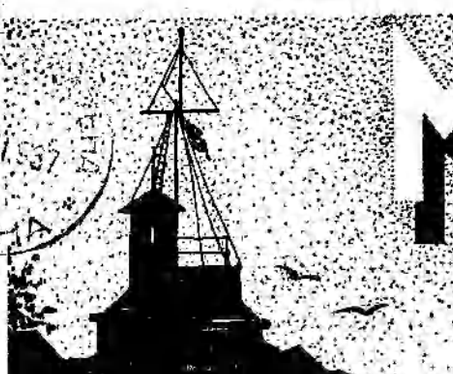
МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ. КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

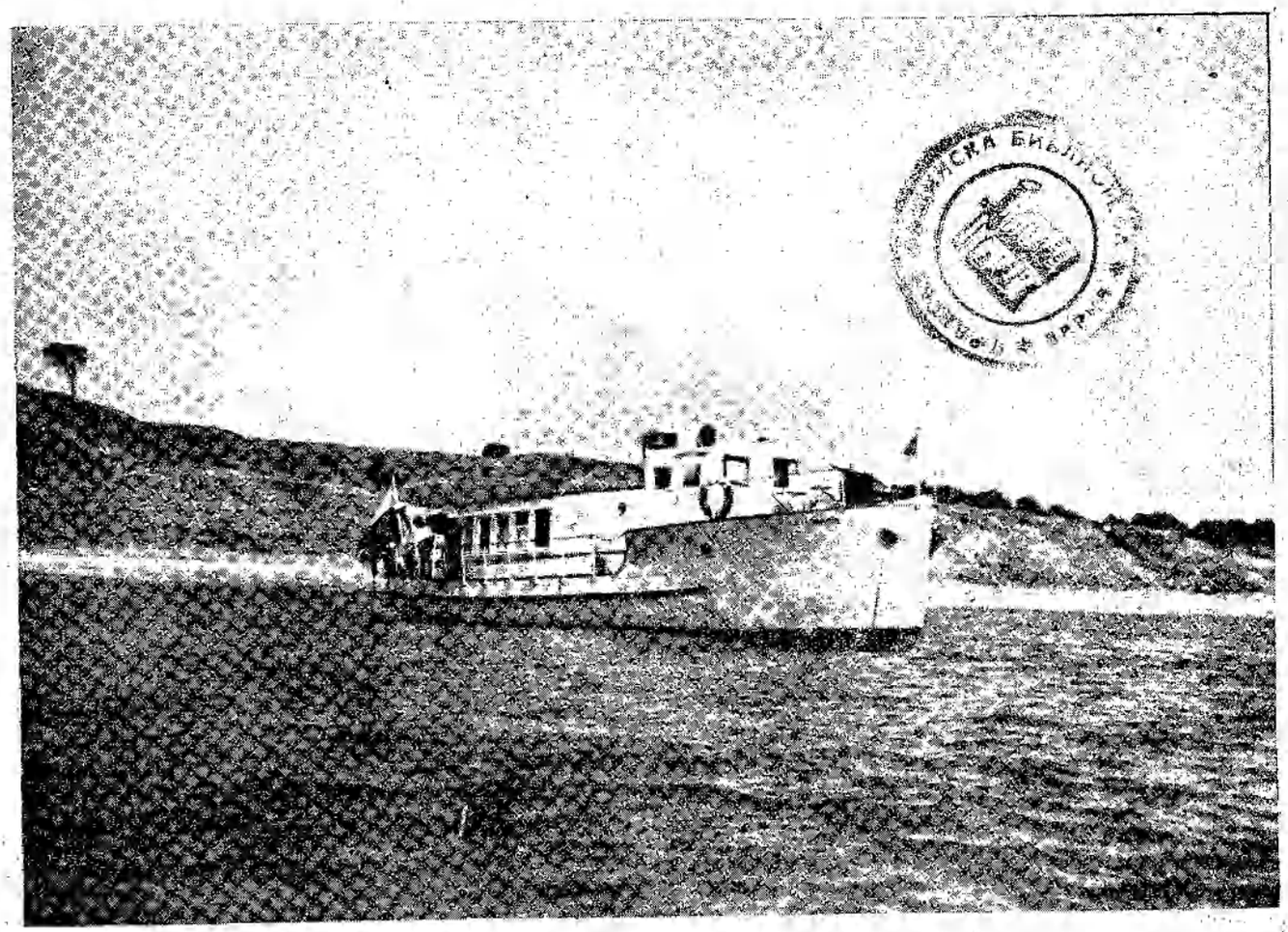
ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ: ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА!

Двуседмичникъ за морска просвѣта и обнова

Ржководи редакционенъ комитетъ.

Година III. Варна, 15 юли 1937 год. Брой 69.

Не чакай да създавашъ флотъ когато те нападнатъ, защото не се копае кладенецъ, когато ожеднѣешъ.



Новата моторна лодка „Галата“ обслужваща Варненското крайбрѣжие.

ХРОНИКА

—На 14 юли новиятъ корабъ „Варна“ потегли въ първото си пжтуване къмъ Ориента, като ще посѣти пристанищата Бургасъ, Леро, Родн, Александрия и Портъ-Саидъ.

—Корабътъ на Българското търговско параходно д-во „Царь Фердинандъ“ започна редовнитѣ си тридневни пжтувания до Цариградъ съ множество излетници, както отъ страната, така и отъ чужбина.

Другитѣ кораби на Българското параходно дружество сж въ следното движение: „България“ пристига тѣзи дни.

„Родина“ е на пжть за Александрия и Хаифа, като ще пристигне въ Варна къмъ 25 г. м.

„Балканъ“ напустналъ Малта на пжть за Смирна, Пирея, Цариградъ и къмъ 25 т. м. сжщо ще пристигне въ Варна.

„Мария Луиза“ товари въ пристанището Варна храни за Дания.

„Бургасъ“ е на ремонтъ въ Варненското пристанище и къмъ 20 т. м. заминава за Александрийска линия.

—Послучай десетгодишниятъ юбилей на Варненския клонъ отъ туристическия съюзъ „Родни Балкани“, бѣ устроенъ излетъ по море до хижата съ сжщото наименование.

Построената южно отъ Варна, непосрѣдствено до устието на р. Камчия хижа „Родни Балкани“ е единствената такава по цѣлото наше Черноморско крайбрѣжие.

Съградена на самия морски брѣгъ всрѣдъ китна, залесена и прохладна околность; потънала въ зеленина, облъхвана съ приятния мирисъ на полски цвѣтя и свежия вѣтрецъ на синьото море, снабдена съ обилна студена и пивка вода, добре обзаведена, хижата „Родни Балкани“ е наистина едно приятно мѣсто за отмора съзерцание на природнитѣ красоти.

— Начиная отъ 5 юли, по нареждане отъ дирекцията на корабоплаването, построенитѣ две нови моторни лодки на Варненското пристанищно управление: „Галата“ и Лилия“ започнаха своитѣ редовни пжтувания до известнитѣ лѣтовни мѣста на Варненския заливъ и Варненското езеро.

По изработеното разписание, срещу минимални такси всѣкой лѣтовникъ, гостъ на Варна и любитель на природата може всѣкидневно да посети: св. Константинъ, Златнитѣ пѣсъци, пристана на морската градина, Карантината, мѣстностьта Чайка (Пейнерджикъ), Каменоломната до Варненското езеро, Бѣлево и пр.

Инициативата е твърде умѣстна, навременна и запълва една наистина належаща нужда.

Постжпили статии

643. Въоржжението на подводника.
644. Моретата, които изчезватъ.
645. Комплектуване на офицери въ нѣмския флотъ.
646. Поуки отъ миннata война при Портъ-Артуръ.
647. Къмъ морето.
648. Сжщностьта и силата на дълга.
649. Самолетоносачитѣ въ съвременната война на море.
650. Нѣкои данни за точностьта при хвърляне бомби отъ самолетитѣ.
651. Въ Дарданелитѣ.
652. Новото въ морската артилерия.
653. Постановка на рѣчнитѣ минни загради.
654. Миннитѣ заграждания на съглашенцитѣ въ последния периодъ на Свѣтовната война въ Северно море.
655. Действия на подводницитѣ въ позиционния бой.
656. Мѣрки за скритностьта 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 въоржжение на торпедоносцитѣ.
660. Изъ действията на влѣкача „Варна“.
661. Правила за предпазване на лодкитѣ отъ сблъскване.
662. Опредѣляне разстояние на море.
663. Бележки по международно право: международни рѣки и езера.
664. Финикийцитѣ, като прадѣди на мореплаването.
665. Морето и неговото военно и економическо значение.
666. Минни заграждания предъ германскитѣ пристанища въ Северно море.
667. Леонова торпедна мина.
668. Данни и числа полезни за водолаза.
669. Военна морска техника.
670. Потапяне на „Лузитания“.
671. Миннata война: Италианския флотъ.
672. Еволюция въ разрушителното действие на снаряда.
673. Минно-заградни действия по рѣка.

ОДОБРЕНИ.

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

НА ПРЕЦЕНКА.

663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673.

П О Щ А

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Варненска Популярна Банка сумата . . . . . 2,000 лева.
2. Пристанищно Управление Варна, сумата . . . . . 226 лева.
3. Христо Матевъ — зжботехникъ отъ София, сумата . . . . 200 лева.
4. Иванъ Казаковъ Варна 50 лева.
5. Д-ръ Г. Паспалевъ отъ Варна сумата . . . . . 50 лева.
6. Пан. Цачевъ—гара Костенецъ сумата . . . . . 50 лева.
7. Д-ръ П. Скорчевъ отъ Варна сумата . . . . . 50 лева.
8. Д. Игнатовъ отъ Кюстендилъ сумата . . . . . 50 лева.
9. Василъ Панайотовъ, пикьоръ Новъ Градецъ, сумата . . . 20 лева.
10. Иванъ К. Дончевъ надзиратель гара Борущица, сумата . . . 20 лева.
11. Юрданъ Пеневъ — с. Червенъ сумата . . . . . 20 лева.
12. Тотю Велковъ с. Бичкиня Габровско сумата . . . . . 20 лева.
13. Иванъ Г. Ивановъ (търговецъ) с. Рѣхово, сумата . . . . 15 лв.
14. Колю Станевъ отъ с. Бичкиня Габровско, сумата . . . . 10 лева.
15. Иванъ Грачевъ отъ с. Бичкиня Габровско, сумата . . . . 10 лева.
16. Атанасъ Ангеловъ с. Бичкиня Габровско, сумата . . . . 10 лева.
17. Николай Марковъ с. Бичкиня Габровско, сумата . . . . 10 лева.
18. Стефанъ Митевъ отъ с. Бичкиня Габровско, сумата . . . 10 лева.
19. Сава Ефтимовъ отъ гр. София сумата . . . . . 10 лева.

(Следва)

Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абонираты, че вестникътъ се изпраща **даромъ,** по възможность на всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноска 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.

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

Морски оржия

ТОРПЕДО — ПОДВОДНИКЪ.

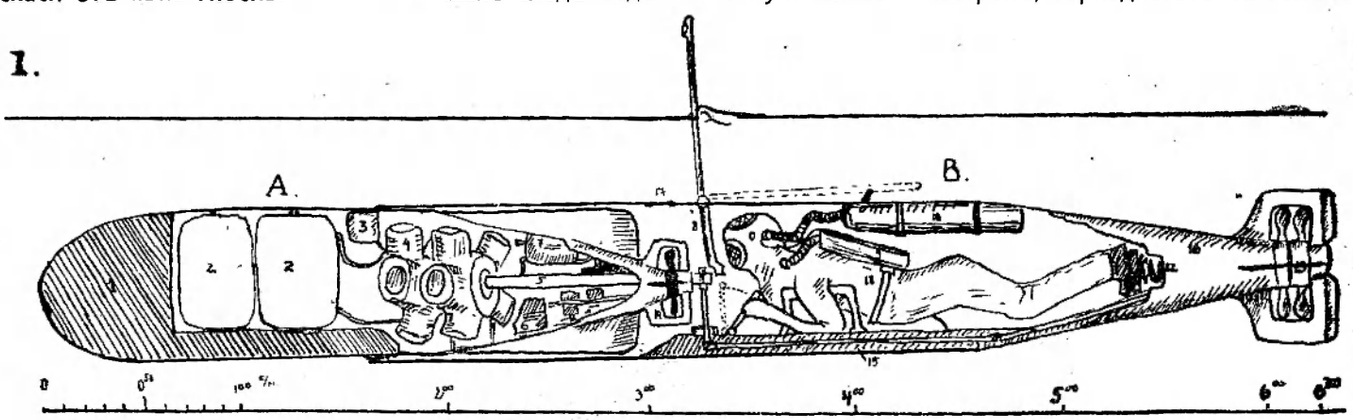
(Фантазия).

Преди нѣколко години въ японския флотъ били направени редица опити съ торпеда, управлявани и насочвани къмъ цельта отъ човѣкъ, намиращъ се въ самото торпедо. Съ взривяването на последното, обаче, загивалъ и самиятъ човѣкъ. Въпрѣки това, броятъ на желающитѣ да взематъ участие въ опититѣ надхвърлялъ десеторно необходимото число. По-голѣма часть отъ доброволцитѣ, предлагащи своя животъ за осжществяването на една идея и осигуряване надеждното действие на торпедото, сж били изъ срѣдата на запаснитѣ морски офицери.

Въ последно време е замислено осжществяването на новъ видъ торпедо, което да даде възможность на действующия съ него човѣкъ да се спаси отъ явна гибель.

Преди нѣколко години въ японския флотъ били направени редица опити съ торпеда, управлявани и насочвани къмъ цельта отъ човѣкъ, намиращъ се въ самото торпедо. Съ взривяването на последното, обаче, загивалъ и самиятъ човѣкъ. Въпрѣки това, броятъ на желающитѣ да взематъ участие въ опититѣ надхвърлялъ десеторно необходимото число. По-голѣма часть отъ доброволцитѣ, предлагащи своя животъ за осжществяването на една идея и осигуряване надеждното действие на торпедото, сж били изъ срѣдата на запаснитѣ морски офицери.

Въ последно време е замислено осжществяването на новъ видъ торпедо, което да даде възможность на действующия съ него човѣкъ да се спаси отъ явна гибель.



А—Торпедо-взривъ

1. Зарядъ
2. Резервуари съ сжстенъ въздухъ
3 и 7. Масленки
4. Двигатель
5. Ость за движение на винтоветѣ
6. Жироскопъ
14. Винтоветѣ на торпедото-взривъ

В—Торпедо-кабина

8. Морегледъ
9. Сжстенъ въздухъ за водолазната риза
10. Резервуаръ за сжст. въздухъ за дишане
11. Водолазна риза
13. Главни винтове
15. Оловни тяжести
16. Оловни тяжести

Черт. 1.

Следващитѣ редове сж плодъ на фантазия, напълно изпълнима въ рамкитѣ на една идея, която въ близко бждеще може да се превърне въ реалность.

Торпедото — подводникъ, изобразено на черт. I. се състои отъ две части: торпедо-взривъ (А) и торпедо-кабина (В) които сж съединени помежду си плътно и по начинъ, позволяващъ въ даденъ моментъ да бждатъ разединени.

Торпедото — взривъ представлява обикновено торпедо съ зарядъ (1); резервуаръ съ сжстенъ въздухъ (2); двигатель (4); ось за движение на винтоветѣ (5); жироскопъ, способствуващъ за запазване посоката на движение (6); масленки за смазване механизмитѣ (3 и 7); хоризонтални и вертикални кърмила; и необходимото устройство отъ зжбчати колела и съоржжения за превеждане въ движение винтоветѣ на торпедото—кабина.

Въ самата кабина се помѣщава човѣкътъ въ легнало състояние, облѣченъ въ водолазна риза, която е съединена съ двата резервуара съ сжстенъ въздухъ (9 и 10).

Резервуаритъ (10) е скрепенъ неподвижно за тѣлото на торпедото—кабина и служи за доставяне необходимия въздухъ за дишане на човѣка, когато се намира въ кабината, а вториятъ (9) се намира на гърба на торпедиста и служи да напълни водолазната риза съ въздухъ за дишане следъ отдѣлянето му и излизане отъ задната часть на торпедото—подводникъ.

Кабината е снабдена съ различни уреди за управление на торпедото, чрезъ хоризонталнитѣ и вертикални кърмила; морегледъ (8), който по желание може да се вдига и снема и чрезъ който торпедистътъ наблюдава и насочва торпедото къмъ цельта; дръжка, съ която се разединява плътното съединение между предната и задна часть; редица зжбчати колела, коленчати лостове и устройства за привеждане въ движение винтоветѣ (13) на торпедото—подводникъ; акумулаторъ за електрическата крушка; пружини, възглавници, ограничители и др. устройства за умекчаване удара за човѣка при изстрелване торпедото отъ кораба и падането му въ водата; оловни тежести (15 и 16) за уравновесяване и спомагане за потъване на торпедото—кабина следъ отдѣлянето на предната часть и излизане на торпедиста.

Торпедото—подводникъ има дължина 6·5 и диаметъръ 0·75 метра.

На торпедоносеца или кораба, който ще действа съ торпедото—подводникъ, последното лежи на специалнитѣ поставки въ разглобенъ видъ; т. е., дветѣ части сж отдѣлени една отъ друга, обаче готови, чрезъ необходимитѣ устройства да бждатъ съединени плътно и вмъкнати за кратко време въ торпедната тржба.

Непосрѣдствено преди произвеждане атаката и даване на торпедния изстрелъ, торпедистътъ съ облѣчена водолазна риза влиза въ кабината, следъ което дветѣ части се съединяватъ и вмъкватъ, както се спомена въ торпедната тржба.

Следъ изстрелване на торпедото—подводникъ, автоматически се отваря клапана за сжстенъ въздухъ, който, при падане на торпедото въ водата постжпва въ машината, която започва да действа и привежда въ движение осьта и винтоветѣ.

Торпедото—подводникъ, насочено преди изстрелването си къмъ цельта и управлявано презъ време на движението си въ водата отъ торпедиста, бързо се отправя къмъ неприятелския корабъ.

На разстояние 100—150 метра отъ

последния, съ помощьта на дръжката се разединяватъ двете части, и предната, която самостоятелно е малко торпедо, продължава своето движение подъ действието на винта (14), попада и се взривава въ целта.

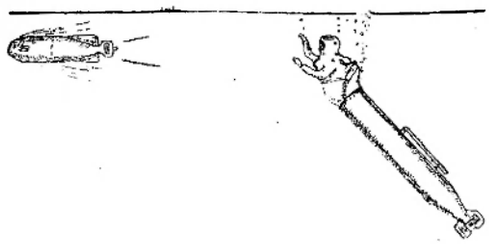
Торпедото — кабина следствие тежестьта (16) започва да потъва, а торпедистътъ, поради инерцията и въздухътъ въ водолазната риза изплава на повърхностьта. (черт. 2).

При излизането на торпедиста отъ кабината, автоматически се прекъсва резервуарътъ (10), а се включва въ действие другиятъ, прикрепенъ на гърба му (9).

Освободенъ отъ всички тяжести торпедистътъ остава да се държи на водната повърхность изключително посрѣдствомъ изпълнената съ въздухъ водолазна риза.

Отъ тоя моментъ неговата съдба зависи отъ намиращитѣ се наблизо кораби.

Преимуществата на това торпедо съ очевидни и за неговото действие трѣбва да се подбиратъ хора съ силни, калени нерви, които да не губятъ спокойствие и присътствието на духа.



Черт. 2.

Порт. юнкеръ **А. Златаровъ.**

Б. Р. Настоящата статия, макаръ и написана въ рамкитѣ на една фантазия, помѣстваме резервирано като идея, напълно възможна и осъществима.

Подводното плаване, завладяването отъ човѣка на въздушнитѣ простори, новоститѣ на радиотехниката и пр. въ близко минало също така бѣха обвити въ мантията на фантастичното и непостижимото, а днесъ съ една действителность.

Като се има предвидъ, че за човѣка, стремящъ се съ своята опитность, настойчивость и желанието за напредъкъ, къмъ опростяване на живота и съвършенство, е възможно реализирането на поставенитѣ отъ неговитѣ предшественици мечти, може смѣло да се очаква, че въ близко бъдеще, идеята за направата на торпедо-подводникъ, ще намѣри своя конструкторъ, пълно осъществяване и пригодность като ново и сигурно срѣдство за борба на море

Прибори за управление на артилерийския огънь.

Говорейки за морската артилерия, трѣбва да поменемъ и за новоститѣ въ приборитѣ за управлението на артилерийския огънь, понеже тѣ съ нераздѣлна часть въ артилерийското въоръжение на кораба.

Изискванията, които се търсятъ отъ тия прибори се свеждатъ въ основата си къмъ даване на възможность за пълното използване на всички технически и тактически елементи на артилерийското въоръжение на кораба при разнитѣ условия на морския бой, съ цель да се получатъ за най-кратко време най-много попадения въ противника.

Опитътъ отъ войната и силното развитие на оптиката сближиха „морския“ и „далекомерния“ способи на стрелбата. И за това, ако по-рано приборитѣ даваха само указания за управлението на огъня съпроводено отъ сложнитѣ изчисления, то сега на тѣхъ освенъ това лежи и всичката работа, както при опредѣлянето на всички изходни данни за стрелбата, така и непрекъснатото корегиране, съ автоматични прибори, всички елементи произтичащи отъ движението на стрелящия корабъ и целта.

Прицелната стрелба, т. е. стрелбата по ясно видима цель отъ мерача, презъ войната 1914—18 год., бѣше основна. Този способъ сега не може винаги да се прилага, понеже обстановката се промѣни, а освенъ това не позволява да се използватъ всички тактически свойства на кораба.

Системата на централното насочване, въведено въ общата схема на приборитѣ за управление на артилерийския бой позволява:

1. Да се води стрелба, както по видима, така и по невидима за мерача цель;
2. Да се води по-удобно стрелбата по брѣга;
3. Бързо да се пренася огъня отъ една цель по друга;
4. Бързото разпредѣляне на огъня по нѣколко цели и съсрѣдоточаването му споредъ нуждата по една, отъ всички орждия на кораба;
5. Да се води стрелба по невидима за стрелящия корабъ цель.

Преимуществото на втория способъ съ очевидни и той сега навсѣкъде се прилага

Прицелната стрелба е само спомагателна.

Всички прибори, които осигуряватъ успѣха на стрелбата се дѣлятъ на две групи: прибори за управление на артилерийския огънь и такива за централно насочване.

Появяването на зенитната артилерия наложи създаването на прибори за управлението и на тази стрелба. Разработването имъ е започнало още презъ войната 1914—18 г.



Наредъ съ голѣмия технически напредъкъ въ материалната часть на морската артилерия създадени съ новости и въ приборитѣ за управлението на артилерийския огънь включващи следнитѣ основни постижения:

1. Създаване на синхроното предаване (съ промѣнливъ и постояненъ токъ);
2. Компактность въ приборитѣ;
3. Създаване на цель редъ прибори даващи възможность да се използватъ всички постижения въ артилерията.
4. Въвеждането на оптическитѣ прибори като основни при стрелбата;
5. Силовото централно насочване.

Постиженията въ сегашно време относно далечината на стрелбата се явяватъ предѣлни по отношение възможностьта за практическо използване на артилерийското въоръжение. За това, основното внимание сега е пренесено къмъ съобразяване съ широкото приложение на димнитѣ завеси и разнитѣ видове маскировки т. е. къмъ управлението на артилерийския огънь при лоша видимость; а също така и на голѣмата скорострелность отъ помалко калибрени орждия, за да могатъ въ кратко време да стрелятъ максималенъ брой снаряди съ голѣма разрушителна сила, което по настоящемъ почти е достигнато.

Отъ руски **П. Павловъ.**

ФОНДЪ „КРЪСТОСВАЧЪ БѢЛО МОРЕ“.

На 21 ноември 1934 год. въ деня на празднуване първата българска победа на море — атаката на турския кръстосвачъ „Хамидие“ отъ четиритѣхъ наши малки торпедоносци презъ Балканската война, по инициативата на директора на Врачанскитѣ гимназии В. Атанасовъ и при съдействието на учителитѣ и ученицитѣ отъ осмитѣ класове се образува фонда „Кръсточвачъ Бѣло море“.

Въодушевлени отъ подвига на българскитѣ моряци, които, въпрѣки многократно превъзхождащия ги противникъ, смѣло се впустнаха презъ нощьта на 21 ноември 1912 г. съ своитѣ малки черупчици въ торпедна атака и нанесоха поражение на врага, младитѣ сили отъ осмитѣ класове, схващайки, че е необходимо създаването на боенъ флотъ за защитата на Отечеството и набавянето на кораби за нашитѣ морски части, поставиха основата на тоя фондъ съ едничката благородна и възвишена задача, да събератъ срѣдства за покупката на кръстосвачъ, който да носи името на Бѣло море, нашиятъ излазъ, широката и просторна врата на югъ, чрезъ която Родината влиза въ връзка съ всички страни въ свѣта.

Въ съставения правилникъ на фонда сж отбелязани и главнитѣ източници за набавянето на срѣдства, достатъчни, въ течение на три години да нарастнатъ до степень позволяваща постройката на кръстосвача.

Съгласно тоя правилникъ, къмъ всѣка гимназия, прогимназия и учебно заведение се учредява комитетъ съ задача да пропагандира морската идея всрѣдъ учащата се младежь и събира парични срѣдства за осжществяване целитѣ на фонда.

Основателитѣ на фонда сж преценили всички възможности и сж набелязали източницитѣ за добиване на приходи както следва:

а). По единъ левъ месечно отъ всички учащи се въ страната;

б). По 2 лева месечно отъ всички преподаватели въ разнитѣ училища въ Царството;

в). Чиститѣ приходи отъ забави, вечеринки и утра, устройвани специално въ полза на фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“.

г). Волни дарения отъ български граждани;

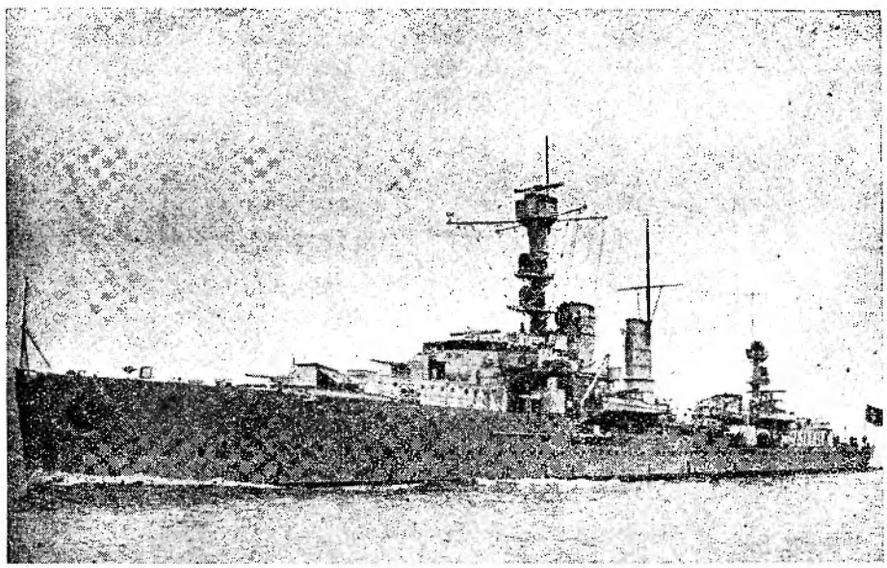
д). Отъ наличностьта на фондовитѣ съ сжщата цель, които сж прекратили своето сжществуване, поради бездействието или смъртьта на своитѣ основатели;

е). Отъ специални пощенски марки пуснати въ обръщение презъ лѣтния сезонъ, следъ гласуване съответната наредба—законъ;

ж). Облепване въ периодъ време отъ една година съ еднолевова марка „Кръстосвачъ Бѣло море“ всички тютюневи кутии, следъ гласуване съответната наредба—законъ.

Броятъ на учащитѣ се въ страната надвишава 700,000 души. Ако всѣки отъ тѣхъ има добрата воля и съзнание да внесе за въ полза фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“ само по 1 левъ месечно, то ежегодно би се събрала сума отъ около 8 милиона лева.

Най-голѣмъ приходъ обаче, би се получилъ отъ облепянето тютюневитѣ кутии съ марки по единъ левъ.



Съвременен кръстосвачъ.

Като се пресмѣтне, че въ България ежегодно се употрѣбява най-малко 3 милиона килограма тютюнъ, помѣстенъ въ 150 милиона цигарени кутии, то за една година фондътъ би се обогатилъ съ грамадната сума отъ 150 милиона лева.

Така съ доброволната лепта на учащитѣ се и косвената помощь на пушачитѣ въ страната, до настоящата 1937 год. фондътъ би нарастналъ до степень позволяваща купуването на единъ модеренъ и мощенъ кръстосвачъ, който носейки името „Бѣло море“—мечтата на нашия народъ, би разпѣнвалъ гордо водитѣ на роднитѣ морета.

Но... и съ тоя фондъ българското племе подчерта истинността на твърде правдивата за нашата действителность поговорка:

„Всѣко чудо за три дни“.

Подетата въ началото съ такъвъ ентусиазъмъ идея за фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“, подобно на буенъ огънь, просжществува твърде кратко време, въ което се отбелязаха твърде полезни иниацитиви и дейности, обаче скоро тоя огънь загасна и се покри съ пепелищата на непостоянството, незаинтересованостьта и пълното бездействие.

И при тоя фондъ, както и при всички други създадени преди него, както и при всѣка проява въ нашия културенъ и общественъ животъ, се почерта липсата на постоянство, настойчивость и твърда воля за провеждане дѣлото до желания благоприятенъ край.

Съ общи усилия на ученицитѣ отъ Врачанскитѣ гимназии; съ даване вечеринки и забави, въ Варна, Бургасъ, Созополъ и др. градове въ Царството, се събра, въ течение на първата година една сума около 200,000 лева, която, нарастна твърде малко въ следващитѣ две години.

Изработенията правилникъ на фонда, не бѣ изискано да се удобри отъ съответното министерство, за да бжде препоржчанъ на всички учебни заведения въ страната да съставятъ съответнитѣ комитети и да проведатъ усилена дейность за осжществяване на поставената отъ основателитѣ на фонда цель.

Подетата въ началото, следъ създаване на фонда съ такава жарь усилена дейность на нѣкои срѣди и здружения въ страната, бързо затихна и въ последно време за фонда „Кръстосвачъ Бѣло-море“ нито се говори вече нѣщо, нито пъкъ се предприематъ какви да е начинания и отбелязватъ дейности.

Еднички само ученицитѣ отъ Врачанскитѣ гимназии, които се чувствуватъ задължени да подържатъ създаденото отъ тѣхнитѣ предшественици дѣло, проявяватъ, макаръ и нищожна дейность и отъ време на време обогатяватъ наличноститѣ на фонда съ известни суми.

Крайно време е идеята и сжщността на фонда „Кръстосвачъ Бѣло-море“ на ново да се постави на преденъ планъ и да се заработи съ новъ възторгъ и нови сили, съ поголѣма твърдость и енергия, съ поголѣма настойчивость и идеализъмъ за постигане целитѣ на фонда, за да може въ близко бждеще въ тихитѣ води на роднитѣ морета да се оглежда мощната снага на новия „Кръстосвачъ Бѣло-море“.

Куюджуклиевъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

„КРАЛИЦА МЕРИ“ ВЪ ЦИФРИ.

За най-новиятъ английски презокеански колосъ „Кралица Мери“ е писано достатъчно и читателитѣ иматъ ясна представа за неговата сѫщность, новость и съвършенство, обаче постройката, съоржжението и обслужването на тоя гигантъ изразени въ цифри съставляватъ сѫщо интересъ за четцитѣ.

Стоманенитѣ листове, отъ които е съградень корпуса на кораба иматъ тяжесть 40,000 тона и сѫ съединени помежду си посрѣдствомъ 10 милиона нита. Последнитѣ, наредени въ една линия се разпростиратъ на дължина 270 мили (500 километра).

За постройката на кораба сѫ работили 270,000 работника.

За боядисване отъ вънъ на корабнитѣ стени сѫ били изразходвани 315,000 литри блажна боя.

„Кралица Мери“ има 4 винта, всѣки отъ които тежи по 35 тона; три котви, всѣка съ тегло по 16 тона и съ котвена верига дълга по 300 метра, съ тяжесть по 145 тона; 24 спасителни моторни лодки побиращи всѣка една по 145 човѣка; 50 систерни за течно гориво съ обща вмѣстимость 6,500 тона.

Парнитѣ котли, 24 на брой иматъ общо 160,000 тржби. Парнитѣ турбини притежаватъ 257,000 лопатки въ които се удря парата. Турбогенераторитѣ произвеждатъ 20,000 вата електрическа енергия, равняваща се на тая необходима за освѣтление и индустриалнитѣ цели на единъ градъ съ население 140,000 души.

Задъ луксознитѣ стени на корабнитѣ отдѣления сѫ скрити електрически проводници съ обща дължина 4,000 мили (7,508 клм.), които съединени единъ задъ другъ покриватъ пространство между Ню-Йоркъ и Санъ-Франциско и едно разстояние още 1,111 километра въ океана.

За освѣтление различнитѣ помѣщения, корабътъ притежава 30,000 електрически лампи.

„Кралица Мери“ има 2,000 прозорци и отвори, които сѫ прегредени съ 760 квадратни метри стъкла.

Гледани отдалечъ димнитѣ тржби (куминитѣ) на кораба не изглеждатъ голѣми, обаче въ сѫщность въ всѣки отъ тѣхъ, наредени успоредно единъ до другъ свободно могатъ да преминатъ три отъ най-голѣмитѣ локомотиви. Корабътъ притежава помѣщения за побиране 36 автомобила на пѫтницитѣ.

По-вече отъ 500 отдѣления и кабини сѫ снабдени съ телефони, а по кораба се намиратъ и множество такива, посрѣдствомъ които всѣки пѫтникъ, намиращъ се всрѣдъ океана, когато пожелае може да разговаря съ кое да е мѣсто на свѣта.

За забавление на пѫтницитѣ има кино-театръръ, чрезъ който една и сѫща програма се прожектира на три различни мѣста въ кораба.

„Кралица Мери“ се обслужва отъ 1100 души офицери и моряци и има помѣщения и удобства за превозване на 2140 души пѫтници.

За прехраната на тия 3240 човѣка, корабътъ разполага съ складове и взема следнитѣ съестни продукти: 12,000 стъкла минерална вода, 17,500 бутилки вино; 20,000 бутилки бира; 200 бъчви бири и още 2,700 литри такава въ голѣми бурета; 500 кгр. бисквити; 2,000 кгр. чай, кафе и какао; 10,000 кгр. захарь; 9,000 кгр. млѣко; 5,000 кгр. мась и масло, 50,000 яйца; 1,200 кгр сирене; 8,000 кгр. прѣсна риба; 1,700 кгр. мармаладъ; 3,000 кгр. сладоледъ; 4,400 кгр. сушено месо и шумка; 1000 кгр. колбаси; 25,000 кгр. прѣсно мѣсо; 3,700 кгр. жито; 25,000 кгр. картофи; 35,000 кгр. ледъ; 17,000 кгр. брашно; 300 кгр. орѣхи; 15,000 кгр. различни прѣсни продукти и пр.

За подържане на продуктитѣ въ добро състояние, корабътъ има специални помѣщения—ледници съ кубическо съдържание 18,000 метра, въ които месото и др. хранителни припаси се складиратъ и държатъ въ замразенъ видъ.

По-вече отъ 100 готвача подъ погледитѣ на главнитѣ такива работятъ въ множеството модерно устроени кухни на кораба и приготовляватъ храната на пѫтницитѣ, чиито различенъ вкусъ напълно се задоволява.

Кухнята разполага съ електрически печки, нови устройства и машини за бързо почистване хранителнитѣ продукти и приготовленията на ястията; 16,000 прибора за ядене; 5,000 разни чаши и 200,000 броя различни чѣнии.

„Кралица Мери“ притежава грамаденъ складъ за бѣльо, съдържащо: 92,000 кърпи за лице; 210,000 кърпи за ржце; 5,000 покривки за легла; 30,000 чаршафа; 31,000 калъвки за възглавници и 24,000 кухненски кърпи.

Преведе П. Вангеловъ.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ИЗЪ ДЕЙСТВИЯТА НА ВЛѢКАЧА „ВАРНА“.

Съгласно условията на примирието, въ края на 1918 год. неприятелскитѣ войски заеха по-голѣмитѣ градове на нашето Отечество.

Въ сѫщата година, поради лоша реколта, страната се застрашаваше отъ гладъ. За изхранване войската и населението необходимо бѣ да се превозятъ хранителни запаси отъ Моравско.

Пренасянето, обаче, по сухо бѣ почти невъзможно, защото желѣзопѫтнитѣ линии бѣха заети съ превозване на наши и неприятелски войски. Единственятъ свободенъ пѫть оставаше р. Дунавъ. Превознитѣ срѣдства по рѣката бѣха много оскждни, тъй като нашитѣ бивши съюзници бързо оттеглиха всички свои плавателни сждове къмъ горния Дунавъ.

Изпълнение на задачата по подвоза се възложи на Дунавската флотилия, която съ нѣколко влѣкачи и шлепове формира превозната служба, и започна пренасяне огромното количество хранителни запаси отъ Моравско за България. Тая задача, поради извънредно малкия плавателенъ съставъ, бѣ твърде тежка за дунавци, които, водими отъ високото съзнание и неуморенъ трудъ въ служба на Родината блѣскаво я изпълниха.

Превозътъ се обслужваше отъ влѣкача „Варна“ съ влаченитѣ отъ него шлепове „Анверсъ“ и „Вардаръ“.

При едно пѫтуване на последнитѣ за Русе произлиза следната злополука: Наближавайки входа на Бѣленския ржкавъ, близо до Свищовъ, подъ шлеповетѣ се разнасятъ внезапно два последователни взрива. Голѣми гейзери вода, вжглиша и отломки отъ шлепа „Вардаръ“ излитатъ въ въздуха. Шлепа се откжсва и потжва.

Влѣкача веднага дава пъленъ ходъ назадъ и успѣва да се измъкне отъ опасната зона.

Последвалитѣ още три взрива потопиха и шлепа „Анверсъ“.

Оказа се, че влѣкачътъ е наскочилъ на минна заграда поставена отъ ромжнцитѣ предъ входа на базата Бѣлене презъ време на войната. Благодарение запазеното присжтствие на духа отъ страна на обслугата, ловко и съ бързина се отдадоха въ-залата на потжващия шлепъ „Анверсъ“, който неминуемо би повлѣкълъ и кораба...

Въ тоя трагиченъ моментъ, достойно загинаха: подофицерътъ Андрей Ст. Ставревъ и морякътъ Цеко Пауновъ.

П. Рашеевъ.

Главна Дирекция на Желѣзницитѣ и Пристанищата Отдѣлъ Корабоплаване.

За да се даде възможность, любителитѣ на природата и лѣтовницитѣ на гр. Варне да посещаватъ и се наслаждаватъ на красивитѣ Варненски околности, прохладни морски простори и китнитѣ родни крайбрѣжия, Главната Дирекция на Желѣзницитѣ и Пристанищата — Отдѣлъ Корабоплаване, устройва презъ лѣтния сезонъ съ новитѣ и специално пригодени за цельта моторни лодки **„Галата“** и **„Лилия“** редовно обслужване морското крайбрѣжие и това на Варненското езеро по означенитѣ разписания както следва:

РАЗПИСАНИЕ НА ПѫТНИЧЕСКИТѢ ЛОДКИ ОТЪ КРАЙБРѢЖНОТО ПЛАВАНЕ.

Морско крайбрѣжно плаване въ Варненския заливъ: Обслужва се отъ моторната лодка „ГАЛАТА“, начиная отъ 5 юли н. г. всѣкидневно изключая вторникъ.

РАЗПИСАНИЕ

Пристанище или пристанъ	ПРЕДИ ОБѢДЪ		СЛЕДЪ ОБѢДЪ			
	Тръгва	Пристига	Тръгва	Пристига	Тръгва	Пристига
Варна—пѫтническия кей въ пристанището .	8·00	—	16·00	—	21·20	—
Карантината	—	—	16·11	16·08	21·31	21·28
Галата	—	—	16·21	16·18	21·41	21·38
Морската градина	8·18	8·13	16·39	16·34	21·59	21·54
Св. Константинъ	8·50	8·45	17·09	17·06	—	22·26
Златни пѣсъци	11·17	9·17	19·36	17·36	—	—
Св. Константинъ	11·49	11·44	20·06	20·03	23·26	—
Морската градина	12·21	12·16	20·38	20·33	23·56	23·53
Галата	12·37	12·34	20·54	20·51	0·12	0·09
Карантината	12·47	12·44	21·04	20·01	0·22	0·19
Варна—пѫтническия кей въ пристанището .	—	12·55	—	21·12	—	0·30

Цени на билетитѣ за отиване до Св. Константинъ и обратно — 20 лева
„ „ „ „ „ „ Златнитѣ пѣсъци „ „ 25 „

Обслужване Варненското езеро съ моторна лодка „Лилия“, всѣкидневно, изключая вторникъ.

РАЗПИСАНИЕ

Пристанище или пристанъ	ПРЕДИ ОБѢДЪ		СЛЕДЪ ОБѢДЪ			
	Тръгва	Пристига	Тръгва	Пристига	Тръгва	Пристига
Варна—пѫтнически кей въ пристанището . .	7·00	—	15·30	—	—	—
Морски каналъ—пристана западно отъ моста	7·16	7·13	15·46	15·43	—	—
Чайка	7·52	7·47	16·22	16·17	—	—
Звездица	8·11	8·08	16·41	16·38	—	—
Каменоломна	8·37	8·34	17·07	17·04	—	—
Бѣлево	11·00	9·05	19·00	17·35	—	—
Каменоломна	11·31	11·28	19·31	19·28	—	—
Звездица	11·57	11·54	19·57	19·54	—	—
Чайка	11·18	12·13	20·18	20·13	—	—
Морски каналъ—пристана западно отъ моста	12·52	12·49	20·52	20·49	—	—
Варна—пѫтническия кей въ пристанището .	—	13·05	21·10	21·05	—	—
Морска градина	—	—	21·30	21·55	—	—
Варна—пѫтническия кей въ пристанището .	—	—	—	21·45	—	—

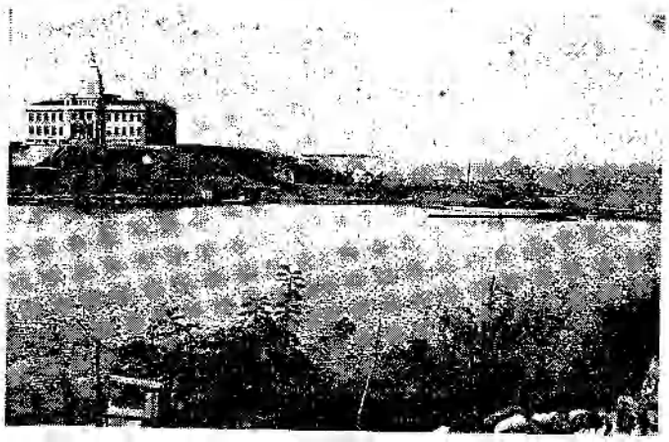
Цени на билетитѣ за отиване до Чайка (Пейнерджикъ) и обратно — 15 лева.
„ „ „ „ „ „ Бѣлево „ „ 25 „

Забележки:

1. Когато вторникъ е празниченъ день и лодката извършва празничното разписание, въ срѣда тя не пѫтува.
2. Ако поради повреда или друга причина нѣкое пѫтуване бѫде отмѣнено, то въ най-близкия вторникъ лодката извършва неизпълненото пѫтуване по съответното дѣлнично разписание.
3. При лошо море — вълнение и вѣтъръ 3—4 бала или голѣмъ прибой, пѫтуването въ залива се отмѣнява, като вмѣсто това, лодката извършва пѫтуване въ Варненското езеро.
4. Въ всички случаи, когато известно пѫтуване се отмѣнява или се замѣня съ друго, или пъкъ става каквато и да била промѣна въ разписанието, началникътъ на пристанището обявява за това отъ предния день или най-късно два часа преди промѣната.
5. Отъ 15 септември до 30 октомври лодката не се движи по разписание, а съ нея се устройватъ излети до Галата. св. Константинъ, Златнитѣ пѣсъци, Камчия, Варненското езеро и др.



Кжтче изъ стария крайбрѣженъ български градъ—Созополъ.



Островъ „св. Кирилъ“ край Созополъ и величествената сграда на Морското училище.



Изъ живота на възпитаниците отъ Морското училище;
Обхождане на крайбрѣжието при носъ Емона.