

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА

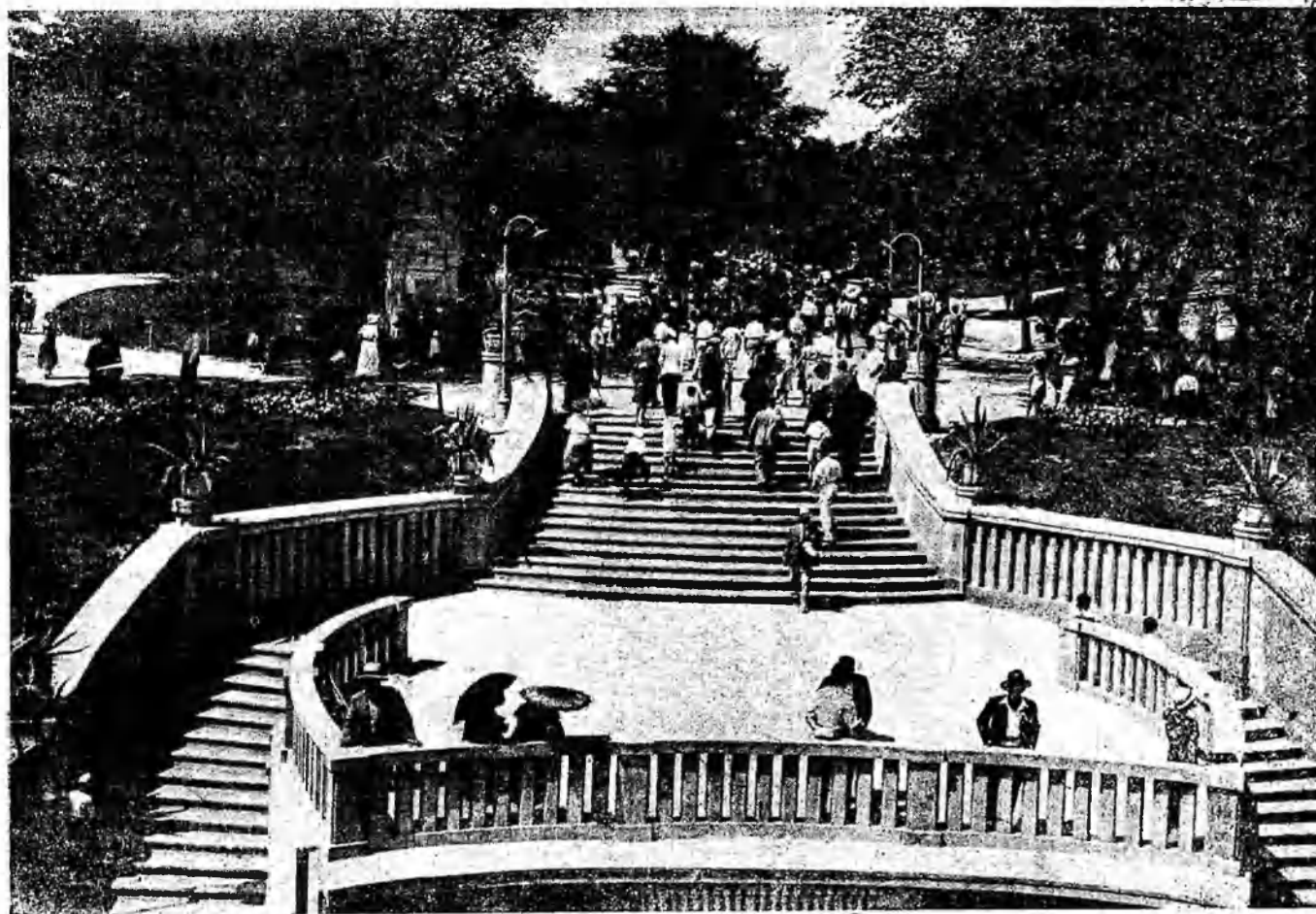
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година III.

Варна, 15 юни 1937 год.

Брой 67.

Не чакай да създаваш флотъ когато те нападнатъ, защото не се копаят
кладенецъ, когато ожеднѣешъ.



Стълбището за централнитъ морски бани на Варна.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Презъ Балканската война отъ личния съставъ на Дунавската флотилия бѣха сформирани нѣколко отряда моряци, предимно кърмчии и миньори, една частъ отъ които се придаде къмъ II-ра наша армия, действаща около Одринъ, главно за обслужване войскитѣ съ сигнализация, телефонни връзки, изпълнение на миноподривни задачи и действия по рѣкитѣ Марица и Арда.

Друга частъ, следъ оттеглянето на турската армия отъ Бунаръ-Хисаръ и Люле-Бургасъ, зае брѣговетѣ на Мраморно море, гдето организира охранна и наблюдателна служба отъ залива Буюкъ-Чекмедже до Ганосъ, като съ подржнитѣ и недостатъчни сръдства постави минна заграда въ прибрѣжитѣ води на Чанта-дере и Шаркьой.

Поставянето на миннитѣ загради било извършено при твърде трудни условия, съ обикновени рибарски лодки.

Въ края на месецъ май 1913 год. заграднитѣ мини при сжщитѣ неблагоприятни условия били извлѣчени изъ водата и пренесени въ Бѣло море.

На 12 и 13 юни с. г. нашитѣ самоотвержени моряци поставили минни загради въ заливитѣ Кавала и Порто-Лагосъ, съ което се възпрепятствало на гръцкия флотъ да наблюдава и обстрелва крайбрѣжието или да стоварва десантъ.

Следъ отстъпването на бѣломорскитѣ брѣгове, моряцитѣ се сгруппирали въ две сборни роти, отъ които едната влѣзла въ състава на Гюмюрджинския, а другата въ Скечанския отряди, съвмѣстно съ които отбранявали западна Тракия отъ нашествието на турския башибозукъ.

Тия минозаградни действия на българскитѣ моряци, извършени при трудни условия, съ недостатъчни и примитивни сръдства, съставляватъ безспорно единъ подвигъ, достоенъ за удивление, съхраняващъ непоколебимата готовност на българскитѣ синове да се жертватъ за защитата на Отечеството.

— За пръвъ началникъ на морската въздухоплавателна служба и основаната на 10 януари 1916 год. водосамолетна станция въ гр. Варна бѣ назначенъ лейтенантъ Преславъ Ляпчевъ.

Последниятъ, изпратенъ въ Германия за усъвършенствуване на своитѣ познания, загина при едно летиение на 10 юни 1916 година надъ островъ Нордернай въ Северното море.

Постжпили статии

621. На вѣтрохода „Стрѣла“.
622. Минни заграждения поставени презъ Свѣтовната война отъ германския флотъ.
623. Подводниятъ флотъ на Япония.
624. Военно-морската програма на Япония.
625. Боеви преимущества на голѣмата скоростъ на военнитѣ кораби.
626. Действията на подводнитѣ минни заградители.
627. За личното въздействие.
628. Стремежъ за строежъ на голѣми надводни кораби.
631. Установяване връзка между десантнитѣ войски, флотъ и авиация.
632. Последнитѣ отъ слабостта на българския флотъ.
643. Въоръжението на подводника.
644. Моретата, които изчезватъ.
645. Комплектуване на офицери въ нѣмския флотъ.
646. Поуки отъ минната война при Портъ Артуръ.
647. Къмъ морето.
648. Сжщността и силата на дълга.
649. Самолетносачитѣ въ съвременната война на море.
650. Нѣкои данни за точността при хвърляне бомби отъ самолетитѣ.
651. Въ Дарданелитѣ.
652. Новото въ морската артилерия.
653. Постановка на рѣшнитѣ минни загради.
654. Миннитѣ заграждения на съглашенцитѣ въ последния периодъ на Свѣтовната война въ Северно море.
655. Действия на подводницитѣ въ позиционния бой.
656. Мѣрки за скритността на подводницитѣ.
657. Тактико-техническитѣ елементи на съвременнитѣ торпеда.
658. Използване на торпедата въ малкия воененъ флотъ.
659. Особености въ развитието на торпедното и артилерийско въоръжение на торпедоносцитѣ.
660. Изъ действията на в л ѣ к а ч а „Варна“.
661. Правила за предпазване на лодкитѣ отъ сблъскване.
662. Опредѣляне разстояние на море.

ОДОБРЕНИ.

621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 631, 632.

НА ПРЕЦЕНКА.

643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Мина „Перникъ“ . . . 1000 лв.
2. Отъ пристанищното управление, Варна сумата . . . 230 лв.
3. Отъ чиноветѣ на 16-и пограниченъ участъкъ, сумата 196 лв.
4. Отъ дружество „Морски Техникъ“ гр. София, сумата 143 лв.
5. Димитъръ Ивановъ отъ гр. Варна касиеръ Б. П. Д-во, сумата 50 лв.
6. Тодоръ Илиевъ т. п. чиновникъ отъ гр. Варна, сумата 50 . лв.
7. Илия Сирмановъ полк. о. з. отъ гр. София, сумата . . . 30 лв.
8. Иванъ Койновъ отъ гр. София, сумата 20 лв.
9. Никола Мазневъ отъ гр. София, сумата 20 лв.
10. Димитъръ Недѣлчевъ отъ гр. София, сумата 20 лв.
11. Димитъръ Г. Фотевъ отъ гр. Г.-Орѣховица сумата . . . 20 лв.
12. Михалъ Димовъ отъ с. Джбровна, сумата 20 лв.

(Следва)

Въ отговоръ на постжпилитѣ 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 отдѣла Поща.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ **МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.**

— Известява се на заинтересованитѣ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжалява, че не може да удовлетвори молбитѣ имъ.

— По липса на мѣсто въ колоната поща, редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

— Известяватъ се сътрудницитѣ да съобщаватъ автора и източника на преводнитѣ статии. Безъ тия данни статии се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

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

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

ЕДИНЪ ИСТОРИЧЕСКИ ЗАВОЙ.

Въ страниците на нашето историческо ми-нало блъсти съ своята очевидна истинност твърде важната и сд-боносна празнота въ-стремежа на българско-то племе къмъ море-то, неговите бръ-гове и ясното съзнание за на-личието на боенъ флотъ, напълно необходимъ за осъществяване-то на народните идеали.

Тая отчужден-ностъ отъ морето и свързаните съ него възмож-ности за стопанско-то и културно пре-успѣване на стра-ната, тая липса на морски бойни сили, съ които да се завършатъ напълно резул-татно и трайно блъскавите по-бедоносни похо-ди на български-те войски изъ бранните поля на Балкана, сж оставили безспорно дълбоки и нерадостни отпечатаци въ вѣков-ното сжществуване на българския народъ.

Едва въ Третото бъл-гарско царство настъп-ва като че ли частица прояснение въ съзна-

нието на тоя народъ, който, съ голѣми труд-ности успѣ да постави началото за изгражда-не на българския флотъ, обаче, Ньойскиятъ ми-ренъ договоръ постави кръстъ на неговото сж-

се формира Морската и рѣчна отбрана, включ-ваша всички морско-полицейски части и по-лицейски кораби, на-следници на бившия во-ененъ флотъ, чий торж-ководство се повѣри

на контъръ-адми-ралъ Ив. Вари-клевковъ — един-ствениятъ досе-га български ад-миралъ на дейст-вителна служба.

Тоя, наистина исторически за-вой въ сжществу-ването на мор-ските части, е ознаменуванъ и съвпада съ сжд-боносния пре-ломъ въ разби-ранията и съзна-нието на българ-ското племе от-носно неотлож-ната необходи-мостъ отъ създа-ването на бойни морски сили за отбраната на Отечеството.

Тоя единственъ въ сжществува-

нето надържавата исто-рически завой, вдъхва надеждата, че съ общи усилия на Царъ и на-родъ, за своята самоза-щита, България ще по-лучи правото на вое-ненъ флотъ за отбра-на на Родината.



Контъръ-адмиралъ Иванъ Вариклевковъ.

сжществуване.

На 6. май н. г., когато цѣлокупниятъ българ-ски народъ възторжено празнуваше деня на храбростта, съгласно Височайшето благово-ление и повеля на Не-гово Величество Царя,

МОРСКА МИСЪЛЪ

МОРСКАТА БЛОКАДА.

Блокадата, като сръдство за водене войната на море намира своето приложение едва въ края на шестнадесетото столѣтие. Историята на морската война не познава въ далечното минало положителни примѣри на блокада подържана по начинъ, сходенъ съ настоящето ѝ провеждане, по причина главно на несъвършенството на бойнитѣ кораби, които въ своитѣ действия сж били напълно зависими отъ вѣтъра и състоянието на времето.

За првъ пѣть блокадата въ по-широкъ размѣръ била приложена въ 1597 год. отъ английския флотоводецъ Лордъ Есексъ предъ Феролъ срещу испанския флотъ.

Така сжщо, въ Англо-холандската война, благодарение на блокадата, английския флотъ успѣ да прекжсне напълно холандската презморска търговия и застави холандскитѣ морски сили, да напустнатъ пристанищата и излѣзатъ на море за откритъ бой съ неприятеля.

Презъ 1654 год. Холандия на свой редъ, посръдствомъ блокиране устие на рѣка Темза, успѣла да сключи при съвършенно благоприятни условия Вестминстерския миръ. Въ продължение на единъ месецъ, прочутиятъ холандски адмиралъ Ройтеръ кръстосвалъ съ своитѣ кораби предъ рѣката и прекжсналъ съвършенно търговскитѣ сношения на Лондонъ. Ценитѣ на различнитѣ хранителни продукти въ тоя градъ се покачили неимоверно много и населението било застрашено отъ гладъ и лишения.

Паралелно съ развитието на морската стратегия, разрастнаха се и начинитѣ за прилагане на блокадата.

Англо-френската морска война презъ осемнадесетиятъ вѣкъ отбелязва множество примѣри за стремелна на воюващитѣ да затворятъ бойния флотъ на своя противникъ въ неговитѣ упорни бази и пристанища. Така, въ 1742/43 год. французскитѣ бойни кораби, въ продължение на 22 месеца били блокирани въ Тулонъ.

Блокадата въ истинската си смисълъ била приложена презъ време на Френско-английската морска война, когато въ 1794 год. френскиятъ флотъ билъ затворенъ въ пристанището Брестъ, отъ кждето можель да излѣзе на море само при източень вѣтъръ.

Господстващитѣ западни вѣтрове, отнемайки възможността на френскитѣ кораби да разкжсатъ блокадата, влошавали и положение-

то на английския флотъ, който често, подгоненъ отъ бѣснѣщата буря се отправялъ за Плимутъ.

Въ 1800 год., следъ поемане командването на английския флотъ отъ Съръ Джонъ Джервисъ, блокадата започнала да се прилага съ присжщата на адмирала неумолимостъ и твърдостъ и пристанището Брестъ се почувствало напълно затворено. Брѣговата охрана непрекжснато наблюдавала британскитѣ бойни кораби, които при всѣко състояние на времето непрестанно кръстосвали предъ френскитѣ брѣгове.

Адмиралъ Нелсонъ продължилъ блокадата, обаче приложилъ новъ начинъ на действие, включващъ примамването на блокиранитѣ кораби въ открито море, за да имъ нанесе съкрушителенъ ударъ.

Така, въ 1804 год. отдалечавайки се отъ френскитѣ брѣгове, Нелсонъ успѣлъ да примамитъ адмиралъ Вилньовъ, който излѣзалъ съ корабитѣ си въ открито море, обаче, подъ натиска на английския флотъ потърсилъ спасение въ Кадиксъ.

Прилагайки своята тактика на примамване, Нелсонъ оставилъ предъ Кадиксъ да кръстосватъ само нѣколко фрегата, като съ главното ядро на флота се оттеглилъ далечъ въ морето. Нѣколко часа следъ излизане на френскитѣ кораби Нелсонъ билъ известенъ и на следния день, въ знаменитото морско сражение при Трафалгаръ решилъ сждбата на съюзния френско-испански флотъ.

Стратегически адмиралъ Нелсонъ билъ на мнение, че блокадата трѣбва да бжде въ връзка съ морския бой, целящъ унищожението на неприятелскитѣ бойни сили.

Голѣмо и решающе значение блокадата оказа въ Американската война, когато севернитѣ щати, за да сломятъ съпротивата и влошатъ стопанския животъ на южнитѣ държави, наложиха блокадата.

Историята отбелязва редица примѣри за блокиране на неутрални пристанища. Въ 1744 г. испанскиятъ флотъ, за да се спаси отъ явно поражение се отзовалъ въ Тулонъ, гдето билъ блокиранъ отъ английскитѣ бойни кораби, които не зачели неутралитета на Франция.

Така сжщо и въ 1759 год., следъ боя при Лагосъ, френскитѣ кораби потърсили спасение въ Кадиксъ, гдето, въпрѣки неутралитета на Испания били заблокирани въ продъл-

жение на 5 месеца отъ английския флотъ.

Следъ създаването обаче, на международното морско право, всѣки корабъ отъ воюващитѣ страни може да престои въ неутрално пристанище до 24 часа, следъ което време, ако не напустне териториалнитѣ води на неутралната държава, длъженъ е да се разоржжи. Презъ време на престоя, противниковитѣ кораби спокойно могатъ да кръстосватъ въ близостъ на пристанището, обаче извънъ териториалнитѣ води, за да причакатъ приютили се въ пристанището боенъ корабъ да излѣзе въ открито море, гдето да го унищожатъ.

Примѣри на подобно разоржжение следъ денонощния престой въ неутрално пристанище дава Руско-японската война 1904 год., въ която рускиятъ линейенъ корабъ „Цесаревичъ“ и три торпедоносца се приютиха въ Цингтао.

Последната Свѣтовна война показва, какво голѣмо значение има блокадата за изхода на междудържавното стълкновение.

Въ тая война блокадата встѣпи въ нова фаза на приложение. Въпрѣки своята отдалеченостъ отъ германскитѣ брѣгове, британскитѣ морски сили, които се намираха често въ базата на Оркнейскитѣ острови, съ своята внушителна мощъ поддържаха далечна блокада на нѣмското крайбръжие.

Благодарение на тая блокада Германия бѣ откжсната отъ свѣта и бѣ подложена на економично и стопанско задушване. Обреченъ на гладъ и лишения, съпротивителната сила на германския народъ бѣ значително сломена.

Какво значение има блокадата подчертаватъ въ настояще време испанскитѣ събития.

Въпрѣки напредването на националистическитѣ войски въ Бискайската областъ, Билбао още не може да капитулира, защото пжтътъ за подвоза на хранителни продукти, бойни материали и войски откъмъ морето е свободенъ.

До като не се блокиратъ надеждно пристанищата на републиканцитѣ, военнитѣ действия ще продължатъ още дълго време.

Блокадата се прилага всѣкога отъ по-силния на море, а международното право се зачита винаги отъ послабия, който не е въ състояние да се бори за устояване на своитѣ права.

Д. Карагѣзовъ.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Мрежените противоподводни загради въ Дарданелите и Босфора презъ Свѣтовната война, 1914—1918 година.

Веднага съ намѣсването на Турция въ Свѣтовната война, английските подводници постоянно и съ успѣхъ се опитваха да се промъкват въ Проливите и Мраморно море.

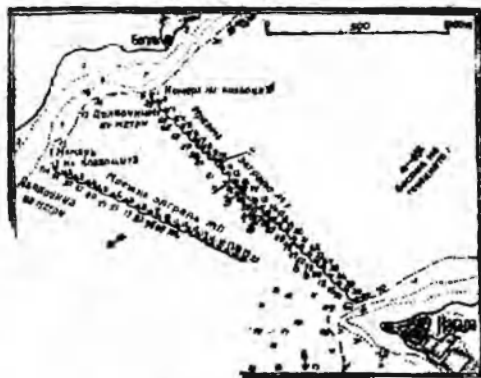
Върѣки силната охрана и минните загради на Проливите, на 25 май 1915 год. единъ подводникъ успѣ да проникне до Цариградъ и потопи съ торпедо стоящия предъ турската столица германски корабъ „Стамбулъ“. Изстреляното второ торпедо не попадна въ целта, а се взрива и повреди кея. Този случай даде поводъ за пълното преграждане на Проливите за да се предотврати подобенъ опитъ, съ тягостно влияние на турското столично население.

Мѣстните условия въ Проливите дълго създаваха впечатление, за невъзможността да се изпълни този проектъ, най-вече поради голѣмитѣ дълбочини, на мѣста до 100 метра каменистото дъно и силните течения, скоростта на които достига до 3—4 мили.

Презъ юни 1915 г., безъ огледъ на загубите, проривите на неприятелските подводници зачестиха, което оказа сериозно влияние на военните действия на полуостровъ Галиполи и развълнува силно крайбрежното население. Ето защо командующиятъ турскиятъ морски сили, контръ-адмиралъ Сушонъ се обърна къмъ главното командване въ района на Проливите съ настойчива молба за съвършенното преграждане на тѣснините, по начинъ, да се прекъсне преминаването на неприятелски подводници въ Мраморно море. Той обаче получи отказъ и се принуди самостоятелно, съ сръдствата на флота да постави въ Дарданелите, мрежени загради. За това трѣбваше да се преодолеятъ множество препятствия и следъ дълги дипломатични преговори се удаде да се умаловажи поставениятъ отъ турците предлогъ, за липса на достатъчни количества материали, необходими за мрежни загради. Доставени бѣха отъ складовете на въздушния желѣзенъ пѣтъ голѣмо количество бракувани стоманени вжжета, не съвсемъ съответствуващи за своето ново назначение, но все пакъ пригодни. Съ подържката на сухопътното командване се събраха значителни количества материали отъ разоржението на вжжените желѣзни пѣтища въ страната. Главниятъ

источникъ на мрежезаградните материали бѣ турскиятъ морски арсеналъ, кждето отъ десетки години бѣха натрупани множество котви, вериги, вжжени звена, плавци, стоманени вжжета и др. въ по-голѣмата си частъ лежащи разхвърлени, покрити съ прахъ и ръжда. Пазителътъ на тѣзи изоставени богатства, стариятъ турски капитанъ отъ запаса, отначало се възпротиви на тоя необикновенъ разходъ на материали, но най-подиръ се подчини на неизбѣжността, тежко въздъхвайки и викайки Аллахъ за свидетел на своето безсилие.

Скица на мрежените загради при Дарданелите.



- 1) Неприятелски подводникъ, попадналъ въ мрежата на 13.VIII. 1915 г.
- 2) Английски подводникъ, попадналъ въ мрежата на 4.IX. 1915 г.
- 3) Мрежата при плавецъ № 14 разкъсана отъ промъкнащ се неприятелски подводникъ, който се върна обратно.
- 4) Неприятелски подводникъ, промъкналъ се под мрежата при плавецъ № 16 на 17.X. 1915 г.
- 5) Неприятелски подводникъ, при промъкването си събралъ мрежа съ дължина 110 и ширина 70 метра.
- 6) Мѣста, въ които неприятелските подводници на 26.X. 1915 г. гж. завършвали безрезультатни опити да се промъкватъ презъ заградата.

На широкото мѣсто въ пристанището, около 100 турски моряци, отлично научени да работятъ съ стоманени вжжета, плетѣха голѣми мрежи съ дължина 60 и ширина 30 метра въ клетки 4 на 4 метра. Плаващата товарна стрела, съ подемностъ 20 тона, усилено започна да изважда голѣмитѣ бѣчи съ котвите и вжжетата, намиращи се въ Цариградското предпристанище, които натоварени на вѣтроходи се изпращаха въ Дарданелите.

Командирътъ на линейния корабъ „Хайрединъ Барбароса“, Лорей, старшиятъ офицеръ на „Тургутъ Старшия“ и 60 турски моряци, на 27 юни заминаха за Дарданелите и започнаха усилено поставяне на мрежната заграда. Къмъ 17 юли 1915 г. две трети отъ заградата бѣ поставена на мѣсто. Горниятъ край на за-

градата се задържаше съ плавци, закотвени на разстояние 60 метра единъ отъ другъ. За по-голѣма плавкостъ на мрежите, последните бѣха прикрепени къмъ дървета, поставени между два плавци. Мрежопоставянето започна отъ страна на Галиполи. Къмъ сръдката на плавателния пѣтъ, следствие силното течение, котвите на плавците трудно се задържаха на желаното мѣсто.

При извършване на работата се придоби цесенъ опитъ, който въ последствие се използва. Емѣсто дървета, за подържане мрежите се поставиха празни минни корпуси, а къмъ долната частъ — за да не се отнася отъ течението се привързваха стари каменни орждейни ядра, които въ голѣмо количество се търкаляха по фортовете.

Допълнителното закрепване на мрежите къмъ плавците се осъществяваше съ здрави, малки вериги.

Работата по заграждането бѣ открита отъ зорките очи на неприятелските летци. По нѣколко пѣти на день надъ Проливите се появяваха ескадрили отъ 3—4 самолети, които хвърляха бомби за да разрушатъ заграждането. Благодарение противовъздушната отбрана, неприятелските самолети бѣха принудени да се държатъ на голѣма височина, вследствие на което бомбите не попадаха въ целта.

На 26 юли 1915 г. заградата бѣ завършена.

До 6 августъ сжщата година се постави мрежена заграда въ устието на Босфора, отъ форта Тели до Маджарската плитковина. Тази заграда бѣ дълга 650 метра. Между 14 плавци висѣха 11 мрежи, които достигаха до морското дъно. За излизане на кръстосвачите „Гьобенъ“ и „Бреслау“, между четиринадесетия плавецъ и Маджарската плитковина бѣ оставенъ проходъ, съ широчина 125 метра. Въ противоположностъ на Дарданелите, дълбочините и течението въ Босфора не пречеха на работата. Следъ завършване заградата въ Босфора веднага започна подобрене тази въ Дарданелите, която имаше 28 плавци съ 25 мрежи, образуващи завеса, дълга 1550 метра. Подобрието се състоеше въ удълбочаване мрежите, за да се осигури невъзможността отъ промъкването на неприятелски подводници подъ тѣхъ.

Дебелитъ, мжно огъващи се стоманени вжжа, чиято обработка изискваше голъми усилия, увеличаваха теглото на мрежитъ, вследствие на което плавцитъ, притежаващи и безъ това малка плавкостъ, се претоварваха.

На 14 августъ 1915 г. бѣ установено първото заплитане на неприятелски подводникъ въ заградата.

Въ продължение на нѣколко минути той изплава 2 пѣти на повърхността и попадна подъ силния обстрелъ на турскитъ батареи въ района на заградата, но не пострада, тъй като следъ нѣколко часа сжщиятъ потопи въ пристанището Акбаши нѣколко кораби. Отъ огъня на собственитъ батареи бѣха потопени 4 плавци и заедно съ тѣхъ потънаха 4 мрежи, две отъ които въ последствие се подигнаха и поставиха на мѣсто. Следъ двудневна усиlena работа, благодарение на резервнитъ мрежи, направениятъ проходъ бѣ отново затворенъ.

Въ последующитъ дни, по изискването на генералъ Лиманъ Фонъ Сандерсъ бѣ поставена мрежена заграда предъ пристанище Акбаши, имаща предназначение да защити отъ действието на неприятелскитъ подводници стоящитъ на котва кораби. Въ това пристанище се задържаха всички превозни кораби предназначени за петата турска армия, действаща въ Галиполския полуостровъ, вследствие което въ Акбаши подводниците имаха ценни обекти за атака.

Постепенно, нѣкои мрежи отъ заградата на Дарданелитъ, съ дълбочина 35—40 метра се замѣняваха съ такива отъ 70 метра.

Нееднократно се забелязваха опити на неприятелски подводници да се провратъ презъ мрежената заграда. Често тѣ постигаха успѣхи, причинявайки значителни повреди на мрежитъ. Това предизвика поставянето на втора заграда, паралелна на сжществуващата и по този начинъ се затрудни прорива на неприятелскитъ подводници.

Противниковитъ самолети проявиха усиlena дейность и забелязаха на време всички промѣни.

За охрана на мрежената заграда служеха нѣколко 15 тонни моторни катери, въоръжени съ 37 мм. автоматически оръдия. Два отъ тѣхъ постоянно бѣха въ дежурство, завързани къмъ опредѣлени плавци на заградата.

Отъ Цариградъ бѣха пренесени голъмъ брой стоманени вжжета, доставени отъ България, освенъ това, на форта Хамидие бѣха намѣрени нѣколко виюшки старъ кабелъ съ които се извършваше подмѣната.

Трудно се набавяха плавцитъ и котвитъ, чийто запасъ, при поставянето на втората мрежна заграда, бѣ почти изчерпанъ. За котви бѣха използвани всевъзможни образци и размѣри: голъми тежки котви, съ здрави дървени пѣртове; съвременни, съ тегло до 2 тона, а така сжщо и мъртви котви, които трудно се задържаха на каменистото дъно.

Изобщо, за поставянето на мрежнитъ прегради бѣха употребени 50 голъми бѣчви, 70 котви, около 9,000 метра котвени вериги и 130,000 метра стоманени вжжета.

Неприятелскитъ подводници, макаръ и съ промеждутъци, все продължаваха да се промъкватъ подъ, или се провратъ съ сила презъ мрежитъ. Поставеното наблюдение установи, че опититъ за промъкване сж правени въ опредѣлено мѣсто и презъ правилни промеждутъци отъ време. На предполагаемото мѣсто поставиха нова мрежа отъ първокачественъ материалъ, съ дължина 110 метра и звена 3 на 3 метри, спускаща се приблизително на 80 метра подъ водната повърхность. Нѣколко дена следъ това, къмъ 25 октомври 1915 г. отъ различни мѣста на Дарданелитъ се получи съобщение за промъкналъ се презъ пролива неприятелски подводникъ.

Сжщиятъ день къмъ 14 часа, се установи, че новата мрежа силно се огъва. Ясно бѣ, че подводникъ съ пълнъ ходъ се е врѣзалъ въ нея.

Внезапно подводникътъ изплава предъ заградата и бѣ взетъ подъ обстрела на моторнитъ катери, следъ което бързо се потопи и следъ 10 минути наново се показа надъ водата съ носъ насоченъ къмъ Нага-

ра Тритѣхъ моторни катера, намиращи се на 60 метра отъ него, откриха огънь, обаче подводникътъ бързо изчезна въ воднитъ дълбини.

Къмъ 16 часа, отъ водата се показа кулата и носовата частъ на подводника, насоченъ къмъ скраната на форта Хамидие. Катеритъ веднага откриха огънь.

Въ тоя моментъ се появиха ескадрили неприятелски самолети, които хвърлиха бомби по катеритъ.

Следъ нѣколко часа подводникътъ бѣ откритъ като излизаше отъ Дарданелитъ.

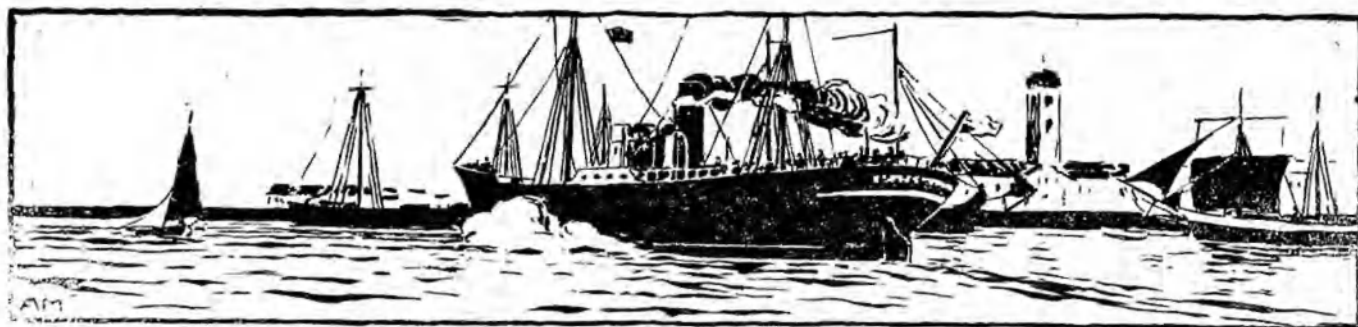
Къмъ края на ноември 1915 год. мрежитъ тежко пострадаха отъ силния северо-западенъ вѣтѣръ. Нѣколко плавци съ мрежитъ и котвитъ бѣха отнесени, а единични такива потънаха. Вътрешното време продължи нѣколко дни и значително затрудни работата по спасяването и поправката на мрежитъ. Съ повреждане мрежнитъ загради се възобнови и дейността на неприятелскитъ подводници.

Често неприятелскитъ кораби обстрелваха района на мрежнитъ загради.

Така сжщо и противниковитъ самолети развиваха усиlena дейность. Въ началото на декември, при лека сутринна мъгла, неприятелскитъ самолети, по течението, източно отъ мрежната заграда, отъ височина 400 метра хвърлиха множество бомби снабдени съ парашути и плавци, които носени отъ течението, следваше да достигнатъ и се взривятъ въ мрежитъ. Катеритъ унищожиха бомбитъ съ пушенъ огънь.

Въ Германия бѣха поръжчани голъмъ брой нови плавци и стоманени вжжа, които бѣха доставени въ Цариградъ по освободения желѣзень пѣтъ презъ Сърбия. Съ оттеглянето на англичани и французи отъ Галиполския полуостровъ и прекратяването на Дарданелската операция се привърши и подводната война въ Мраморно море. Мрежнитъ загради обаче, при Нагара и Босфора останаха до края на войната и изпълниха много добре своето предназначение.

Преведе: Кутевски.





МОРСКИ ВЕСТИ

УКРЕПЯВАНЕТО НА ПЕНАНГЪ.

Съгласно съобщенията от английското адмиралтейство, предстоящо е укрепяването на пристанището Пенангъ.

Последното, както е известно, на 28 октомври 1914 год. бѣ атакувано отъ действащия въ Индийски океанъ нѣмски кръстосвачъ „Емденъ“, като намиращиятъ се на кота тамъ руски кръстосвачъ „Жемчугъ“, бѣ потопенъ.

Ето защо за отстранение възможността отъ повтарянето на подобно смѣло нападение при евентуални бѣдещи действия на море, адмиралтейството решило да укрепи, снабди и превърне пристанището Пенангъ въ помощна упорна база на английскитѣ морски сили, действащи въ Далечния изтокъ.

Съ създаването на нова база, въ близостъ на първостепенната такава Сингапуръ, се осигурява напълно надеждната охрана на плавателния пътъ въ протока Малака.

На първо време ще бждатъ съградени необходимитѣ съоръжения за защита на пристанището отъ действията на подводницитѣ и самолетитѣ.

Пенангъ е наименованието на острова, а самото пристанище се нарича Георгтоунъ, който градъ се населява отъ 123,000 жители, предимно китайци.

Посрѣдствомъ желѣзенъ пътъ и редовни корабни съобщения, Пенангъ е въ връзка съ Сингапуръ.

Досегашната защита на острова се състои отъ два стари форта, малки войскови отдѣления и отрядъ доброволци.

СЪСТОЯНИЕТО НА ТЪРГОВСКИЯ ФЛОТЪ.

Въ началото на настоящата година свѣтовниятъ търговски флотъ е ималъ следния съставъ:

	въ действие	въ пострѣйка
Англия	17,183,000 т.	629,000 т.
Америка	9,434,000 "	1,872,000 "
Норвегия	4,054,000 "	17,000 "
Япония	3,826,000 "	7,000 "
Германия	3,708,000 "	42,000 "
Франция	2,973,000 "	245,000 "
Холандия	2,204,000 "	48,000 "
Гърция	1,801,000 "	201,000 "
Швеция	1,507,000 "	46,000 "
Дания	1,134,000 "	26,000 "
Др. държ.	13,016,000 "	521,000 "
Всичко	60,840,000 "	3,704,000 "

ПАНТЕЛЕРИЯ.

Неотдавна въ чуждестраната и наша преса се появила редица съобщения относно мѣрkitѣ, които е взело италианското правителство за бързото укрепяване на островъ Пантелерия и превръщането му въ първостепенна морска база.

Островътъ се намира на 12° източна дължина и 34° 45' северна ширина, приблизително въ срѣдата на плавателния пътъ между островъ Сицилия и северния африкански брѣгъ.

Отдалеченъ е 44 мили (72 клм.) отъ носъ Бонъ на Тунисъ и отстои 60 мили (111 клм.) отъ островъ Сицилия. Тѣзи разстояния съставляватъ ширината на плавателнитѣ пътища отъ двѣтъ страни на острова, които водни пространства следва при евентуални действия на море, да бждатъ охранявани и наблюдавани.

Пантелерия отстои приблизително на 135 мили (240 клм.) отъ островъ Малта и на 110 мили (202 клм.) отъ френското африканско пристанище Бизерта.

Островътъ има вулканически произходъ, принадлежи къмъ италианската провинция Трапани и обхваща площъ отъ 83 кв. километра.

Най-високата частъ на острова е планината Монтаниа Гранде, чийто връхъ се издига на 836 метра отъ морското равнище.

Островътъ се населява отъ 9200 души. Голѣмата извитостъ на неговия брѣгъ образува множество заливчета и естествени, добре защитени мѣста, напълно пригодни за котвени стоянки.

Заливътъ Пантелерия въ последно време чрезъ дълбачки се почиства и удълбочава, за да се осигури възможността да заставатъ на кота и голѣми, дълбокогазещи кораби.

Голѣмото стратегическо значение на островъ Пантелерия е очевидно, и взетото отъ италианското правителство решение е напълно целесъобразно.

Очаква се въ скоро време островътъ да бѣде окончателно укрепенъ и снабденъ съ всички съоръжения за използването му като първостепененъ упоренъ пунктъ за италианскитѣ морски сили.

— Норвежкия морски бюджетъ за 1937 година възлиза на 12.7 милиона крони (257.4 милиона лева).

Приблизително една трета отъ тоя бюджетъ е предназначенъ за пострѣйката изключително на нови бойни кораби.

„ЛУЗИТАНИЯ“

На 7 май 1915 г. презоканския корабъ „Лузитания“ бѣ потопенъ отъ нѣмския подводникъ „У 20“.

Тѣй като въ кораба се намирили голѣми количества злато и скъпоценни камъни, дълги години следъ приключване на Свѣтовната война различни водолазни здружения предприеха усиленото търсене на потъналия корабъ.

Мѣстонахождението на „Лузитания“ бѣ установено презъ 1935 год. отъ водолазъ, снабденъ съ бронирано облѣкло за спущане на голѣма дълбочина.

Развалината на кораба бѣ намирена близо до южния брѣгъ на Ирландия, на една дълбочина отъ 90 метра.

Въ последно време чуждата преса уповести, че презъ месецъ априлъ н.г. била предприета усилената подготовка по извличане вътрешното съдържание на кораба.

За проникване въ помѣщенията на „Лузитания“, посрѣдствомъ взривове били отворени множество входове.

Правото за извличане отъ морското дѣно богатствата е получило сдружението Argonaut, което за целта разполага съ специално построениятъ и съоръженъ съ всички необходими приспособления корабъ „Офиръ“.

Презъ време на предстоящата работа е предвидено да се извършатъ и редица кинематографически снимки.

БРОЯТЪ НА ДЕЙСТВУВАЩИТЪ ГЕРМАНСКИ ПОДВОДНИЦИ.

Както е известно, Германия заема първо мѣсто въ даването голѣмъ гласъкъ на подводната корабостроителна техника и създаването на многоброенъ и дееспособенъ подводенъ флотъ презъ Свѣтовната война.

Известни сж резултатитѣ отъ безпощадната подводна война, която, ако бѣ започната неочаквано и бѣ водена съ по-голѣмъ брой подводници, Свѣтовната война би имала съвършено другъ край.

Общо, презъ това велико стѣлкновение на народитѣ Германия е действувала съ 393 подводника, а въ края на войната въ нѣмскитѣ корабостроителници се намирили въ усиленъ строежъ 414 подводника.

Първиятъ нѣмски подводникъ „У 1“ билъ окончателно готовъ и влѣзълъ въ строя презъ 1906 год. Куюдж.

ПРЕИМУЩЕСТВАТА НА МАЛКИТЪ ПОДВОДНИЦИ.

Малките подводници, съ водоизместване до 250 тона притежават редица преимущества, от които най-важни сж възможността за бързо потапяне, повъртливост и маневриране въ подводно състояние.

При настоящето развитие и напредък на въздушните сили и средствата за противоподводната война, особено при действие въ стѣснени водни райони, където всѣкога е възможно внезапното появяване на неприятелските самолети и бойни кораби, наложително е подводниците да притежават способността да се потапят въ най-кратко време и търсят защитата въ морските дълбочини.

Скоростта на потапянето на първите нѣмски подводници, типъ „У Б“ била 22 секунди. Сега обаче, благодарение на специално устроените водоеми (цистерни) за бързо потапяне, единъ 250 тоненъ подводникъ може да се потопи за 15 секунди.

Малките подводници, освенъ економията въ стойностъ, материалъ и личенъ съставъ, даватъ още и такава по отношение времето за построяката.

Това е една отъ основните причини, които заставили нѣмците въ началото на Свѣтовната война да пристѣпятъ къмъ масовата постройка на малки подводници отъ вида на „У Б“ и „У Ц“.

Гибелта на малкия подводникъ по-безболезнено се отразява на подготовката и воденето на подводната война, която има голѣма вѣроятностъ за успѣхъ при развъртането и действието на значителенъ брой подводници.

Подводниците съ малкъ тонажъ притежаватъ ограничена видимостъ и едва очертаващъ се надъ водната повърхностъ силуетъ. Въ такъвъ случай, корабното и въздушно разузнаване по-трудно ще могатъ да откриятъ малкия подводникъ въ надводно състояние, тъй като надводните части отъ неговия корпусъ сж значително по-низки отъ тия на голѣмия подводникъ.

Това особено е важно, когато подводникътъ ще бжде принуденъ да излѣзе на повърхността за зареждане на акумолаторитѣ.

Имайки предвидъ, голѣмата скоростъ на потапяне, възможността за бърза постройка, икономията въ материали, личенъ съставъ и парична стойностъ, а сжщо така ограничената видимостъ, установява се съ положителностъ, несъмненното използване и бойно преимущество на малките подводници предъ тия, притежаващи по-голѣмо водоизместване.

Отъ руски: Димитровъ.

НОВАТА ПРИДОБИВКА НА АВСТРИЙСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ ПО ДУНАВА.

На 21 априлъ отъ корабостроителницата Корнойбургеръ, при голѣма тържественостъ билъ спуснатъ на вода, новопостроениятъ товаренъ, моторенъ корабъ „Лаудонъ“, най-новата и усъвършенствуванa придобивка за австрийското корабоплаване по Дунава.

Първите два кораба отъ сжщия видъ: „Принцъ Ойгенъ“ и „Ерцхерцогъ Карлъ“ сж вече въ действие, а четвъртиятъ, носящъ легендарното име, свързано съ нашата история — „Радецки“, се намира въ постройка и ще бжде спуснатъ на вода презъ лѣтото на настоящата година.

Корабътъ представлява последната дума на корабостроителната техника. Снабденъ е съ петцилиндровъ двутактенъ дизелмоторъ и се движи посрѣдствомъ единъ четирикриленъ винтъ.

Притежава следните данни:

Водоизместване	250 тона
Дължина	68'00 метра
Ширина	8'60 метра
Височина надъ водолинията	3'00 метра
Газене при пълни цистерни съ гориво (47 тона) и вода (13 тона) . . .	1'19 метра
Газене при товаръ отъ 380 тона	1'60 метра
Газене при товаръ отъ 600 тона	2'05 метра

Освенъ за пренасяне на различни товари, корабитѣ сж предназначени и за влачене на шлепове. Поради това, тѣ притежаватъ модерни устройства за закачане и задържане на дебелиятъ влѣкачни вжжеа, които приспособления сж нагодени да се обслужватъ отъ единъ човѣкъ.

Въпрѣки, че натоварването и разтоварване на различните стоки се извършва по механически начинъ отъ специалните пристанищни съоръжения на брѣга, корабитѣ притежаватъ и товарни стрели привездани въ движение посрѣдствомъ електричество.

Корабътъ притежава още централно водно отопление и 2 прожектора.

При извършенитѣ пробни плавания на 16 априлъ н. г., корабътъ „Принцъ Ойгенъ“ безъ товаръ е развилъ срѣдна скоростъ 21'75 километра въ часъ.

Сжщиятъ корабъ съ товаръ 200 тона, влачещъ 4 шлепа съ общъ товаръ 1900 тона, се движилъ срещу течението съ скоростъ 6; а по течението на рѣката — съ 13'1 километра въ часъ. Куюджуклиевъ.

БЪРЗА ПОМОЩЪ ЗА ВОДОСАМОЛЕТИ.

За даване бърза помощъ на претърпѣли злополука водосамолети, по настоящемъ въ Америка е построенъ специаленъ катеръ, снабденъ съ необходимитѣ приспособления и повдигателна стрела.

Последната служи да поддържа самолетитѣ надъ водата до изправяне повредитѣ на мотора или корпуса. Намиращитѣ се на катера съоръжения, даватъ пълна възможностъ за бърза поправка на самолетитѣ.

Ширината отъ 4 метра и сравнително плоското дѣно, осигуряватъ на катера голѣма устойчивостъ.

Последниятъ притежава водоизместване 21 тона и е снабденъ съ 4 мотора отъ по 300 к. с., способствуващи да развиватъ скоростъ 39 мили (72'1 клм.) въ часъ, достатъчна за бързото достигане мѣстото на злополуката.

На долната си палуба катерътъ притежава добре устроенъ лазаретъ, така, че той едновременно изпълнява службата на спомагателенъ, спасителенъ и болниченъ корабъ. Д.

„ЛУДОТО ТОРПЕДО“.

Така е наречено новото италианско парашутно торпедо, служащо като главно оръжие и срѣдство за борба отъ новитѣ типове торпедоносни самолети.

За появата на новия видъ торпедо, въ чиято конструкция сж отстранени редица сложни механизми на обикновеното торпедо, се съобщилъ въ миналитѣ броеве на двуседмичника „Морски прегледъ“.

Чуждата преса оповестява, че презъ месецъ мартъ, въ италианския флотъ били направени нови опити съ парашутното торпедо, които дали твърде добри резултати.

Парашутното торпедо се използва за действие срещу кораби стоящи на котва въ пристанище или заливъ, гдето се спуща отъ голѣма височина. При падането си въ водата, вжжеатата на парашута, които сж пропити съ особенъ химически съставъ, при докосване на водата се запалватъ и изгарятъ. Така торпедото се освобождава отъ парашута и започва своето движение.

Кърмилото на торпедото е така нагласено, щото последното извършва непрестанни кржгообразни движения, докато се удари и взриве въ нѣкой корабъ или пристанищната стена.

Подробни данни за устройството на „лудото торпедо“ липсватъ.

Съобщава: Ст. Славчевъ.

Г Р А Д Ъ В А Р Н А.

Градът Варна е разположен на бряга на Черно море в най-красивата част на едноименния залив.

На това живописно и удобно място, в предхристиянската епоха, около 570 години пр. Хр., според хийския поет-историк Скимнос, е била основана от милетчаните търговската колония Одесус. Тази колония се развивала бързо и в кратко време се превърнала в първостепенно търговско пристанище на „Понтус Евксинос“.

Околностите на новия град били населявани от гетите и племето от тракийски произход кробизи. За това свидетелствуват намиращите се още следи от надколни жилища в Гебедженското езеро. Кробизите и гетите сж били предимно земледелци и скотовъдци и сж обработвали обширните земи около Варна. Търговците-милетчани сж товарили от Одесус храни, добитък и кожи срещу произведения, които сж внасяли от други страни. Поради оживената търговия, градът е заобиколен много и е бил една от най-важните колонии по черноморското крайбрежие.

Към 334 год. пр. Хр. македонският цар Филип II в похода си срещу даките стигнал до Одесус, който попада под неговото влияние.

През времето на Александра Велики, градът процъфтял, търговията се разрастнала и било необходимо да бъдат счени златни и сребърни монети с името на Александра Велики и неговия приемник Лизимах.

В последствие римляните, при завладяването на Балканския полуостров завоювали Одесус, подобрили пътищата, осигурили използуването им, и давайки широки условия за свободно пристанище, създали отлични възможности за процъфтяването на града. През това време Одесус е бил на върха на своето благоденствие. Изкуствата в града сж били на завидна висота: в чест на боговете—закрилници на града, сж били строени голъми и изящни храмове, като многобройни бронзови и мраморни статуи сж украсявали обществените места и домовете на богатите одесусчани.

Градът е бил благоустроен и снабден с водопровод. Търговията била оживена. От богатата Скития, днешна Добруджа, сж били изнесени храни за Рим, Сирия и други страни.

През време на римското владичество, градът е бил опасан с солидни крепости, благодарение на които той е устоявал на многократните нашествия на различните варварски племена.

В съществуващия по настоя-

щемъ богатъ археологически музей въ Варна, се намиратъ множество паметници и предмети отъ миналите епохи, които потвърждаватъ тогавашното значение на града, неговото благосъстояние и напредъкъ въ областта на културата и изкуствата.

За последенъ път, името Одесусъ се споменава по поводъ на единъ византийски походъ срещу славяните презъ 595 г. сл. Хр. Отъ тогава насамъ, въ всички известни до сега ръкописи, паметници и др. Одесусъ се назовава съ името Варна. Произходътъ на това име историкътъ не е още точно установилъ. По този въпросъ сжществуватъ нъколко предположения, обаче все още липсватъ достатъчно убедителни доказателства, за приемането на нъкои отъ тяхъ.

Българите, следъ настаняването си въ северната частъ на Балканския полуостровъ, подъ предводителството на храбрия ханъ Исперихъ превзели Варна въ 679 год. сл. Хр. Въ Акрополиса (една частъ отъ която е запазена и до днесъ и се нарича по настоящемъ „Аспарухова кула“) между българския ханъ Аспарухъ и византийския императоръ Константинъ IV Погонатъ билъ подписанъ договоръ, по силата на който се признава учредяването на независимата българска държава. Отъ тогава гр. Варна е неразривно свързанъ сж сждбата на българското Царство.

Следъ дълги и често пъти безуспешни нападения отъ страна на турците, градъ Варна билъ завладянъ отъ султанъ Баязида едва въ 1393 г. Окончателно обаче, турското владичество надъ Черноморските земи се установило следъ прочутата битка при Варна въ 1444 г. между турците, предвождани отъ Мурадъ II и съединените християнски войски на полско-унгарския кралъ Владиславъ III, нареченъ отпосле Варненчикъ, който е падналъ геройски за защитата на християнството въ Европа. Въ това сражение е вземалъ участие и трансилванскиятъ воевода Янъ Хуниади.

Владиславъ се е сражавалъ храбро и първоначално е нанесълъ поражение надъ турските пълчища. Сждено било, обаче, въ тази кръвопролитна битка да загине храбриятъ кралъ-рицаръ, следъ което неговите войски се разпръснали и турците останали единствени господари надъ цълото християнско население на Балканския полуостровъ.

Днесъ, въ честъ на загиналия кралъ-герой на лобното място, всрѣдъ красивъ паркъ, е издигнатъ великолепенъ паметникъ-мавзолей.

Последниятъ, построенъ съ срѣд-

ствата на варненската и варшавска общини се намира на 4 клм. северо-западно отъ града, край шосето Варна—Добричъ.

Презъ Кримската война, въ Варна се намирала главната квартира на съюзното командване на англичани, французи и турци. Презъ тази война градътъ силно пострадалъ отъ холера.

Презъ време на Освободителната война, Варна билъ завладянъ отъ русите на 27 юли 1878 г. и отъ тази дата сждбата на града е вече нераздѣлно свързана сж общата такава на Третото българско царство.

Градътъ се развивалъ твърде бързо и въ скоро време следъ освобождението изпква като единъ отъ най-важните и голъми пристанищни градове на царството.

Варна бѣ най-оживениятъ търговски центъръ, най-голѣмото наше пристанище и единственото отправно място за зърнените храни на златна Добруджа, житницата на нашето Отечество.

Но, Букурешкиятъ миръ въ 1913 г., а по късно и Ньойскиятъ договоръ отнеха почти цълото богато задземие на Варна, който, лишенъ отъ най-голѣмия източникъ за своята търговия започна бързо да запада. Въ замѣна на тая трудно поносима загуба, градътъ въ последно време положи немалъбройни усилия за да се издигне като първостепенно лѣтowiще, културенъ и индустриаленъ центъръ.

Действително, Варна притежава всички условия, които сж необходими за развитието на едно напълно модерно морско лѣтowiще.

Днесъ Варна брои надъ 70,000 жители и е трети по голѣмина градъ въ България.

Градътъ има чудесни околности. Той е построенъ на равна плоскостъ, леко наведена къмъ морето, която дава възможностъ да се вижда необятната морска синева отъ почти всички прави, волящи къмъ морето улици, а лекиятъ морски зефиръ да прониква и въ най-отдалечените квартали на града и да освежава въздуха презъ лѣтните дни.

Модерно благоустроенъ, съ широки китонирани улици, множество красиви паркове, Варна ежегодно промѣня своята физиономия, като печели все по-нови и голъми придобивки, последната отъ които е въвеждането въ действие на новия грандиозенъ водопроводъ „Батова—Варна“, обстоятелство, което напълно задовлява грамадните нужди на града.

Околоврѣстъ града е заобиколенъ отъ хълмове, по които сж разположени прочутите варненски лозя. Тѣзи хълмове запазватъ града отъ вѣт-

рове. Улиците сж широки, павирани, а по-главните и тия въ курортната част на града сж настлани съ китонъ. Градътъ притежава обширни булеварди и обществени паркове, красиви сгради, повечето съ добре уредени градини. Въобще, по своята благоустроеностъ, чистота и постройки, Варна е единъ отъ най-модерните български градове.

Варна има голѣмо и удобно пристанище, нова, красива гара, отъ която се отправятъ и пристигатъ влакове за и отъ всички центрове на царството.

Юго-западно отъ града се намира голѣмото Варненско езеро, свързано съ морето чрезъ изкуственъ каналъ.

Варна е втори културенъ центъръ на България. Въ него има: Висша търговска академия; единствениятъ въ царството морски музей; Варненски Археологически музей, — втори следъ Софийския държавенъ; Народенъ театъръ, който следъ държавния въ София е първиятъ провинциаленъ такъвъ, имашъ модерна сцена и всички съвременни удобства; Библиотека съ обществена читалня, търговско училище, мъжка и девическа гимназия (най-голѣмата такава на Балканския полуостровъ).

Всѣка година въ Варна се устройватъ традиционните музикални тържества, при участието на първостепенните сили на музикалния свѣтъ въ страната. Презъ сезона се устройватъ венециански нощи, и др. забавления презъ нощта, при специално феерично освѣтление.

Всѣка година презъ м. августъ въ Варна се открива мострена изложба, при която участвуватъ всички изложители отъ царството, както и такива на голѣми индустриални предприятия въ странство.

Къмъ края на сезона се устройва сжщо и традиционниятъ селско-стопански съборъ, при който се стичатъ нѣколко десетки хиляди души отъ цѣлата област и манифестиратъ съ своите красиви национални носии.

За развитието на Варна като морски курортъ, въобще като лѣтoviще, говорятъ дадените по-долу цифри за посещението, както отъ страна на лѣтoviници отъ страната, така сжщо и отъ чужбина:

Години	Отъ страната	Отъ чужбина	Всичко
1932	1,412	4,601	6,013
1933	1,535	4,897	6,432
1934	4,869	6,149	11,018
1935	17,575	6,704	24,279
1936	13,099	6,148	19,247

Къмъ данните за чужденците презъ 1934—36 г. ще трѣбва да се прибавятъ ежегодно до 3—4,000 души, минаващи съ малкъ престой презъ Варна, на пътъ за Цариградъ съ кораба на Българското параходно д-во „Царъ Фердинандъ“, специално устроенъ за целта.

Къмъ данните за лѣтoviниците отъ вътрешността на страната следва да се прибавятъ ежегодно още по 14—15,000 души посетители на мострената изложба, а сжщо така и 30,000 човѣка, вземащи участие въ селско-стопанския съборъ.

Варна е градъ на исторически забележителности. Околностите на града криятъ въ недрата си много исторически ценности, нѣкои отъ които, събрани се съхраняватъ въ добре уредения археологически музей, а други, като „Аспаруховата кула“, съ своите подземни ходове и до днесъ сж запазени въ града. Варна разполага съ единствения по рода си въ насъ Аквариумъ, където всѣки може да види фауната и частъ отъ флората на Черно море.

Любителите на природните красоти могатъ всѣко време да посетятъ съ удобни автобуси, леки автомобили или фаетони пещерния манастиръ, така нареченъ „Пѣстъръ“ („Аладжа“), отстоящъ на 18 клм. отъ града, единственъ въ цѣла Европа по своя видъ, издълбанъ въ скали и представляващъ една ценна историческа находка, любимо мѣсто за посещение на лѣтoviници отъ страната и странство.

Непосрѣдствено въ подножието на скалите е построена туристическата хижа „Добротичъ“ на Българския туристически съюзъ Варненски клонъ, „Девненски извори“, втора по голѣмина въ страната, където излѣтниците може да намѣри мѣсто за почивка и пренощуване.

Източно отъ пещерния манастиръ се разстила мѣстността „Узунъ-Кумъ“ — „Златниятъ пѣсѣкъ“, най-дългиятъ и красивъ плажъ по цѣлото черноморско крайбрежие, по протежението на който е създаденъ красивъ народенъ паркъ, съ туристическа хижа и ресторантъ.

Свързанъ е съ града чрезъ новопостроено, първокласно шосе, минаващо край лѣтoviщето „Св. Константинъ“, при което се намира стариненъ манастиръ. Отъ последния по настоящемъ е останало само една църква съ аязмо и прочутата икона на Константинъ и Елена, пренесена отъ набожни монаси изъ Цариградъ.

Това лѣтoviще е единствено мѣсто за пълна отмора и почивка. Притежава великолепа природа, плажъ, топли и студени морски бани, първокласенъ ресторантъ и добре уреденъ хотелъ, стаята на който сж снабдени съ изобилна текуща вода. Редовно автобусно съобщение по

установено разписание го свързва ежечасно съ града.

Това, което творчеството и упоритостта на гражданина сж създали за Варна, се допълва отъ изобилните климатически условия и красотата, съ които природата така щедро е надарила този нашъ вълшебенъ кътъ по крайбрежието, гдето трите фактора: море, слънце и въздухъ се явяватъ въ отлично съчетание.

Климатътъ е морско-континенталенъ. Колебанията на температурите на въздуха и на морската вода сж незначителни, поради което лѣтните горещини сж поносими, а нощите приятно прохладни. Въздухътъ, благодарение на морето е чистъ отъ микроби, пропитъ съ йодови изпарения и озонъ.

Морскиятъ климатъ, подпомогнатъ умѣло чрезъ морски студени или топли бани, както и въздушни, пѣсѣчни и слънчеви такива, лѣкуватъ успѣшно: душевна и телесна преумора, анемия, всички видове застарѣли плеврити, костна, ставна и кожна туберкулози, перитонити, невралгия, неврастения, истерия, ипохондрия, меланхолия, всички видове ревматизмъ, ишиасъ, неправилна обмяна на веществата, подагра, скрофулоза, живеница и други болести.

Плажътъ съ чистъ кварцовъ, дребнозърнестъ пѣсѣкъ е единъ отъ най-добрите по цѣлото черноморско крайбрежие. Морското дъно е гладко и чисто отъ скали и ями, като постепенно се снишава.

Морските бани представляватъ красиви модерни постройки, снабдени съ всички съвременни удобства и възможността за развлечения животъ на плажа, слънчеви бани, морски спортъ, и разнovidни игри на пѣсѣка и въ прохладните морски води.

Обширната приморска градина, която заема голѣма площ по крайбрежието е една гордостъ за Варна.

Дишането край морето е леко, жизнената деятелност на организма е повишена и човѣкъ се чувствува винаги бодъръ и жизнерадостенъ.

Варна е единственото лѣтoviще, въ което освенъ морелѣчението има удобства и възможността за провеждане на системно гроздолѣчение. Презъ месецъ септември градътъ предлага на своите гости най-доброто грозде, известно по своя вкусъ и аромат дори и въ чужбина. Гроздолѣчението, както е известно, освобождава тѣлото отъ всички вредни вещества.

Презъ лѣсенята, въ Варна може да се преживѣе приятно и всѣки я напуска съ тѣга, обаче подмладенъ, уякченъ и съ значително увеличена жизнеспособностъ.

Българско Търгов. Параходно Д-во

ВАРНА.

Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморскитѣ пристанища и Дунава до севернитѣ европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Дания, Холандия и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа отъ три първокласни линейни парахода типъ „РОДИНА“, дружеството поддържа и редовна линия между черноморскитѣ пристанища и всички страни на Близкия Изтокъ, като параходитѣ му посещаватъ редовно Цариградъ, о-въ Родосъ, Хайфа, Александрия и Портъ Сайдъ и факултативно — Бейрутъ, Яфа, Пирея и пр.

Тия последни пътувания даватъ възможностъ въ единъ срокъ не по-дълъгъ отъ 18—20 дни и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за сжщото време, да се видятъ останкитѣ и паметницитѣ на всички древни култури: ЕГИПЕТСКА, АСИРО-ВАВИЛОНСКА, СТАРО-ГРЪЦКА, ВИЗАНТИЙСКА, АРАБСКА и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художество сж още ненадминати. Никое друго пътуване не може да даде толкова разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитѣ най-всестранни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения—два пѣти въ седмицата, и между всички черноморски български пристанища съ луксозния параходъ „Евдокия“.

Освенъ горнитѣ редовни линии, дружеството, презъ лѣтнитѣ месеци, прави извънредни пътувания отъ ВАРНА до ЦАРИГРАДЪ съ параходъ „Царь Фердинандъ“ съ престояване въ Цариградъ 3 дни. Пътуването между дветѣ пристанища трае само 12 часа — една нощъ.

Презъ настѣпващия сезонъ, тия пътувания ще ставатъ по следното разписание и условия:

Т Р Ъ Г В А Н Е О Т Ъ В А Р Н А :

ЮНИЙ	ЮЛИЙ	АВГУСТЪ	СЕПТЕМВРИЙ
23 и 30;	7, 12, 17, 21 и 26;	2, 7, 11, 16 21, 25 и 30;	4, 11, и 15.

Ц Е Н И Н А Б И Л Е Т И Т Ъ З А Е Д Н О М Ъ С Т О :

Горна палуба I	класа въ 2 мѣстна кабина	1900 лева.
Главна „ I	„ въ 2, 3 и 4 мѣстна кабина	1500 „
„ „ II	„ въ 2 мѣстна кабина	1450 „
„ „ II	„ въ 3 и 4 мѣстна кабина	1150 „
„ „ II	„ въ 6 мѣстна кабина	1080 „
Долна палуба III	„	700 „

ХРАНА — пълень дневень абонаментъ (закуска 20 лв., обѣдъ и вечеря по 52 лв.) всички 126 лева дневно, или за цѣлото пътуване 452 лв. Нощуването презъ цѣлия престой въ Цариградъ става на парахода.

За всички изброени линии се приематъ както пътници, така и стоки.

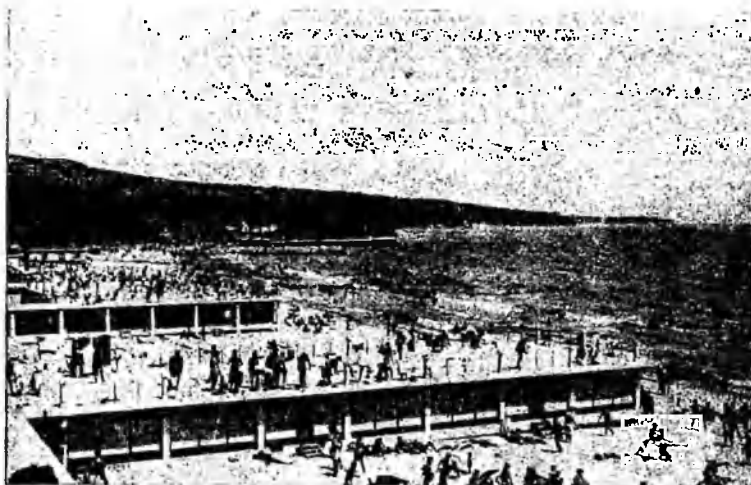
Дружеството си е спечелило хубавото име на добъръ пазителъ на повѣренитѣ му интереси.

За всички необходими сведения, упѣтвания и др., заинтересованитѣ се умоляватъ да се отнесатъ до Дирекцията на дружеството въ Варна и до агенциитѣ на сжщото.



— Морскитѣ
брѣгове сж вра-
титѣ на наше-
то Отечество,
чрезъ които се
влиза въ връзка
съ всички стра-
ни въ свѣта.

— Най-красиви
и благодатни сж
роднитѣ брѣ-
гове, който при-
роденъ даръ
въсѣки бълга-
ринъ трѣбва ви-
соко да цени.



Изгледъ отъ плажи на морскитѣ бани въ Варна и тихъ, сѣнистъ ъгълъ
изъ приморската градина, единствена по уредбата си на
Балканския полуостровъ.

Морето е из-
точникъ на неиз-
черпаеми богат-
ства. Неговитѣ
води и брѣгове,
обилни съ слън-
це и прохлада,
каляватъ тѣлото
и подбодряватъ
душата.

— Море, слън-
це и въздухъ —
три фактора,
които се съчета-
ватъ въ един-
ственото добре
уредено лѣтowi-
ще — Варна.
