджи се отправи за Кюстенджа.

Каква нерадостна вестъ! Чувстваше се вече нѣщо несигурно въ хубавия крайдунавски български градъ. Войсковитъ части постоянно намаляваха, офицеритъ ставаха все помълчаливи и загрижени. Войницитъ изгубиха своята веселостъ. У гражданитъ ясно личеше силна загриженостъ и печаль.

До насъ достигнаха разни слухове за навлизането на неприятелски войски въ различнитъ краища на нашето Отечество.

Почувствувахме, че скоро ще се раздѣлимъ и съ сѣпката за насъ Добруджа. Отъ време на време ни обземаше болезненъ трепетъ и яростно негодувание. Населението загрижено и уплашено се събираше на групи по улицитъ и се трудеше да долови истината. Настъпи тежка унилоостъ....

На 9. ноември времето бѣ твърде студено и вѣтровито. Мрачни облаци покриваха небето и внасяха още по-голѣма печаль въ душитъ.

Рано сутринтъ, моряцитъ бидоха смѣнени отъ своитъ постове по брѣга на Дунава и града и съ тежки крачки се събираха предъ жилището, кждето бѣха настанени. Дълбока скръбъ гнетеше младитъ български сѣрдца! Тѣ чувствуваха, че се раздѣлятъ съ свидната за тѣхъ Добруджа.

Въ 9 часа, ротата бѣ построена. Ротния командиръ съобщи на мсряцитъ заповѣдта за отстъпление и следъ нѣколко ободрителни думи, стройнитъ редици на моряцитъ напуснаха града. Населението ги изпраща съ плачъ, изказвайки явно своето отчаяние и печаль. То предчувствувахе, че скоро чужди кракъ ще нагази свещенната българска земя и Добруджа наново ще остане подъ чуждо робство.

Похода продължи презъ с. Сатуноу — Баба-Дагъ — Хамамджи.

Отъ тукъ ротата съ влака, презъ Меджидие се отправи за Кюстенджа, кждето пристигна на 12 ноември 1918 година.

Ротата зае пристанището, като организира охраната и наблюдението на цѣлия пристанищенъ районъ. Въ сжщото време усилено се товареше единъ турски корабъ, който щеше да отнесе за Цариградъ последнитъ турски команди и материали, събрани изъ цѣла Добруджа.

И тукъ се чувствувахе мъчителната неизвестностъ. Нѣщо смѣтно, неустановено и тревожно се чувствуваше навсѣкжде. Това продължи до 26. ноември с. година.

Презъ този день пристигнаха въ Кюстенджа една рота шотландци, отъ английскитъ окупационни войски. Още съ пристигането си въ Кюстенджа, единъ английски офицеръ, придруженъ отъ команданта на града — французки подполковникъ, дойдоха на пристанището и поискаха отъ командира на ротата да имъ предаде постовитъ на цѣлото пристанище.

На 27. ноември, въ изпълнение на получената отъ своя началникъ заповѣдъ, ротния командиръ, мълчаливо и тихо, съ дълбока скръбъ въ душата, предаде единъ следъ другъ постовитъ, смѣнявайки българскитъ моряци съ английски такива. Късно вечерта, ротата бѣ събрана и готова за пжтъ.

Тихо и безмълвно въ късния срѣднощенъ часъ, всрѣдъ ропота на есенния дъждъ и жаловития плачъ на силния мразовитъ вѣтъръ, моряцитъ свалиха българското знаме, което се издигаше гордо и плуцеше надъ главния входъ на Кюстендженското пристанище.

Сжщата нощъ ротата се натовари на влака и потегли обратно за Варна, гдето пристигна на 28 ноември 1918 година.

Т. Цицелковъ.

БОМБАРДИРОВКАТА НА ВАРНА

Сутринтъ на 27 октомври 1915 г. рускиятъ черноморски флотъ въ съставъ: 1 новъ и 3 стари линейни кораба, 2 кръстосвача, 14 изстрѣбителя, 1 самолетоносачъ, 5 спомагателни кораба и 7 водосамолета въоръжени общо съ 22—305 мм.; 8—203 мм., 24—130 мм., 27—100 мм., и 63—78 мм., всичко 164 орджия, неочаквано се появилъ на източния хоризонтъ и бързо насочилъ къмъ българскитъ брѣгове.

Къмъ 7 часа флотътъ достигналъ поставеното предъ Варна наше минно заграждане. Предшествани отъ миночистачи, които разчистваха пжтя предъ минното заграждане, линейнитъ кораби „Евстафий“, „Иванъ Златоустъ“ и „Пантелеймонъ“ приближили къмъ Варна и заемайки благоприятна за стрелба позиция открили съ далекобийнитъ си орджия огънь по пристанището и града.

Злокобниятъ вой на летящитъ въ въздуха стоманени чудовища, оглушителнитъ трѣсъци на взриваващитъ се гранати, и силниятъ тънтежъ на корабнитъ орджия всѣли ужасъ и предизвикали паника всрѣдъ мирнитъ варненски жители, предимно

жени, дѣца и немощни старци, които, за да спасятъ живота си, напуснали своитъ домове и побѣгнали къмъ западнитъ крайнини на града.

Последниятъ се покрилъ съ облаци прахъ и черенъ димъ. Една следъ друга, гранатитъ съ трѣсъкъ се разпрѣскавали въ различнитъ части на града, разрушили много сгради, домове и улици, като ранили и убили мнозина отъ бѣгащото да се спаси невинно население.

Поради голѣмото разстояние до неприятелскитъ кораби, нашата брѣгова артилерия нѣмала възможностъ да влѣзе въ двубой съ врага и сѣ нищо не могла да попрѣчи, за да отстрани или намали разрушителното действие на сипящитъ се надъ беззащитния градъ неприятелски гранати.

Тѣмко въ най-сѣдбоносния мигъ, когато гранатитъ достигнали срѣдището на града, двата нѣмски подводника № 17 и № 18, намиращи се въ дена на бомбардировката въ Евксиноградското пристанище, чрезъ редъ маневрирования успѣли да се приближатъ до руския флотъ и заемайки благоприятна за торпеденъ

изстрелъ позиция, атакували линейнитъ кораби „Пантелеймонъ“ и „Иванъ Златоустъ“. Последнитъ, забелязвайки навреме морегледитъ на подводницитъ и пѣнеститъ бразди на летящитъ съ голѣма бързина торпеда, веднага прекратили стрелбата по града и за собствена защита и отбѣгване ударитъ на насоченитъ къмъ тѣхъ торпеда, измѣнили посоката на движение и съ голѣма скоростъ, опасвайки се отъ нови атаки, се отдалечили навжтре въ морето.

Ето какъ, само отъ появата на два малки подводника, представляващи невидимо и опасно оръжие за врага и използващи широко принципа на изненадата, рускиятъ флотъ бѣ заставенъ да прекрати бомбардировката на Варна.

Бомбардировката на града е траяла само 28 минути, презъ което време били разрушени 54 сгради и паднали убити и ранени 37 души, жени, деца и старци.

Двата подводника блѣскаво изпълниха своята задача, като прогониха неприятелскитъ кораби далечъ отъ българскитъ брѣгове.



МОРСКА ТЕХНИКА

ТЕЧНО ГОРИВО ОТЪ РАСТЕНИЯ И ВЪГЛИЩА.

Съвременното въоръжение на войската и действията ѝ въ бъдещата война е свързано съ употребата на моторизираният части и моторните двигатели, които изискват разхода на голъми количества течное гориво. Поради това, моторното или течное гориво се явява като продуктът от твърде голъма важност, необходимъ за осъществяване различните тактико-стратегически действия.

Основниятъ източникъ за получаването на течните горива е каменното масло, отъ което се добива: бензина, бензола, петрола, и нефта. Свѣтовните запаси на течни горива сж неравномерно разпределени между различните страни и много държави, като Германия, Франция, Италия, Япония и др. сж лишени отъ достатъчни източници за получаване на моторно гориво, а източниците отъ които Англия добива и се снабдява съ течни горива се намиратъ въ страни, отдалечени на стотици мили отъ нея.

Лишените отъ източници за добиване на течни горива държави, имайки предвидъ, че при бъдеща война ще бъдатъ лишени и възпрепятствани да внасятъ гориво, полагатъ усилия и настойчиво търсятъ други способи за получаването на моторно гориво, главно съ използването на спирта и чрезъ добиването гориво отъ различните видове каменни въглища, които се намиратъ въ страната.

Въ резултатъ на всички проучвания и опити, тия държави се установили на успѣшното използване етиловия спиртъ и бензина които се получаватъ отъ каменните въглища.

Спиртово, разтително гориво.

Етиловиятъ (винениятъ) спиртъ може да се получи отъ преработката на различни видове разтителни култури, най-важните отъ които сж царевичата, захарното цвекло и картофитъ.

Така получениятъ спиртъ, добре пречистенъ се смѣсва съ бензина и използва за гориво, устойчиво и изпаряващо се при твърде ниска температура, съ което се постига известна економия въ разхода на бензина.

Въ Германия Франция и др. страни, добавянето на спиртъ къмъ бензина се задължава чрезъ законъ. Така, презъ 1935 год. въ Германия билъ разходванъ като моторно гориво 180,000, а презъ 1936 год. надъ 200,000 тона спиртъ.

Въ Франция моторното гориво съ-

държа отъ 10 до 56% спиртъ, а така нареченото „каулбиално“ гориво е съставено отъ 50% етиловъ спиртъ и 50% бензинъ.

Въ Италия презъ 1935 и 1936 год. цѣлото годишно производство на спиртъ съ нароченъ законъ било предназначено за използване като смѣсъ въ течное гориво.

Моторното гориво въ Унгария, Югославия и Полша, съдържа отъ 15 до 40% спиртъ.

Главниятъ недостатъкъ на етиловия спиртъ, въ сравнение съ бензина е ниската му топлопроизводителностъ. Топлопроизводителността на бензина е около 10500 (по Боку), а на етиловия спиртъ—6100 калории. Ниската топлопроизводителностъ на спирта увеличава разхода на горивото, като съ това намалява района на действие.

Отбелязаните качества на спирта и високата му цена значително намаляватъ стойността му, затова той се счита като второстепенна цель за осигуряване източниците за течни горива.

Въглищенъ бензинъ.

При търсенето на нови източници за получаване на течное гориво, различните държави се насочили къмъ възможността за добиване на синтетиченъ бензинъ отъ разните видове каменни въглища.

Презъ 1937 год. билъ произведенъ 2 милиона тона синтетиченъ бензинъ, съставляватъ 0.8% отъ общото свѣтовно производство на течное гориво.

Въпросътъ за производството на синтетичното гориво въ Германия е добилъ особено голъмо значение, защото, находящите се въ Хановерския и Баденски райони източници, отъ които годишно се добива 450 до 500 хиляди тона гориво, сж недостатъчни за попълване разходваните количества моторни горива.

Въ стремлението да се освободи отъ външната зависимостъ по отношение набавянето на течните горива, Германия много по-рано отъ другите страни пристъпила къмъ създаване промишленостъ за добиване бензинъ отъ каменните въглища.

Основниятъ методъ за добиването на бензинъ е коксуването на въглищата при висока температура.

За цельта, каменните въглища се нагрѣватъ въ нарочните коксови пещи до температура 1095—1205° С., при което се получава металургическия коксъ, смола и разни газове. Отъ смолата и газоветъ чрезъ съот-

ветната преработка се добиватъ: бензинъ, толуолъ, други ароматични въглеводороди и моторно—бензолно гориво. Последното представлява смѣсъ отъ ароматични въглеводороди, състоящи се въ основата си отъ бензолъ, толуолъ и ксилолъ.

Моторниятъ бензинъ притежава по-малка топлопроизводителностъ отъ бензина—около 9500 калории, изпарява се трудно и замръзва при минусъ 10 до 35° С. Тѣзи качества на въглищния бензинъ не позволяватъ употребата му за самостоятелно гориво, а само въ смѣсъ съ обикновенъ бензинъ. Освенъ това, производството на въглищния бензинъ е въ зависимостъ и отъ възможността за пласиране на кокса, главниятъ продуктъ получаванъ при преработката на каменните въглища.

Въ последните години, въ Германия е разработенъ новъ методъ за получаване бензинъ отъ водния газъ, който се добива отъ действието на водната пара върху кокса. Въ резултатъ отъ пропушането на водния газъ при температура 270°С и обикновено налѣгане надъ нарочни металически катализатори се получава бензинъ, нареченъ синтинъ. За получаването на тоя видъ бензинъ се използватъ разните видове въглища торфъ и дърва.

Производството на синтетически бензинъ въ Германия презъ 1937 г. достигнало 600,000, а на моторенъ бензинъ—до 430,000 тона.

Англия, годишното производство на която достига 150,000 тона, заема второ мѣсто отъ държавите въ Европа, изработващи синтетиченъ бензинъ.

Франция, която е лишена отъ достатъчни източници за получаване на течни горива, полага сжщо усилия за създаването подобна промишленостъ. За сега тя произвежда годишно 25,000 тона синтетиченъ бензинъ, обаче, изработена е нарочна програма, споредъ която производството постепенно ще се засили и достигне 300,000 тона, които ще съставляватъ едва 1/10 отъ количеството на необходимия ѝ бензинъ.

Италия сжщо е пристъпила къмъ създаването въ Ливорно, Флоренция и Бари промишленостъ осигуряваща годишното добиване на 300,000 тона въглищенъ бензинъ.

Стойността на синтетичния бензинъ превишава петъ пѣти тая на обикновения бензинъ.

Новаковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

100 БРОЯ „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“.

Настоящият брой е стотния на двуседмичника „Морски прегледъ“.

Въ колонитъ на сто последователни броя, вестникътъ непрестанно и неотклонно следващия своята предназначена целъ: пропагандиране и общественизиране на морската идея върбъ всички родолюбиви българи; даване изчерпателни данни относно различнитъ морски въпроси и военно-морската мощъ на държавитъ; даване сведения за нововъведенията въ корабостроителната техника и напредъка на морското дѣло.

Въ своитъ 100 броя „Морски прегледъ“ се очерта като неуморимъ ратникъ за морското обновление на Родината и установяване необходимостта отъ увеличение на търговския корабенъ съставъ за усиление културния и стопански подъемъ на страната, а също и належащото създаване български воененъ флотъ за защита воднитъ граници на Отееството.

Въпръки затруднителнитъ финансови възможности и чрезмърното увеличение на своя тиражъ, „Морски прегледъ“ продължава да бѣде единствения безплатенъ вестникъ въ Царството, който се изпраща даромъ на своитъ многобройни четци.

Редакцията, въ желанието си да бѣде полезна, моли последнитъ да съобщатъ своето желание относно списването, увеличение и подобрене съдържанието на различнитъ отдѣли отъ вестника.

Съ настоящия брой, редакцията изпраща даромъ книжка четвърта отъ Библиотека „Морски прегледъ“, въ която началникътъ на флота г. контъръ-адмиралъ Ив. Вариклечковъ подъ надсловъ, „Флотъ и авиация“, дава напълно обосновани разяснения за навременниятъ и твърде шуменъ въпросъ относно предимствата и необходимостта отъ въздушнитъ сили и военния флотъ за отбраната на държавитъ.

КОРАБЪ ЗА ПРЕВОЗЪ НА ЦЕМЕНТЪ.

Спуснатъ е на вода новопостроениятъ японски товаранъ корабъ „Киотада Мару“, предназначенъ изключително за превозъ на цементъ.

Корабътъ притежава водоизмѣстване 3,700 бр. р. тона, газене 5'21 метра и товарни помѣщения съ обемъ 2,635 м³. За полесното натоварване и разтоварване на цемента, долнитъ стени на товарнитъ помѣщения сж съставени отъ наклонени до 45° плоскости, съединени чрезъ електрическо заваряване.

Товаренето на цемента се извършва посрѣдствомъ сгжстенъ въздухъ. За целта кораба притежава съответното помпено устройство съ тржбопроводъ за всички товарни помѣщения. Подъ действието на помпитъ и сгжстения въздухъ, цемента се всмуква и чрезъ тржбитъ се разпрѣсква въ товарнитъ помѣщения гдето се наплѣстява, а въздуха чрезъ нарочнитъ филтри се освобождава отъ последнитъ остатѣци на цементовия прахъ и се изсмуква обратно отъ помѣщенията.

Отдолу, по цѣлата си дължина, товарнитъ помѣщения сж снабдени съ три непрекъснати превозни ленти, движещи се при действие непрестанно отъ кърмата на кораба до отдѣлението за мощнитъ помпи.

Разтоварването на цемента се извършва също чрезъ сгжстенъ въздухъ по следния начинъ: 48 постоянно въртящи се подносвачи загреватъ цемента отъ товарнитъ помѣщения и го стоварватъ върху тритъ превозни ленти, които се движатъ съ скоростъ 61 метъръ въ минута. Чрезъ превознитъ ленти цемента достига въ помпеното отдѣление, подъ нарочнитъ смукачи на две помпи, които всмукватъ цемента и го изхвърлятъ навънъ отъ кораба. Всяка помпа притежава работоспособностъ 150 тона въ часъ.

Необходимиятъ за действието на помпитъ сгжстенъ въздухъ отъ 3 до 4 атмосфери, се доставя отъ намиращитъ се въ машинното отдѣление два въздухосгжститела. Въздухътъ се пресушава, нагрѣва се до 120° и се смѣсва съ цемента преди постѣпването му въ помпитъ.

Последнитъ притежаватъ възможността за изхвърляне смѣсътъ отъ цементъ и въздухъ на далечина 150 и височина 30 метра.

„Киотада Мару“ притежава шесть цилиндровъ—четиритактенъ моторъ съ мощностъ 1,650 конски сили, осигуряващъ кораба да се движи съ скоростъ 13'2 мили.

АНГЛИЙСКИТЪ ТОРПЕДНИ КАТЕРИ.

— Въ последно време въ Англия се извършватъ усилено изпитания за установяване мореходнитъ и тактически качества на торпеднитъ катери.

Презъ 1936 и 1937 год. въ английската корабостроителница „Поверъ“ били построени 12 торпедни катера притежаващи следнитъ данни: водоизмѣстване 15 тона (при пълненъ товаръ 18 т.); дължина 18'3, широчина 4'3 и газене 0'8 метра; 3 дванадесетъ цилиндрови мотора съ мощностъ по 500 к. сили; скоростъ 35 мили (при пробнитъ плавания развили много по-голяма скоростъ), въоръжение: две 457 мм. торпедни тржби. Обслужватъ се отъ 2 офицери и 8 моряка. Районъ на действие 1,000 мили, обаче не се даватъ данни при каква скоростъ.

Презъ януари настоящата година сж заложени въ строежъ още 9 торпедни катера отъ сжщия видъ.

Построени сж и извършени опити съ новъ видъ торпедни катери „М. Т. В.—101“ и „М. Т. В.—102“, притежаващи следнитъ данни: водоизмѣстване 28 тона; дължина 20'5, широчина 4'39 и газене 0'97 метра; въоръжение: две 533 мм. торпедни тржби и две 20 мм. картечници за противосамолетна отбрана; скоростъ 47'6 мили (при пълненъ товаръ 43'7); районъ на действие при скоростъ 20 мили—450 мили; обслуга 2 офицера и 8 моряка.

— За увеличение състава на своя търговски флотъ, Турция, съгласно изнесеното въ чуждитъ морски списания, поржчала въ Франция постройката на 8 търговски кораба съ общо водоизмѣстване 50,000 тона.

— Въ нѣмската корабостроителница „Нептунъ“—въ Рошокъ, се намира въ строежъ турскиятъ товаропѣтнически корабъ „Етрюскъ“, а въ корабостроителницата „Германия“—кораба „Мораказъ“.

— Презъ 1914 год. Гърция притежавала търговски кораби съ обща вмѣстимостъ 820,000 бр. р. тона. Въ 1931 год. нашата югозападна съседка разполагала съ 1,393,000 бр. р. тона, презъ 1937 год.—1,855,000, а въ настоящата година нейниятъ търговски флотъ въ з л и з а на 1,889,000 бр. р. тона, и превъзхожда шестдесетъ и три пѣти общия тонажъ на нашитъ търговски кораби.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

М О Р Я Ц И.

*Със твърдостъ желъзна и съ въра въвъ днитъ,
Които прииждатъ въ живота ни новъ...
Летиме вредъ, смъло, презъ бури! Вълнитъ
Не спиратъ духътъ ни за подвигъ готовъ!...*

*Насъ бури не плашатъ! Прегради ломиме!
Утъха ний дирумъ салъ въ морската ширъ,
Която ту тиха, ту бурна по нъвга,
Пренася душа ни въвъ другъ нъкой миръ!...*

*Съсъ устремътъ бѣсенъ на новото време
И съ ценното въ нази народътъ що далъ,
Родино, ний твоята участъ коваме...
А свѣтлото утре... е нашъ идеалъ!*

*Остали огнище и бащини кѣщи. —
Далече отъ майки... въ открито море,
Обхождаме вредомъ презъ бури и ноци,
Ний, всъкога върни на дълга синове!...*

Л. М. Щеревъ
у-къ VII-в кл. — Варна.

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

(Продължение отъ брой 98).

Откриване на нови острови.

Западно отъ Санта Мария билъ откритъ другъ голѣмъ островъ.

Последниятъ ималъ дължина 28 лига и билъ нареченъ Фернандина. Колумбовия флотъ хвърлилъ котва близо до брѣга, срещу малко туземно селце. На сушата билъ стоваренъ едина отъ пленниците, който съобщилъ на островнитѣ жители добри вести за чужденците, поради което на испанците билъ указанъ добъръ и приятелски приемъ.

Корабитѣ, подпомогнати отъ мѣстнитѣ жители попълнили запаситѣ си съ прѣсна вода.

На 19 октомври Колумбъ открилъ и завладѣлъ островъ Изабела, който, споредъ твърдението на мореплавателя билъ най-красивия отъ всички острови, които той срещналъ презъ време на своето далечно пътешествие.

На острова испанците открили много и непознати дървета и растения, отъ които вземали образци.

Отъ разговора съ туземците, Колумбъ узналъ, че западно отъ Изабела се намиралъ голѣмъ островъ, назоваванъ съ името Колба, жителитѣ на който притежавали лодки и кораби.

Въ полунощъ на 24. октомври, колумбовитѣ кораби вдигнали котва и провирайки се предпазливо между множество малки острови, достигнали на 26. октомври островъ Куба (Колба), гдето се закотвили срещу устието на една рѣка край източнитѣ брѣгове на острова.

Относно пѣтя, по който Колумбъ следвалъ атъ Санъ-Салвадоръ до островъ Куба сѣщо така, както и при установяване острова на който мореплавателя стѣпилъ за прѣвъ пѣтъ при откриването на новитѣ земи, сѣ-

ществуватъ най-разнообразни твърдения и противоречиви мнения.

Разглеждайки островъ Куба, испанците открили разни домашни птици, черепи на крави (вѣроятно това сѣ били черепи на тюлени, обитаващи водитѣ около острова) и голѣма статуя на жена.

Относно последната Колумбъ изпадналъ въ двоумѣние и не можалъ да установи предназначението на статуята: дали тя била издигната въ култъ на женската красота, или била предметъ на религиозно поклонение.

За проникване, изследване и разузнаване въ вътрешността на острова, Колумбъ изпратилъ двама моряке, които, придружени отъ група индийци, проникнали отъ 2 до 5 ноември въ дѣвственитѣ лѣсове и планинитѣ на острова.

Следъ благополучното си завръщане, испанците съобщили на Колумба, че се срещнали съ обитателитѣ на острова и тѣхниятъ вождъ, които ги посрещнали дружелюбно и съ страхопочитание. Изобщо на бѣлитѣ люде, туземците гледали като на такива изпратени имъ отъ небето

Испанците открили, че жителитѣ на острова пушатъ изъ кѣси лули, натѣпкани съ нѣкакви сухи листа, назовавани отъ туземците съ името „табакъ“.

Споредъ историческитѣ данни, чрезъ това просто откритие на „табака“ (тютюна), въ послѣствие фансиситѣ намѣрили твърде богати и доходни източници на приходи; Тютюна допринесълъ много по-вече за увеличѣние богатствата на испанскитѣ владѣтели отколкото златото, за намирането на което Колумбъ така настойчиво се стремѣлъ. Пренесенъ въ стария свѣтъ, тютюнътъ

въ кратко време станалъ неотложна необходимостъ за страстнитѣ пушачи, като продължава и до днесъ да сѣставлява единъ отъ главнитѣ източници за приходитѣ на различнитѣ държави.

Така сѣщо, въ Куба испанците открили картофитѣ, които пренесли въ Европа. Известно е, че сѣга картофитѣ сѣставляватъ въ нѣкои страни главенъ продуктъ за прехрана на населението.

Туземците дали указания относно благосѣстоянието и търговията на жителитѣ отъ югозападната частъ на острова.

Тѣ съ уплаха разказвали чудновати приказки за намиращитѣ се на южнитѣ острови хора сѣ по едно око, кучешки лица и дълги опашки, а сѣщо и за кръвожадни людоѣди, които водили войни, за да наситятъ своя гладъ съ мѣсото на убититѣ противници.

Вземайки насила пленници отъ островъ Куба: шестима мъже, седемъ жени и три деца, корабитѣ на колумбовия флотъ на 14. ноември 1492 год. вдигнали вѣтрилата и се насочили въ югоизточно направление за търсене и откриване на нови земи и острови.

Привечерь, Мартинъ Аланзо Пинзонъ, който командвалъ кораба „Пинта“, умишлено не обърналъ внимание на сигналитѣ дадени отъ адмиралския корабъ, и подбуденъ отъ алчностъ за намиране златнитѣ руди, за които получилъ сведения отъ своитѣ индийски пленници, изостаналъ назадъ и се изгубилъ въ тъмнината.

Напраздно презъ цѣлата нощъ, на стожерния върхъ на водаческия корабъ се подѣржалъ огънь; Следъ съзоряване било установено, че „Пинта“ е изчезналъ.

Следва-

Куюджуклиевъ

СЕРАФИМЪ ИВАНОВЪ — ВАРНА

Постояненъ складъ и доставчикъ на:

Първокачествени трансмисиони кожени каиши, балата и КАМЕЛАТА, специално нагодени и съ гарантирана трайностъ за вършачки отъ всеизвестни фабрики, всички видове галванизирани и черни водопроводни тръби съ нуждитъ къмъ тѣхъ части, пожарогасители „МИНИМАКСЪ“, ВАНИ, КЛОЗЕТИ, ОМИВАЛНИЦИ, ПЕЧКИ и ГОТВАРСКИ МАШИНИ, разни видове канелки и кранове, електрически материали, динама за вършачки и мелници, електромотори, маркучи, разни видове фурнири и всички останали технически материали.

Предприема всѣкакъвъ видъ електрически и водопроводни инсталации.

ул. „Царъ Симеонъ“ 21
Телефонъ № 25—80

За телеграми:
СЕРАФИМЪ ИВАНОВЪ — ВАРНА

БРАТЯ ТЕНЕВИ а. д.

ИНДУСТРИЯ — ТЪРГОВИЯ — ВАРНА

Индустриално предприятие първа българска химическа фабрика. Единствена на Балканския полуостровъ, най-модерно инсталирана.

Превилигиrowана дипломирана наградена съ златни медали.

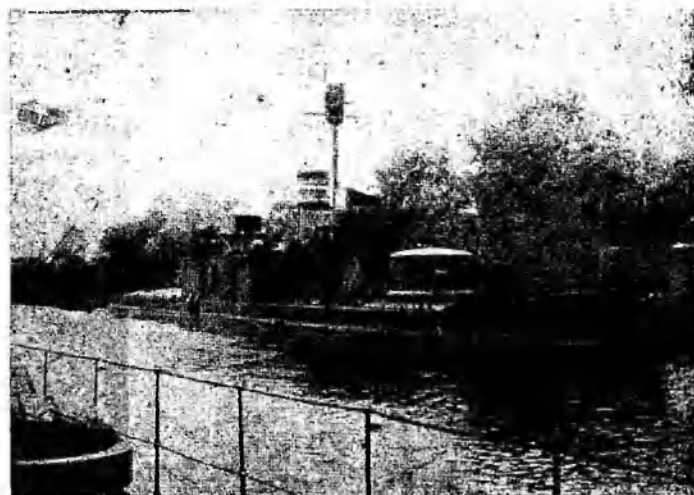
ПРОИЗВЕЖДА:

Сода бикарбонатъ за хлѣбъ, сода карбонатъ кристална за пране, винена киселина — лимонтозу на кристали, плочки, бучки, пудра и течна.

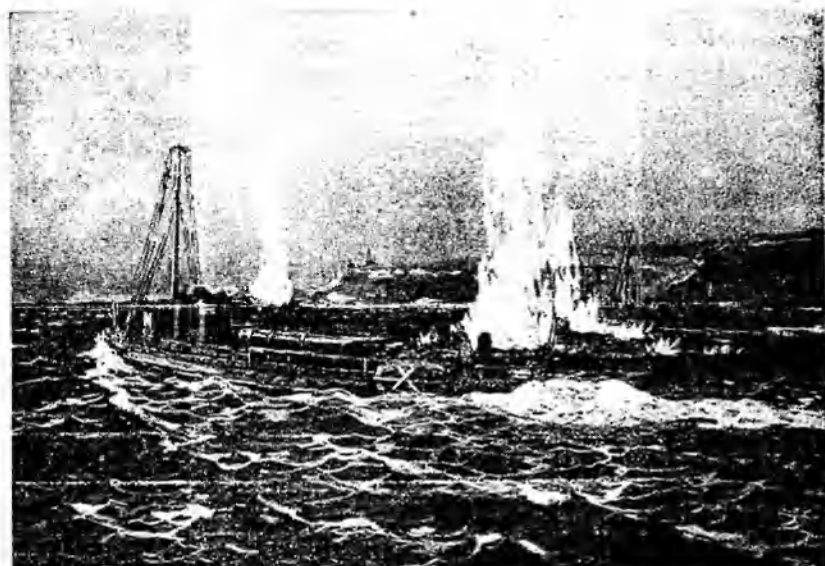
Натриевъ сулфитъ, бисулфитъ, тиосулфатъ, сулфати и др. химически произведения.

Телефони: { Централна Варна 2209
Домъ делегата 2535
2543
Фабрика Девня 4

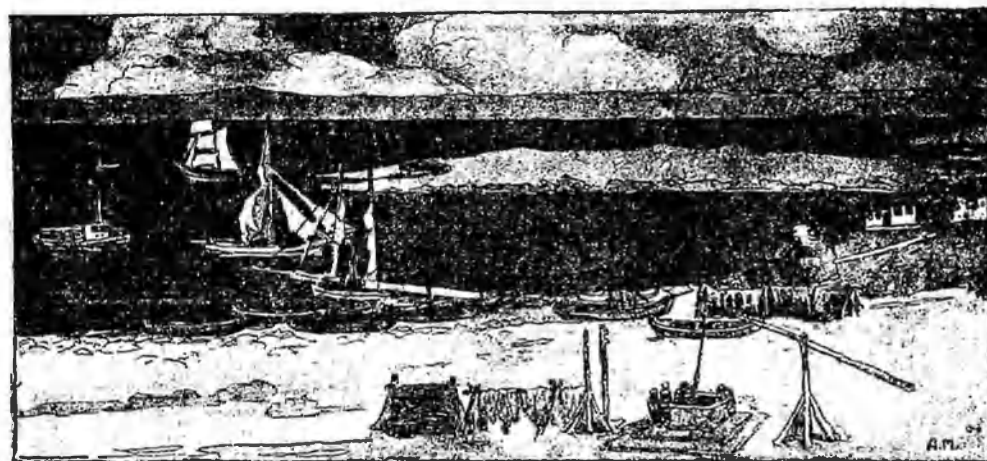
Телеграми: ТЕНЕВИ
ВАРНА.



Югославиянският рѣченъ мониторъ „Морава“.



Нашитѣ торпедоносци при бомбардировката на гр. Варна, 14/27 октомв. 1915 г.
Картина отъ Ал. Мутафовъ.



Край Созополъ

Рисунокъ отъ Ал. Мутафовъ.