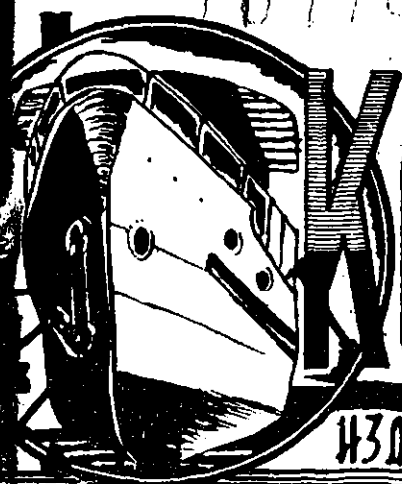




КОРАБОСТРОИТЕЛ

ИЗДАНИЕ ЦА ДЪРЖАВНАТА КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦА

Уредникъ: ГЕОРГИ КОЖУХАРОВЪ

Царь Борисъ III и морето

Нѣма българско сърдце въ което да не извира една искрена любовъ и една безкрайна преданостъ къмъ нашия Върховенъ вождъ: Негово Величество Царь Борисъ е любимецъ въ всички българи. Той е непоклатимата наша вѣра на българския несъкршимъ духъ, българската победа, българския възходъ къмъ едно велико и свѣтло бъдеще.

За това на него единственъ срѣдъ всички монарси въ свѣта е дадено свѣтлото сияние на народенъ царь. Той може да се сравни съ най-големитѣ духовни и политически водачи на народитѣ. Неговото царуване бележи новъ златенъ вѣкъ въ историята на България.

На какво се дължи тази голяма обичъ и преданостъ на българския народъ къмъ своя царь?

Негово Величество е не само царь, той е и приятель, защитникъ, покровитель на своя народъ!

Има ли българска душа която да не е почувствувала това?

Попитайте българскитѣ войници, селяни, работници и тѣ най-добре ще Ви кажатъ това. А най-добре ще Ви засвидетелствуватъ това българскитѣ моряци!

Кой морякъ не познава Негово Величество? Има ли педя земя по нашето крайбрежие, която той да не е посетилъ?

Първиятъ български морякъ, Негово Величество Царь Борисъ, не е само покровитель и любимецъ на българскитѣ моряци, но той е и носителъ на една голяма любовъ къмъ родното ни море!

За това нѣма по-голяма радостъ отъ тая на българскитѣ моряци, да бждатъ между своя любимъ Върховенъ вождъ, да чувствуватъ неговото покровителство и да се радватъ на неговата истинска Височайша моряшка дружба.

За голѣмата любовъ на Негово Величество къмъ родното ни море би могло да се каже много. За тази любовъ биха могли да кажатъ най-много и българскитѣ моряци, рибари и лодкари, на които той не веднажъ, презъ време на най-страшнитѣ бури, се е притичвалъ на помощъ и съ рискъ на живота си е спасявалъ тѣхния...

Та кой рибаръ, заваренъ отъ буря край евксиноградското крайбрежие не е потърсвалъ спасение въ двореца? Само това ли: рѣдки ли сж случайтѣ презъ най-страшнитѣ морски бури Негово Величество да се притича на помощъ съ моторницата „Вѣра“ на угрозени отъ смъртна опасностъ рибари и лодкари?

Когато бждещиятъ историкъ ще опредѣля заслугитѣ на нашия любимъ Върховенъ вождъ къмъ българския народъ и ще рисува портрета на неговия Височайшъ образъ, той непременно ще му признае и качествата на смѣлъ морякъ, вещь познавачъ на родното ни море, приятель на българското морячество и искренъ почитателъ на родното ни корабостроителство и мореплаване.



Идеята и личния любимъ вождъ Н. В. Царь Борисъ, съ пожеланието за още велика школа за бързото израстване на нашето Тѣ свѣтатъ като фаръ на корабостроене. Българина нѣтъ къмъ интереса къмъ море.

Защото, наистина, Царь корабостроенето българското морячество. Когато нати очитъ на всички, които стопанския възходъ личието на България лежи в ното ни корабостроителство на родината.

Инж. Т. Делистояновъ

началникъ на Държавната корабостроителница

Българското корабостроене

По сухо, по вода и въ въздуха, навредъ борбата между новото и старото е въ своя разгаръ. Много милиони хора съ несмътни технически съоръжения водятъ днесъ борбата и чертаятъ утрешната съдба на работитѣ. Въ тая борба, неизбѣжни сж разрушенията. Руши се на сушата, унищожава се въ въздуха, чезнатъ всѣки мигъ въ океан-

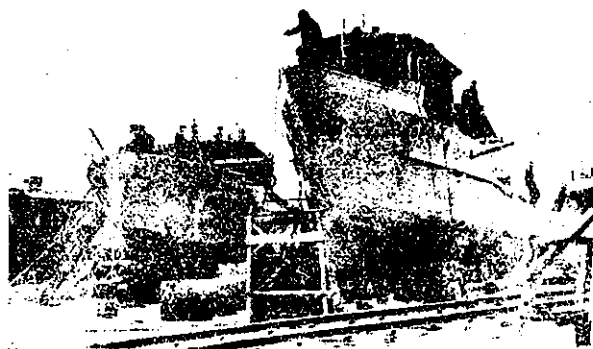
флотъ, и то флотъ като на морска държава. Съ това тя ще докаже, че е годна да владѣе моретата и че съ право ги има. А снабдяването съ такъвъ ще може да стане главно само чрезъ корабостроителници, и то чисто български, въ които умътъ и мишцитъ на нейнитѣ синове ще изковатъ звената отъ веригата, която за вѣчни времена ще свързва

(370 тона) и намиращия се въ строежъ вече корабъ „Добруджа“ (500 тона) показватъ много ясно естествения пътъ на развитието на Държавната Корабостроителница.

Сжщитѣ строежи, сжщо така даватъ да се разбере, че въ близко време тукъ спокойно ще може да се построи корабъ отъ 1000 тона, а следъ него други още по-голъми, докато се достигне само следъ нѣколко години до най-големитѣ кораби, необходими за българското корабоплаване.

Всички, които днесъ работятъ върху корабнитѣ строежи, чувствуватъ особена гордостъ, че сж първи пионери въ изграждането на българското корабостроителство, а виждайки какъ тѣхнитѣ рожби ставатъ все по-голъми и по-многобройни, напрегватъ още повече своитѣ сили, за да могатъ да ладатъ колкото се може повече за своята Родина.

А голѣмата имъ вѣра въ вешото водачество на българския народъ отъ мъдрия ни и всеобичанъ *Царь Обединителъ* и познавайки неговата голѣма любовъ къмъ морето ги прави още по-енергични и по-смѣли въ тѣхнитѣ строежи. Съ това българскитѣ корабостроители искатъ да подчертаятъ голѣмата си любовъ къмъ своя народенъ водачъ и да му сътрудничатъ въ изграждането на Нова и Велика България, въ която корабоплаването и специално корабостроенето, сжщо така трѣбва да бждемъ на подходяща висота.



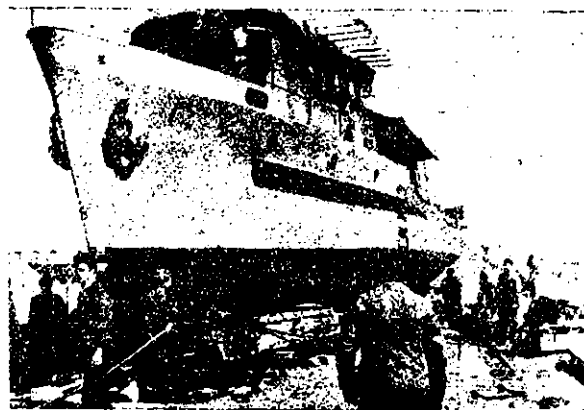
Строежъ на кораби

скитѣ глѣбини, все нови и нови, малки и голѣми, търговски и военни кораби. Колко е тѣхниятъ брой, колко е тѣхниятъ тонажъ, това съ вече трудно може да се каже, понеже цифритѣ ставатъ

години. 10,000 тона свѣтовенъ тоннажъ до сега около 10,000 тона свѣтовенъ тоннажъ, а сега търговското изгубило $\frac{1}{3}$ отъ тонажа, губа неминуемо голѣмо отразение на търговията. За да се компенсира сж необходимо да се набавяне новъ тоннажъ чрезъ изграждане на потоннажи чрезъ построение. Постройката на корабъ отъ 1000 тона го-на и усиленостъ на корабостроителницата задача е много нужна. Единената на две корабостроителни-ната ро-е трѣбва да е само да има

българскитѣ води отъ Дунавъ, Черно и Бѣло морета.

Голѣма частъ отъ строежитѣ на бждащия флотъ, несъмнено ще намиратъ своето осъществяване въ държавната корабостроителница, кждето последнитѣ нѣколко години показаха, че българина може не само да оре и копае, но той може и кораби да строи. Направенитѣ преди нѣколко години опити съ малки 20 тонни моторни лодки дадохъ отлични резултати, които на-



Последни приготовления за пускане въ вода

сърдчиха по-нататъкъ строежитѣ на цѣлъ нанизъ отъ по-малки и по-голъми корабчета. Постройката на влекача „кап. 1 р. М. Стойковъ“ (120 тона), моторния корабъ „Рила“

Да бжде и пребжде българското корабоплаване.

Корабостроенето е гордостъ на нацията

Любомир М. Веселинов

Инженер-корабостроител

КОРАБОСТРОЕНЕ

Корабостроенето води началото си още от най-древните времена. Първоначално то е било занаят, който се е предавал от баща на син и от род на род. Едва към сръдата на осемнадесетото столетие, след появата на някои научни трудове, се слага основата на научното корабостроене. Днес то се издига наравно с останалите клонове на техниката, като използва точните закони на математиката, физиката и механиката. Корабостроенето се дѣли на две части

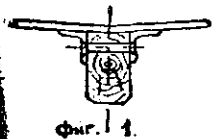
1. Теория на кораба (корабна механика) и

2. Корабна архитектура (конструкция на кораба).

Тъй като една от целите на „Корабостроител“ е да даде на работника-корабостроител познания по изпълнението на корабните конструкции, то затова и ние започваме с статии, които ще засягат главно отделните части от кораба.

I Корабен гръбнак

Въ всеки кораб се различават главно две части: скелетът и обшивката.



Фиг. 1

Като основа на скелета служи гръбнакът, който въ носовата част за-

вършва с вълнорѣза, а въ кърмата с кърмовия опоръ. При железните кораби гръбнакът се сръжда въ три главни типа: масивен гръбнак, вътрешен гръбнак и плосък гръбнак.

Масивният гръбнак води началото си от дървения при сжити кораби. При първите железни кораби даже е бил употребен дървен гръбнак, който е бил при-

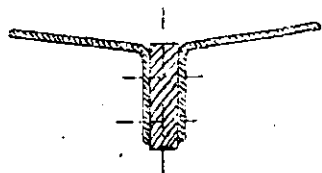
нието му е било да предпазва дъното на кораба. По-късно е бил въведен железният масивен гръбнак, който се е запазил и днес за корабите от малка и сръдна голѣмина.

Масивният гръбнак, фиг. 2, 3 и 4, представлява едно плоско железно съ правоъгълно напрѣчно сечение и размѣри, които зависят от голѣмината на кораба. Така напримѣр, за морските кораби с размѣри: дължина $L=20$ м. и височина $H=2.40$ м. размѣрите на гръбнака сж: дебелина 22 мм. и височина 125 мм. до като за корабъ с дължина $L=122$ м. и височина $H=9.80$ м. съответните размѣри на гръбнака сж 75 мм. и 300 мм.

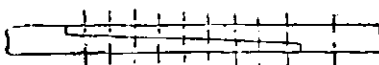
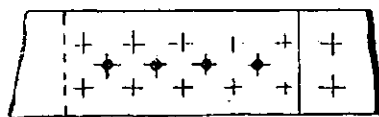
Отделните части на които е съставен гръбнакът, се правят по възможност по-дълги, за да се избѣгнат честите надки. Тъзи съединения се правят или съ помощта на електрическа заварка или чрезъ припокривка. Дължината на припокривката се взема най-малко 9 пъти дебелината на гръбнака (някои взематъ 3 пъти височината на гръбнака).

Клиновете се правят така, че утънените краища да иматъ дебелина равна на $1/3$ или $1/4$ отъ дебелината на гръбнака. Диаметърът на нитовете се взема съ 3 мм. по-голям отъ тази за останалата част на гръбнака. Шевът е двуреден съ крачка (разстоянието между центровете на два последователни нита отъ единъ и сжщ редъ отъ 4.5 до 5 пъти диаметъра на нита.

Освенъ тѣзи нитове припокривката има свои собствени нитове съ скрити глави, обикновено 4 броя, които се разполагат по сръдата между двата реда и сж занитени въ фрезувани дупки на самите припокривки. Дупките за нитовете на припокривката трѣбва



Фиг. 2, 3 и 4



епенъ къмъ дъното на кораба съ помощта на два странични жгълци, както на съществуващите тогава дървени кораби. Предназначе-

да бждатъ придобити, чакъ когато двата клина бждатъ добре пасовани.

(продължава)

МИСЛИ ЗА КОРАБОСТРОЕНЕТО

—Когато става дума за родното ни море, винаги си спомнямъ вдъхновения и възторженъ девизъ, заветанъ отъ Н. В. Царъ Фердинандъ: „Българи, обичайте морето! Пазете Вашите брѣгове!“

—Не можемъ да отречемъ, че малцина българи съзнаватъ огромната роля на корабостроенето. Ако въ съзнанието на всички ни бѣ залегнала здраво мисълта за голѣмата сила на морето, ние българите днесъ можехме смѣло да се числимъ въ кръга на известните морски народи.

—Не е парадоксъ, че колкото е по-развито корабостроителното дѣло на единъ народъ, толкова е по-развито и неговото национално стопанство.

Корабите сж източникъ на неизчерпаеми богатства.

Слабитъ въ корабостроително отношение държави, сж слаби и въ стопанско отношение.

—Една отъ целите на насъ българите би трѣбвало да бжде: да се научимъ да ценимъ родното ни море и корабостроителство, защото въ тона лежи великото и щастливо бждеще на Родината ни.

Не може да бжде господаръ на моретата оня народъ, който има слабъ корабенъ тонажъ.

—Овладеването на моретата тежко се придобива, но то може да се загуби само за единъ мигъ. Единствената преграда и броня за това сж корабите. Отъ тяхното качество и численостъ зависи и по дългото властване надъ моретата.

—Ние сме свикнали да се утѣшаваме съ мисълта, че сме младъ народъ и че тепърва ни предстои всестранно да изградимъ своята морска мощ. Нека приемемъ това. Нека, обаче забравяме, че колкото по-единъ народъ засили своето строителство, толкова то засилва и своята увѣрено да бжде господаръ на морета.

—Нуждата отъ силно у единъ народъ е мѣлницата ко. за неговата ра морето.

Корабите на ДИ

—Мнозина мислятъ, че бѣга отъ морето е страхъ отъ вс Българинътъ отъ това особено вни- виждалъ къ хребрите стражи на бодри българи брѣгове, командирътъ край родно новенитъ морския флотъ изказа на се увѣрятъ отъ Държавната Ко-

Близи Чителница, чрезъ мѣстната ще овладѣятъ и тая на българските рета и ще ния трибособенна сърдечна благо-

—Най-ярмото разрастване на нашета любовъ корабостроене.

е нашия Царъ Български м. любовъ гарски м. та прекрѣ корабостроенето велика I ни морето стопанския възходъ народъ ш стопанска най-мощи Балканитъ

на родината.

НАШИЯТ ЛЪКАРЬ ВИ ГОВОРИ ЗА...

Хигиеничните условия при корабостроителницата - Варна

Работникът прекарва по голѣма част от преживѣнитѣ дни въ мѣстото, където служи. Този факт е достатъчен, за да се помисли, че сж нуждни всички хигиенични изисквания необходими за правилното съществуване на човѣка да сж на лице въ мѣстото, където сж по-

фактори на нашето корабостроително дѣло и още когато сж поставили началото на държавната корабостроителница сж се съобразявали съ модернитѣ изисквания на хигиената. Издигнати въ срѣдата на една пѣсчлива — неплодородна почва — работилницата днесъ пред-

ния. Тамъ където от самата работа се предизвиква образуването на прахъ — или димъ — пушекъ — приспособенитѣ смукатели веднага поглъщат отпадѣцитѣ и ги изхвърлят навън. Това предпазва работника от дразнене на неговата кожа, очи или дихателни органи и същевременно от съответнитѣ заболявания. При работата съ бои и изпарителни дразнещи вещества се употребяват специални маски, есщо на работницитѣ се дава диятъ млѣко. Ржководнитѣ фактори знаятъ, че безъ да е задоволенъ работника съ добротчествена и достатъчна храна, той не би могълъ да даде добра работа, затуй къмъ работилницата е обзаведена специална столова-кухня, въ която работницитѣ получават евтина, здравословна и ценна по категорична стойност храна. Едновременно съ това грижейки се за чистоплътността, закаляването и ободряването на измория работнически организъмъ управата на работилница построи специална баня-омивалня, въ която спокойно могат да се измиват около 200 души и да се окжпят около 30-40 души едновременно.

Всички тѣзи придобивки станяха постепенно, всѣкидневно ще се усъвършенствуват и на работника въ корабостроителницата единъ денъ не ще му липсват абсолютно никакви хигиенични условия. Това ще окуражава работника и той ще даде всичкитѣ си сили при изпълнение на възложената му работа.

Д-ръ Н. Коларовъ
(ж. п. и пристанищенъ лѣкаръ)



Модерната омивалня

ставени работницитѣ. Но работника не прекарва днитѣ си напразно, а същевременно работи. Работата засилва кръвообръщението, ускорява дишането, уморява мускулатурата — дава интензивенъ животъ, а който значи ще се изискватъ по-добри условия. Въ зависимост от последнитѣ ще бжде пълното състояние на организма на работника. Колкото е по-лесно и колкото е съ по-добъръ духъ, толкова неговата работоспособностъ ще е по-висока. Резултатенъ ще е тру-

ставява една цвѣтуща градина — срѣдъ която сж поставени постройкитѣ за разнитѣ служебни отдѣления. Всѣко едно от последнитѣ е снабдено съ модерн машинни инсталации, при които човѣшкия трудъ е само допълнение. Работника съ малки усилия дава много повече резултатъ, отколкото безполезнитѣ напѣни, които скѣсяват днитѣ на живота му. Въ всѣко отдѣление вътрешната обстановка е приветлива — слънцето има широкъ достъпъ, а въздухътъ влиза въ изобилие — прѣсенъ и чистъ, тъй като и най-малкия прахольакъ и нечистия въздухъ се изтегля съ специални механически приспособле-

сж напълно взема въ ржководнитѣ

Спортъ и култура

ри културно-образователна работа на труда. Свѣдѣнията на труда, постиженията на труда, въ която физиката и тукъ е важно, че работоспособността имъ сж способни да по-

лагатъ най-голѣми грижи за здравето си. Въ това именно направление се очертава точно ролята на спорта. Здраве безъ спортна подготовка е немислимо. Минаха ония времена, когато се мислѣше, че за да бжде здравъ човѣкъ сж нуждни само пари, храна и добро жилище. Днесъ справедливо е разпространено разбирането, че първото и най-важно условие за здравето е системното тѣлесно възпитание. Ето значи, какъ културата обхваща спорта и какъ спорта е нераздѣлна част от културата.

Спортнитѣ организации даватъ

на труда най-работоспособнитѣ, здрави физически хора, а на културата най-трудолюбивитѣ.

Времето днесъ изправя съ твърдия си бичъ гърбицата на кжсогледитѣ. Нѣма вече споръ, че трудътъ въ фабрицитѣ и работилницитѣ изморява и разстройва човѣшкия организъмъ. Чрезъ спорта се внася освежителна струя въ това направление и той поправя организма, изморенъ от непосилна трудъ.

Ето защо, звеното между труда и културата остава спорта — знаме на работящитѣ за по-добри и свѣтли дни.

Г. Трайковъ

НИЕ НЕ СМЕ ПРЕСТАНАЛИ ДА МИСЛИМЪ ЗА ТЪХЪ ...

Великденският подаръци за германските и български войници

Преди въкове нашите прадеди начертаха народностните граници на България. Въпреки променливостта на съдбата, въпреки тежките изпитания нашата бащиния сплъ да дочака оня щастлив час, който й докара нейното велико обединение.

Голът дъл за това се пада и на храбрите синове на Великия германски Райх: те допринесоха много за да се счупят робските вериги от Македония, Тракия и Моравско.

Това сля веднаж за винаги сърдцата на двата народа: германският и българският и хвърли моста на вѣчното приятелство между тях.

Ние нѣма да забравимъ никогa заслугата на великия германски народъ къмъ бащинията ни.

Изразъ на тази вѣчна признателностъ бѣха и скромните дарове, които българският народъ отъ градове и села изпрати на строителите на нова Европа.

Неостанаха чужди на тази всенародна признателностъ предъ синовете на Велика Германия и чиновниците и работниците при Варненската Държавна Корабостроителница: въ навечерието на великденските празници, само за нѣколко дни те събраха около 52,000 лева, определени за покупка на подаръци.

Настъпи трескава работа: приготвени бѣха 400 колета, като въ всеки единъ отъ тяхъ бѣха поставени едно шише евксиноградско вино, две яйца, две кутии цигари, бисквити, — разни колбаси и сапунъ. Така приготвените колети бѣха разпределени: 200 на храбрите германски вѣтязи, които чертаятъ образа на нова Европа, 160 на частите на Варненския гарнизонъ и 40 на моряците отъ нашата Черноморска флотилия.

Колетите на германските войници бѣха предадени на германския консулъ въ града ни г. Уль, придружени отъ едно специално писмо въ което се изразяваше голѣмата симпатия на българския народъ къмъ храбрите германски войници и пожелания за весело прекарване на празниците.

Нѣколко дена по-късно германските войници изпратиха до началника на Варненската Корабостроителница г. инж. Делистояновъ следното писмо:

„Чрезъ германския консулъ въ Варна днесъ получихме хубавите великденски подаръци, изпратени ни отъ Държавната Корабостроителница.

Ние благодаримъ отъ сърдце на Васъ и всички други дарители. Това ни зарадва извънредно много. Ние Ви желаемъ също отъ все сърдце на Васъ и на всички чиновници и работници радостно прекарване на празниците и най-свѣтло бъдеще“.

При поднасяне на колетите на частите отъ Варненския гарнизонъ, началника на Корабостроителницата връчи и това писмо, отправено до военния комендантъ на града ни:

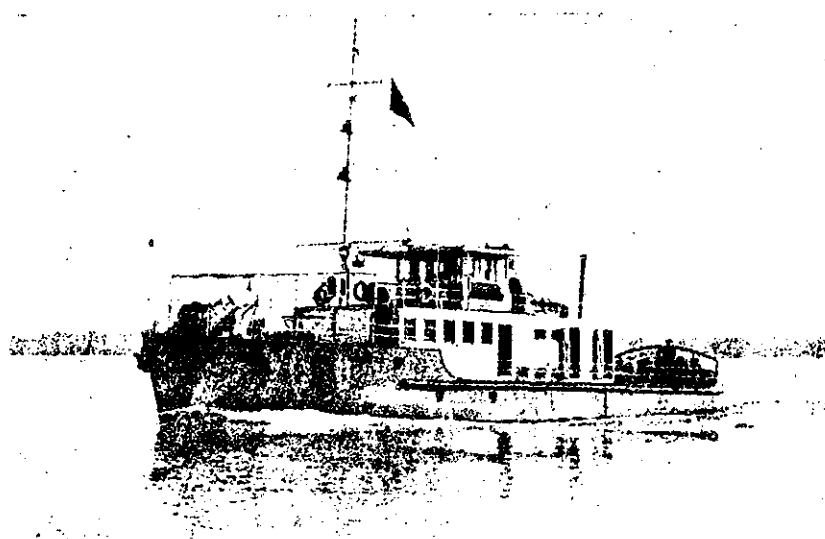
„Господинъ Полковникъ, служителите при Държавната Корабостроителница, поднасятъ по случай великденските празници 160 колета на войниците отъ Варненския

гарнизонъ, намиращи се по границите на обединена България.

Нека тези скромни подаръци да бждатъ реаленъ изразъ на другарски чувства, които винаги сж ни свързвали съ нашите храбри войници.

Моля г. Полковникъ да приеме и отправите за мѣстоназначението имъ тия скромни наши подаръци“.

Приемайки подаръците г. военния комендантъ на Варна изрази своята най-сърдечна благодарностъ и похвали този високо родолюбивъ жестъ на служителите отъ Варненската Държавна Корабостроителница.



Корабътъ „Кап. I р. М. Стойковъ“ строенъ въ корабостроителницата

За нашите моряци

Българският народъ никога не е преставалъ да обича и да тачи ония свои синове, които откъснати отъ своите семейни огнища сж на денонощенъ стражъ предъ свещения олтаръ на бащинията ни.

Тази любовъ и признателностъ къмъ храбрата ни родна армия бѣ засвидетелствувана и отъ чиновниците и работниците при Варненската Държавна Корабостроителница: въ навечерието на свѣтлите великденски празници сжитите имаша похвалния починъ да подарятъ на моряците отъ нашия черноморски флотъ четиридесетъ сандъчета съ яйца, стъкла съ вино, бисквити, саламъ, цигари, сапунъ, а така също да имъ предадатъ и своите пожелания за най-щастливо и радостно посрещане на свѣтлото Възкресение на русокосия и благъ Незарянинъ.

Затрогнати отъ това особено внимание къмъ храбрите стражи на родните ни брѣгове, командирѣтъ на Черноморския флотъ изказа на служителите отъ Държавната Корабостроителница, чрезъ мѣстната преса, своята и тая на българските моряци, особена сърдечна благодарностъ съ пожеланието за още по-голѣмото разрастване на нашето младо корабостроене.

Чрезъ корабостроенето

за стопанския възходъ

на родината.

Опасности при занитванията и заварките въ корабостроенето

Занитването е начин за съединение на отделните корабни части с помощта на нитове. Друг начин за съединение, който вече намира твърде голямо приложение въ корабните строежи, е електрическата заварка, при която съединението се извършва чрез разтапяне на метала на желаното място с помощта на електрически ток. При първия начин на съединение (занитването) се употребява топлина за нагръване на нитове, за да станат ковки, а при втория начин — ел. заварка се отделя твърде голямо количество топлина. И въ двата случая, тази топлина може да има твърде нежелани последици, затова при извършването на занитвания и заварки се изисква внимание и предпазливост. Особено голямо трябва да бъде вниманието, когато постройката на кораба е напреднала твърде много и въ вътрешността му е започнало поставянето на дървената обшивка и изолацията на някои стени. Тогава всяко занитване и ел. заварка извършени въ близост до дървената обшивка или до изолирана стена стават твърде опасни, защото могат да причинят често големи пожари. Особено е опасна заварката, тъй като разтапянето на ме-

тала се развива много висока температура (до 3000° C), а и капки от разтопения метал се пръскат на разни страни. Тъй като през време на работата зад дървената обшивка остават почти винаги дървени стърготини, талаш и трески, то попадането на капки от метала или други нагорещени частици може да причини пожар. И въ тоя случай опасността е толкова по-голяма, понеже почти винаги, отначало се появява само тлъене, което може да продължи дълго време без да бъде забелязано и да се разрази въ голъм пожар, когато стане вече късно да се вземат мерки за потушаването му.

За да се отсрани опасността от пожар при извършване на занитвания, заварки и др. подобни работи с огън, необходимо е, да се съблюдават строго известни предписания. Напримър:

Въ никакъв случай не трябва се допуска извършването на заварки непосредствено до дървената обшивка или до изолирани стени. Ако все пак се наложи извършването на някаква заварка, това трябва да става само от хора, които сж добре запознати с местото и под личното наблюдение на дъломайсторите от корабостроителни-

цата. Преди започването на работата е нужно, да се предупреди обслугата на кораба, за да отдели хора за противопожарна група, която да вземе всички мерки за предотвратяване на пожара. Дъломайсторите на корабостроителницата трябва да се уверят предварително, че сж взети всички предпазни мерки против пожар. Дадените указания трябва да се изпълняват точно от хората, натварени с извършването на работата. Още по-добре ще бъде, когато последните сами се потрудат за вземане на по-големи предпазителни мерки. След извършване на работата, непременно да се преглеждат с най-голямо внимание всички места където сж били правени заварки, за да се открие случайно образувано пожарно огнище. Ако все пак избухне пожар, трябва да се направи по възможност по-скоро снимка на самото място, за да се установи, доколко не сж били изпълнени дадените предписания и да се потърсят отговорните за пожара. Изпълнява ли се всичко гореизложено с най-голяма строгост, ще бъдат сигурни, че никога не ще избухнат пожари, които ако не унищожат напълно кораба причиняват твърде големи повреди.

КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦАТА БЪ ПОСЕТЕНА ОТ...

Генералъ Стойчевъ и обл. директоръ Пеневъ

На 12 април т. г. по обѣд, началника на Варненския гарнизонъ г. генералъ Н. Стойчевъ посети и разгледа Държавната Корабостроителница.

Както г-нъ генералътъ, така и придружаващите го офицери останаха съ отлични впечатления от образцовия редъ и дисциплина въ Корабостроителницата.

Напущайки корабостроителницата г-нъ генералъ Стойчевъ изрази това си задоволство предъ началника на сжщата г. инж. Делистояновъ с пожелание младото българско корабостроително дѣло да постигне още по-големи резултати и крепне съ по-голяма мощъ.

На 25 м. м. областния директоръ г. Пеневъ посети и Варненската държавна корабостроителница и прояви много голъм интерес къмъ корабостроителното дѣло.

Особено силно впечатление е направило на г. областния директоръ

голямата дисциплина, редъ, а така сщо и твърде добрите социални условия при които творят работниците въ корабостроителницата.

Извънредно доволенъ от констатираното, г. Пеневъ е изказал желание предъ началника на корабостроителницата г. инж. Делистояновъ да поздравя този легион на труда, който съ такъв ентузиазъмъ, любовъ и дълбоко съзнание твори морската мощъ на родината ни.

Точно въ 12 часа предъ областния директоръ бѣха строени 1200 български работници. Въ тяхните погледи личеше една голъма радостъ и една особена гордостъ, че тяхните усилия и трудъ сж правилно оцененъ отъ предст. на държавата.

Преди областния директоръ да приветствува работниците, г. инж. Делистояновъ се обърна къмъ сжщите съ следните думи:

„Драги работници, г. областният директоръ е за втори пътъ между насъ. Той е доволенъ отъ виденото

и желае лично да ви изкаже това“

Въ кратка, но съдържателна речъ г. Пеневъ направи паралелъ между миналото и настоящето. Въ миналото работникътъ се третираше като безотечественикъ, неговиятъ трудъ не се ценѣше, а самия той бѣ поставенъ да работи при свършено тежки социални условия. Това време отдавна мина. Днесъ българскиятъ работникъ е на фронта на държавата, а неговиятъ трудъ е добре оцененъ и платенъ.

Завършвайки своята пламенна и вдъхновена речъ г. Пеневъ поздравя работниците за проявеното усърдие и трудолюбие и ги покани да извика съ своето мощно ура.

Напускайки корабостроителницата областниятъ директоръ подчерта още веднажъ своето задоволство отъ виденото въ корабостроителницата предъ началника на сжщата г. инж. Делистояновъ и пожела все нови успѣхи на младото българско корабостроително дѣло.

КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦАТА ВЪ СНИМКИ

Въ този брой ние Ви представяме снимки, илюстриращи пристигането на дървения материал за предстоящият новостроежи.

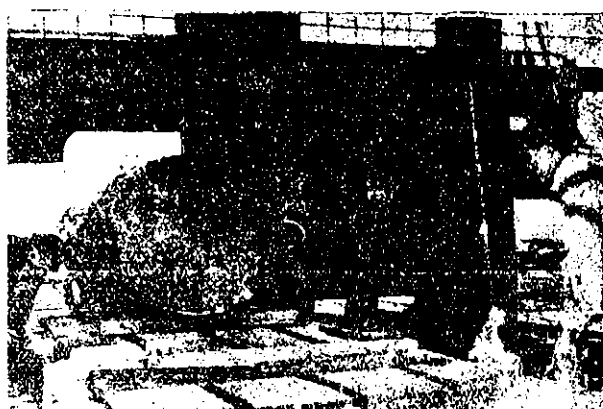


Ние представяме на нашите работници - корабостроители, нагледно техният труд.

Трупите се разтоварват от мощния ржее на работника-корабостроителъ



Ето какъ се подреждат и трупите



Идва техният редъ за даскоръзната

А СЕГА ДА СЕ ПОСМЪЕМЪ МАЛКО...

Шегите на корабостроителя

Мжжътъ отъ 18 до 20 години е вторна лодка. Той плува леко и редъ него сж открити широкитъ хоризонти на житейското море.

Отъ 20 до 30 години — боенъ корабъ. Готовъ е винаги за атаки смѣли сражения.

Отъ 30 до 40 години търговски корабъ, плуващъ въ бурно море. Приспособенъ е за спасително пристанище, за да хвърли котва.

Отъ 40 до 50 година влекачъ. Съ опорито постоянство, влачи тежки мауни, пълни съ разни семейни дължения и дъртове.

Отъ 50 до 55 години мжжътъ е подводница. Обича да плува подъ вода и то само въ чужди морета.

Отъ 55 до 60 години — платноход-гемия. Плува само когато има благоприятни вѣтрове.

Отъ 60 години нагоре, мжжътъ бракуванъ боенъ корабъ.

Особени белези

Съпругата на единъ морякъ отива въ полицията да съобщи, че съпругътъ и е изчезналъ.

Полицейскиятъ чиновникъ я пита: — Какви отличителни белези има вашиятъ съпругъ?

— Ами че какви белези? Преди една седмица когато се завърна пиянъ му пукнахъ съ една точилка главата, следъ това му направихъ съ тиганя една муска колкото орѣхъ по челото, а два дена преди да изчезне му одраскахъ лѣвата буза...

Свикналъ

— Васъ не ви ли е страхъ отъ земетресение?

— Не, отъ както се оженихъ свикнахъ: защото винаги щомъ видятъ си и земята започва да се тресе подъ краката ми...

Нашиятъ анегдотъ

Прочутиятъ нѣмски морякъ, капитанъ Хансъ Шуле миналъ веднажъ край корабната готварница. Насреща му се задалъ единъ отъ готвачитъ, който носелъ подъ престилката си една риба. Като видѣлъ капитана, готвачътъ се опиталъ да прикрие добре откраднатата риба, но не успѣлъ — опашката ѝ се подавала. Капитанътъ го потупалъ иронично по рамото и му казалъ: „Другъ пътъ или по дълга престилка, или по къса риба“.

Дяволъ

ВНУЧЕТО: Бабичко, съ какво си дойде?

БАБАТА: Съ влака чедо.

ВНУЧЕТО: Тѣй ли, ами защо татко казва, че те е довелъ дяволътъ?

Нашитъ задачи

Излизането на „Корабостроителъ“ не е случайно. То се явява не само за да ратува за по-голямото развитие на корабостроителното дѣло у насъ, но да ни запознае всестранно съ него, като ще съдействува за превъзпитаването на българския корабостроителенъ работникъ въ духа на новото време: да разпали още по-силно въ неговата душа любовта къмъ Родината и родното корабостроителство, да насади въ нея една здрава дисциплина, привързаностъ къмъ труда и да затвърди тамъ едно здраво национално чувство.

Излишно е да се споменава, че нова и обединена България се нуждае отъ мощенъ корабенъ тонажъ. Бъдещето на родината ни лежи въ морето.

Въ всестранния възходъ на България, несъмнено, корабостроителното дѣло на родна почва представя важенъ клонъ, къмъ който трѣбва да се насочатъ всички творчески и дейни сили на нашата общественостъ. Разпалване съзнанието на буднитъ българи, чиято сътрудническа подкрепа тълкуваме като високъ родолюбски дѣлгъ въ тази насока, ще бже една отъ задачите на „Корабостроителъ“.

Дали „Корабостроителъ“ ще изпълни тази си голяма задача, ще покажатъ утрешнитъ дни. Осъществяването на нашето дѣло ще зависи и отъ подкрепата, която ние ще намѣримъ срѣдъ обществото и ония, за които е предназначено излизането на „Корабостроителъ“.

Нашиятъ девизъ ще е: „Само чрезъ нравствено издигнати, добри родолюбци и съзнателни корабостроителни работници, може да се твори великото корабостроително дѣло на България“.

Този девизъ ще ни вдъхновява въ нашата тежка, но свята задача.

„Корабостроителъ“

ИЗЪ ЖИВОТА НА КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦАТА

Българскиятъ народъ винаги се е отличавалъ съ една искрена добродетель: милосърдието. То е красяло героичното чело на българина както презъ спокойнитъ дни на неговото съществуване, така сжъщо презъ време на войни и природни бедствия.

Тази прекрасна българска добро-

то леденитъ води на Дунавъ залѣха Видинъ и още нѣколко скъпиродни градове и села.

Цѣлиятъ български народъ като една душа се притече на помощъ на своитъ пострадали братя, за да облекчи тѣхната нещастна участъ.

Въ това отношение не останаха назадъ и чиновницитъ и работни-

мото учредяване на комитета за подпомагане на пострадалитъ видинци, тѣ събраха само въ разстояние на единъ часъ скромната сума отъ 12,000 лева и е поставиха на разположение на комитета.

Заслужава да се отбележи и това: веднага следъ вестта за нещастieto въ Видинъ управата на Корабостроителницата изпрати за пострадалия градъ моторницата „Лилия“, командвана отъ моториста Димитъръ Гебеджелиевъ.

Този смѣлъ морякъ е проявилъ единъ безпримѣренъ героизмъ и себепожертвувателностъ при спасяването на пострадалитъ видинци и заслужено е получилъ похвалата и благодарността на всички.

Неразривната връзка между нашето младо корабостроене и смѣлото ни морячество, ще изградятъ величието на морска България.



Моторницата „Лилия“

детель бѣ особено подчертана цитъ при Мариенската Държавна презъ ония нерадостни дни, кога Корабостроителница: още при са-

Печатница А. Пъдъилски-Варна
ул. Панагюрище № 4—тел. 23-15