

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДРУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСЪВЪТА И ОБНОВА

ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

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

Година I.

Варна, 1. августъ 1935 год.

Брой 21.

ДА СЕ НАДЪВАМЕ

Съгласно договора и закона за Българското търговско параходно дружество, държавата е длъжна ежегодно да субсидира дружеството. От няколко години държавата е престанала да изплаща полагаемитъ се ежегодни субсидии.

Въ заседанието си на 23 юлий Министерскиятъ съветъ реши да се отпуснатъ на Параходното дружество закъснитъ субсидии възлизащи на 23 милиона лева.

Тая сума правителството изрично предписва на Б. Т. П. Д-во да бжде използвана само за купуването на три нови парахода, два отъ които да иматъ водоизмѣстване отъ 2,500 до 3,500 тона, и единъ 6,500 тоненъ корабъ предназначенъ за голѣмата континентална линия.

Сумата отъ 23 милиона лева се взема отъ Спестовната каса взаимнообразно за смѣтка на Българскитъ държавни желѣзници.

Съ това плавателниятъ паркъ на параходното дружество въ скоро време ще се усили съ нови кораби, съ което ще бжде запълнена една действително належаща нужда на българскитъ износители,

Ежедневната преса бѣгло,

едва ли не подъ надслова хроника отбелязва това голѣмо и съ решающе значение за народното благосъстояние и стопанско преуспѣване събитие, което, безпорно е ценна придобивка за българското корабоплаване.

Ратниците на морската идея, които виждатъ превъзможване на Родината на откритиятъ морски брѣгъ и свободнитъ водни пѣтища, съ преизпълнена отъ радостъ душа посрещатъ това решение на Министерскиятъ съветъ, защото знаятъ, че то е плодъ на дълга, упорита и настойчива борба, пропита съ разочарования и горчивини, борба, която изведе меродавнитъ фактори на правия и вѣренъ пѣтъ къмъ морската промисълъ.

Това крупно събитие е резултатъ отъ семето хвърлено въ нивата народното мореходство въ първитъ още дни отъ свободното просъществуване на нашето Отечество, което семе, притискано и задушавано до сега отъ плевели и огъвано отъ силни вѣтрове и бури, разрастна въ последнитъ години въ млада, кичеста фиданка, която, подкастрена и подсилена съ навременнитъ и целесъобразни решения на ръководнитъ фактори, подоб-

но на решението отъ 23 юлий, въ близко бждаще ще буйне въ високо и яко дърво, плодетъ на което ще освежатъ народното благосъстояние и стопанство и подъ кичестата сѣнка на което иднитъ поколения на нашето племе ще намѣрятъ отмора, материаленъ и духовенъ подъемъ.

Това решение на Министерскиятъ съветъ, открива нова и свѣтла страница въ морската ни история и чертае нови и свѣтли надежди.

Нека се надѣваме, че тоя отраденъ актъ отъ 23 юлий, ще бжде началото на редица още решения вземани отъ ръководнитъ фактори, които стоятъ на чело на народа и коветъ сждбинитъ на днешна обновена България, за отпусчането на нови и по-значителни парични срѣдства, съ които да се купятъ нови търговски кораби за морето и Дунава, които кораби, плъзнали по всички морета и голѣмата рѣка, ще развѣватъ гордо българския трицвѣтъ и разнасятъ плодетъ на упоритиятъ трудъ на българското племе.

Да се надѣваме, че съ същата твърда стѣпка днешното правителство ще върви, по пѣтя за морското обновление и засилване на Родината.

МОРСКА МИСЪЛ

МАЛКАТА ВОЙНА ВЪ СЕВЕРНО МОРЕ

Затваряйки протоцитъ на Балтийско море, Германия се лиши от изгодна стратегическа позиция.

Германското командване е било длъжно да види и разбере, че малката война, при създалият се условия, е безрезултатна.

Обстановката е била неизгодна. Силитъ имъ неотговаряли на потребноститъ, и полученитъ резултати сж били незадоволителни.

V. Вънрешни резултати отъ активна дейност на германския флотъ.

Отъ гореизложеното е ясно, че методът на малката война не е довелъ къмъ желаемитъ резултати. Останало е на нѣмцитъ да приложатъ другъ методъ — активни действия на цѣлия германски флотъ, решителенъ бой съ английския флотъ, дори при обстановка не съвсемъ благоприятна за сжщитъ.

Свѣтовната война показала, че англичанитъ никога не сж се стремили къмъ решителенъ бой. Англия много добре е знаела, че нейното могъщество се опира на нейния флотъ, и да рискува съ него не мислила. Въпрѣки общественото мнение, английското командване не е искало да влѣзе въ решителенъ бой съ нѣмцитъ.

Възгледитъ относно характера на морската война, изказани отъ английския адмиралъ Джелико (предпазливостъ и запазване флота) напълно сж били възприети отъ Лордъ Чърчилъ.

Англия се е стремилъ да задуши икономически Германия и да я победи по суша.

Явявайки се като центъръ на Антанта, Англия е предпочитала сама да рискува по-малко отъ другитъ. Неуспѣхитъ и разгромяването на сухопътния фронтъ не би лишило Англия отъ нейното могъщество до тогава, до като сжществува нейния флотъ.

Германското командване не схвана своевременно това. Трѣбваше да измине доста време, за да разбератъ нѣмцитъ, че главногo операционно направление се явява морската мощъ на Англия. Методътъ за водене на войната, възприетъ отъ Германия, е помогналъ на англичанитъ за прокаране на тѣхнитъ планове.

Владѣйки морето, Англия е имала възможностъ да запази своитъ търговски пѣтища, да прилѣтче къмъ себе си цѣлия свѣтъ и бавно, но сигурно да задушава Германия.

Изхождайки отъ посочената обстановка, ще се опитаме, да предскажемъ тѣзи вънрешни резултати, които биха се получили отъ решителната дейност на германския флотъ.

Опитътъ отъ войната е показалъ, че англичанитъ винаги изкарвали въ море сили превъзхождащи германскитъ такива. Излизането на цѣлия германски флотъ би заставило и Англия да се появи въ пълненъ съставъ. Следователно, възможността за решителенъ бой, въпрѣки нежеланието на англичанитъ, е сжществувала. Ако германското командване би решило да води бой до последни сили, английскиятъ флотъ щѣше да понесе голѣми загуби. Нѣмцитъ сж имали великолепа материална частъ и добре подготвенъ личенъ съставъ за действие и маневриране. Англичанитъ сж могли да противопоставятъ численостъ и добъръ духъ.

Ютландскиятъ бой показва, че дори действайки нерешително, нѣмцитъ все пакъ сж удържали тактическа победа и загубитъ на англичанитъ сж били много по-голѣми, отъ тия на нѣмцитъ.

Трѣбва да се отбележи, че къмъ момента на боя англичанитъ сж имали известенъ боевъ опитъ. При бойна среща презъ първия периодъ на войната, успѣха на германския флотъ щѣше да бѣде по-голѣмъ. Ако германското командване би решило да рискува съ своя флотъ, то загубитъ на англичанитъ безусловно щѣха да бѣдатъ много по-голѣми.

Английскиятъ флотъ или съвсемъ би престаналъ да сжществува, или щѣше да бѣде много отслабенъ. Какво би значело за Англия това? Загубване на мировото господство. Англия загубила флота си, би престанала да играе първостепенна роля въ Антанта. И тогава именно, победата на сухопътния фронтъ щѣше да бѣде решающа. Авторитета на Германия между неутралнитъ, безъ съмнение, би порастналъ, а съответно съ това би се подобрило и икономическото ѝ положение.

Загубвайки дори своя линейенъ флотъ, Германия би запазила подводния и можеше успѣшно да действа по търговскитъ пѣтища.

Допустимо е, че загубитъ на английския флотъ можеха да накаратъ Англия, да побърза съ излизането си отъ войната, което зна-

чително би улеснило, сухопътнитъ задачи на Германия.

Както споменахме, двоякостта да победятъ англичанитъ не е била толкова голѣма. Победителъ е можелъ да излѣзе и германския флотъ.

При победа отъ страна на Германия, последната би затрила Англия и би диктувала своитъ условия за миръ.

Стединенитъ щати, които презъ цѣлото време е трѣбовало да се оглеждатъ на Западъ, при тѣзи условия едва ли биха се решили да се намѣсятъ въ войната, за да не рискуватъ и останалъ по-слаби отъ Япония.

Добъръ моментъ за решителенъ бой е имало въ първия периодъ на войната, когато англичанитъ грижливо сж скривали своя флотъ подалечъ и превозването на експедиционния корпусъ сж е охранявало съ малки сили.

Въ този периодъ англичанитъ сж били най-слаби.

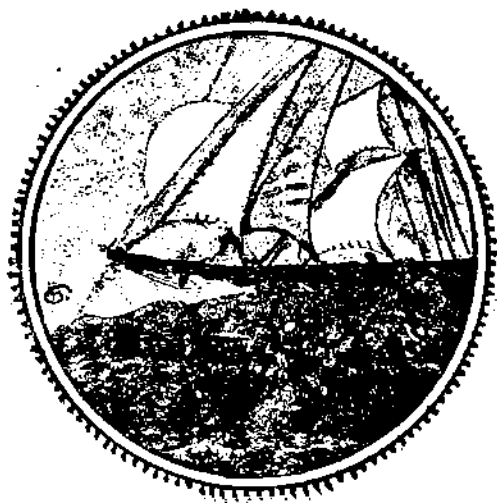
Втори моментъ — боеветъ при Марна. Разгромяването на английския флотъ би завършило съ победа за Германия въ най-скоро време.

Третия моментъ — когато англичанитъ отслабили своя флотъ съ изпращането на линейнитъ кръстосвачи срещу ескадрата на адмиралъ Шлее.

Въ заключение трѣбва да прибавимъ, че най-изгодно за Германия е било да действа на море активно.

Германскиятъ флотъ се е строилъ и готвилъ за ескадренъ бой и тукъ той е можелъ да даде най-добри резултати.

Тодоровъ Т.



СКОРОСТЬТА НА СПОМАГАТЕЛНИТЕ КРЪСТОСВАЧИ ВЪ МОРСКАТА ВОЙНА.

Известно е на всички каква голяма роль играха германските спомогателни кръстосвачи в морската война. Още от началото на войната те започнаха борбата с търговските кораби на държавите от съглашението и дадоха отлични резултати. След войната, много морски пилоти и капцитети се занимават с тази дейност на спомогателните кръстосвачи, подигайки редица въпроси в свръзка с най-правилното и ефективно използване на спомогателните кръстосвачи при една обидеща война на море.

Подигане е главно въпроса за скоростта и района на действие на корабите, които биха се използвали като спомогателни кръстосвачи. В различните разглеждания на въпроса се търси най-подходящия тип търговски кораб, който, приспособен за тази цел, би могъл да бъде най-сполучливо и резултатно използван за една такава дейност.

На пръв поглед, човек би помислил, че като най-подходящ тип ще бъдат корабите с най-голяма скорост. И наистина, пред малките и най-бързоходни кръстосвачи, мъчно би могло да се предпоставят спомогателните кръстосвачи, макар и с по-малка скорост, каквито могат да бъдат съвременните пътнически кораби или добре маскираните обикновени кораби, с много по-малка скорост.

Тези три типа кораби именно бяха използвани от германците през последната кръстосвателна война. — Освен леките кръстосвачи като „Карлсруе“, „Дрезден“, „Емден“, „Кьонигсберг“ и „Лайпциг“, които имаха скорост от 23 до 27 мили и големите пътнически кораби, „Кайзер-Вилхелм“ и „Кронпринц-Вилхелм“, които имаха сравнително голяма скорост, германците използваха и търговски кораби с твърде ограничена скорост, каквито бяха „Мьове“ и „Волф“, чиято скорост не надминаваше респективно 14, 1/2 и 11 мили. —

Статистиката за потопените търговски кораби от тези три различни типове спомогателни кръстосвачи, ни дава сведения, които просто изненадават: — спомогателните кръстосвачи с най-малък ход, каквито сж били „Волф“ и „Мьове“ сж потопили най-много неприятелски кораби, повече дори и от леките кръстосвачи, „Карлсруе“, който сравнително е бил най-иастлив в своята кръстосвателна дейност.

Общият тонаж на потопените от спомогателния кръстосвач

„Волф“ кораби, включващ и тези, потънали от удар на мини, поставени пак от него, достига 214,000 т. за 457 дневно кръстосване. Следва след това „Карлсруе“, с 120,000 тона през един период от 120 дена и още 72,800 тона в втория период от 93 дена. Ако сравним продължителността на кръстосванията на различните кораби с потопения от тях тонаж, ще видим, че „Мьове“ държи първенство с потопените 990 тона на ден.

След него следва „Карсруе“ с 800 тона на ден, „Емден“ с 750 тона, доста назадь вече „Волф“ — с 337 тона и „Кронпринц-Вилхелм“ с 300 тона на ден.

На пръв поглед, скоростта на модерните кръстосвачи би могла да се вземе като най-существенно качество, изхождайки от обстоятелството, че тя ще даде възможност на кораба лесно да избягва преследванията от по-мощен противник. Но вземайки примѣръ от последната война, ние ще видим, че това не всъкога се по-върждава. — През течение на войната срѣщаме само три случая, когато малките нѣмски кръстосвачи сж били преследвани и когато тяхната голяма скорост им е указала ценна помощ. Тази скорост е била достигната обаче съцената на грамаден разход от гориво, и поради невъзможността да се попълват запасите, много от най-добрите нѣмски кръстосвачи бидоха обезвредени. Така, на 6.VIII 1914 год., кръстосвача „Карлсруе“, открит от английския кръстосвач „Сюфолк“, успѣва да избягне гибелта си едва на 7. с. м., след една дълга и упорита борба.

Той се надѣвал да попълни своите свършено намалѣли вжглищни запаси в Сенъ Тома, където нѣмското паракодно дружество „Хамбург-Америка“ приежавало големи складове от каменни вжглища. Това обаче не му се удало, и той бива принуден с най-малък ход, да се насочи към нѣй-близкото неутрално пристанище Сенъ-Жанъ въ Порто-Рико.

Нѣколко месеца по-късно, „Кьонигсберг“ излиза въ открито море от Даръ-ес-Саламъ на 31. юлий 1914 год. и не след дълго бива открит от три английски кръстосвачи, които направили всичко възможно да подържат контакт с него.

На първо време, той успѣва да се отсиубне от англичаните, изразходвайки голяма част от горивото. Към сжщото време от Даръ-ес-Саламъ излиза вжглищния кораб „Сомали“ с 1,200 тона вж-

лица. Въ момента обаче, когато „Кьонигсберг“ въ открито море започва да претоварва вжглищата, откритъ с множество свѣтлини от неприятелски прожектори, което принуждава двата кораба да се отдалечат и се отправят към зоната на мусоните/постоянни вѣтрове, които духат въ Индийския океанъ, където да продължат прехвърлянието на вжглищата.

Противния вѣтръ обаче им попречва и принуждава „Кьонигсберг“ да отиде въ единъ пустиненъ заливъ на 80 мили южно от н. Гвардафуй, където дочаква бавноходния кораб „Сомали“.

Едва на 21. августъ този последния успѣва да дойде на уговореното мѣсто и да спаси кръстосвача, попълвайки му запасите от гориво.

Внимателното изследване на кръстосвателната война показва, че за тези именно кръстосвачи попълването на запасите от гориво има по-решающо значение отколкото скоростта.

Като се сравняват резултатите постигнати от „Карлсруе“ и „Емден“ с трудностите, които „Кьонигсберг“ и „Лайпциг“ срѣщали въ своята дейност, макар и първите два да не отстъпват по нищо на своите другари, ще се види, че „Карлсруе“ и „Емден“ дължат своите успѣхи на обстоятелството, че те сж оперирали въ районъ, който им е давал възможност по-лесно да попълват своите запаси от гориво благодарение на вжглищните параходи, които срѣщали на пътя си.

Тази възможност липсвала на „Лайпциг“, който оперира пред източните брѣгове на Северна Америка и на „Кьонигсберг“ — пред източните брѣгове на Африка. Не трѣбва да се изпусне изъ предвидъ и обстоятелството, че при започване на кръстосвателната война, „Емден“ и „Карлсруе“ имаха големи запаси от вжглища, носени от кораби, които ги придружаваха.

„Емден“ попълни своите запаси с 5,000 тона отлични каменни вжглища носени от кораба „Маркомания“. „Карлсруе“ получи други 5,300 тона от четирите германски кораби, които го придружаваха. Към тези запаси се прибавили и вжглищата, вземани от случайно срѣщаните и заловени кораби. Така, „Емден“ взема 17,000 тона, а „Карлсруе“ други 34,000 тона вжглища от заловени противникови кораби.

Не е достатъчно обаче да се разполага с запаси от вжглища, носени от придружаващи кораби; трѣбно е тези вжглища да мо-

гата да се натоварят на кръстосвача.

Почти всички нѣмски кръстосвачи, често пѣти сж срѣщали непреодолими трудности при товарене на вжглища въ открито и развълнувано море, или пъкъ въ зона, заплашена отъ неприятеля.

Така на 13. августъ 1914 г., недалечъ отъ скалистия брѣгъ при Рокасъ, „Дрезденъ“ и „Баденъ“ сж били изнемадани отъ такава силна буря, че и двата кораба получили голѣми повреди и били принудени да преустановятъ товаренето.

На другия день сж опитали да продължатъ, обаче пакъ не имъ се удало. Когато следъ това „Дрезденъ“ се отправя въ открито море, командира му констатира, че кораба е изгубилъ много отъ своята мореходностъ.

При Бразилскитѣ брѣгове, „Карлсруе“, предъ островъ Марара, макаръ и при добро време можалъ да товари само нѣколко часа, по причина на голѣмото течение отъ морския приливъ, което причинявало много и опасни удари и за двата кораба.

Специално за този кръстосвачъ, може да се каже, че успѣхитѣ му се дължатъ още и на това, че на единъ отъ придружаващитѣ го кораби се намиралъ единъ дългогодишенъ капитанъ отъ презокеанскитѣ плавания, който познавалъ отлично района и посочилъ на командира на „Карлсруе“ товаренето на вжглищата да става недалечъ отъ скалитѣ при Лавандейра: тукъ кръстосвача нѣколко пѣти сполучливо товарилъ вжглища при най-спокойна обстановка.

Ясно е, че при една бъдеща война, попълването на запаситѣ въ открито море ще бжде много улеснено, благодарение употребата на течното гориво, вмѣсто вжглища.

За кръстосвачна дейностъ въ Атлантическия океанъ, на пръвъ погледъ, като че ли бързоходнитѣ кръстосвачи биха дали най-добри резултати, но опита отъ последната война доказа тъкмо обратното.

Точно този типъ кораби сж дали най-малки резултати и най-скоро сж били обезвредени.

Спомагателния кръстосвачъ „Трафалгаръ“ бива унищоженъ близо до Тринитѣ, преди още да е успѣлъ да потопи нито единъ корабъ.

„Кайзеръ Вилхелмъ“ бива унищоженъ, следъ като е успѣлъ да потопи само единъ корабъ.

„Кронпринцъ Вилхелмъ“ наистина показва голѣмъ успѣхъ, като продължава своето кръстосване 250 дни и потопява 11 парахода и 4 платнохода. Отъ тѣзи 250 дни, „Кронпринцъ Вилхелмъ“ употребява 72 дни за попълване своитѣ запаси

съ вжглища, взимани отъ придружаващитѣ го кораби.

Неговия разходъ на вжглища билъ много голѣмъ. Дневно е можалъ да товари най-много до 700 тона. Вжглищнитѣ му ями побирали едва 5,000 тона.

Този отличенъ корабъ е можалъ да поддържа голѣма скоростъ, което отъ друга страна му е струвало грамаденъ разходъ отъ гориво, което обстоятелството постоянно тормозило командира му, а често пѣти парализирвало и неговитѣ действия.

Когато „Кронпринцъ Вилхелмъ“ хвърлил котва предъ Нюпортъ-Нево, той ималъ само 25 тона вжглища. По липса на гориво и трудното попълване на запаситѣ, „Кронпринцъ Вилхелмъ“, не е можалъ да използва своята голѣма скоростъ, заради която именно билъ опредѣленъ за спомагателенъ кръстосвачъ; той е използвалъ своята голѣма скоростъ много рѣдко и то като изключение.

Най-голѣми резултати постигнали корабитѣ, отъ които най-малко се е очаквало, — не голѣми по тонажъ и съ срѣдна скоростъ, често пѣти съ 10 мили помалка, отколкото скоростта на кръстосвачитѣ и бързоходнитѣ кораби. Доброто маскиране и военната хитростъ, най-често давали голѣми резултати, отъ колкото голѣмата скоростъ. Така „Волфъ“, недалечъ отъ Капъ, миналъ незабелязано край единъ конвой отъ кораби, водени отъ единъ брониранъ английски кръстосвачъ и то толкова близо, че е можалъ да следи подаванитѣ отъ него сигнали, безъ да вдѣхне нѣкакво подозрение.

Една нощъ, недалечъ отъ Сингапуръ, той се доближилъ на 4,000 м. до единъ англ. кръстосвачъ отъ типа на „Жуно“, безъ да се подозре неговото присѣствие.

„Мьове“, презъ време на своето първо кръстосване, бива забелязанъ отъ единъ неприятелски спо-

магателенъ кръстосвачъ, който обаче, виждайки неговото най-спокойно движение, не се и опитва да го провѣри, а промѣня курса си и се отдалечава.

Презъ време на второто кръстосване, той бива подгоненъ отъ единъ другъ кръстосвачъ, но успѣва да се отскубне благодарение на настѣпилата лоша видимостъ, следствие на голѣма облачностъ и дъждъ. На пѣтя си той срѣща единъ неприятелски корабъ, който не подозиралъ нищо. Следъ дъжда обаче, сжщия корабъ билъ взетъ отъ англичанитѣ за „Мьове“ и потопенъ.

Значението на добрата маскировка на корабитѣ въ бъдещата кръстосвачна война ще бжде още по-голѣмо, защото всички кораби ще бждатъ снабдени съ радиотелеграфъ и лесно ще могатъ отъ най-голѣми разстояния да бждатъ предупреждавани за присѣствието на други кораби съ подобни очертания из корпуса, палубни надстройките и пр., което ще изисква голѣмо умение, хитростъ и находчивостъ при използването на маскировката или измѣнението общия видъ на кораба.

Друго преимущество на обикновенитѣ спомагателни кръстосвачи е и тѣхната голѣма товароспособностъ. Тогава, когато чисто военнитѣ кораби могатъ да взематъ на борда си само ограничено количество хора и товари, кораби съ сравнително малко водоизмѣстване, какъвто е билъ „Мьове“, сж се завръщали съ голѣми товари плячка и съ по-вече отъ 500 души пленници отъ потопенитѣ кораби.

Имайки предвидъ всичко гореизложено, черпено отъ примѣритѣ презъ последната война, смѣло може да се заключи, че както презъ миналата, така и въ бъдещата война, скоростта не е била и не ще бжде най-решителния факторъ въ една кръстосвачна дейностъ.

Отъ френски източникъ:
Т. Цицелковъ.



Италианскитѣ изобрѣтатели „ЛАНЦЕТО МАЛОЧЕЛО“, построенъ въ 1930 г., водоизм. 2010 т., скоростъ 41.5 миль, въоръжение: 6-120 м. м., 2-40 м. м., 8 карт., 6-533 см. тор. трѣби.

ОБУЧЕНИЕ - ВЪЗПИТАНИЕ И ОБНОВА

ТЕХНИЧЕСКО СЪРЕВНОВАНИЕ.

Съревнованието, като метод за обучението и възпитанието на личния състав от всички специалности във флотитъ, се прилага усилено. Значението на техническото съревнование е грамадно. То дава най-голяма економия на сръдства, материали и гориво и по-дълъгъ животъ на корабитъ.

Въ американския флотъ, където техническата служба заема едно от първитъ мѣста, отдѣлятъ особено внимание за техническото съревнование. Състезанията се произвеждатъ всѣка година между отдѣлнитъ кораби, съединенията имъ и цѣлия флотъ. Тъ предизвикватъ грамаденъ интересъ въ личния съставъ, като го подканватъ най-рационално да използва горивото и правилно да поддържа корабнитъ двигатели. Намаляване разхода на горивото въ отдѣлнитъ кораби отъ 23 до 27%, достигнато въ първата година на съревнованието и до 36% презъ последната, се дължи на стремежа на обслужитъ къмъ съревнование. За достигане на економията сж нуждни усилията на личния съставъ — нови методи за използване на горивото, наблюдения за най-економична работа на механизмитъ и тяхното добро подържане въ изправностъ.

Какъ може да се прокара съревнованието?

Ако за първоначаленъ образецъ вземемъ практиката въ американския флотъ, то съревнованието се провежда както следва: Състезанието се произвежда въ съревнованията между корабитъ отъ единъ класъ. Корабътъ, който е получилъ първа награда присвоява като отличие голѣма буква „М“ на една отъ димнитъ си тръби, а обслужата знакъ въ формата.

Имената на командира и механика се обявяватъ въ заповѣдь и се отбелязва въ служебнитъ имъ книги.

Подробния планъ на съревно-

ванието се разработва отъ комисия и се съобщава въ началото на годината по корабитъ на флота, за изпълнение отъ личнитъ имъ съставъ. Въ планътъ на всѣки корабъ се даватъ опредѣлени норми за разхода на горивото, както за различнитъ ходове, така и за котва.

Тѣзи норми сж основани на действителния най-малкъ разходъ, достигнатъ въ предишната година, а не на сръдния теоритически разходъ.

Нормитъ обхващатъ разхода на гориво въ време на ходъ, на котва, подъ пара, поддържане, при развеждане на пара, и при стопление на машината.

Всѣки месецъ корабитъ представятъ въ Щаба на Флота сведение за разхода на материялитъ и горивото. Назначената комисия разглежда представенитъ сведения и опредѣля годишниятъ балъ на кораба по следната формула:

Опредѣления разходъ $X 100 = \text{бала}$
Изразходваното гориво

Напримѣръ: общогодишния разходъ за кораба е спредѣленъ 73705 тона, а корабътъ е изразходвалъ 79417, то по формулата бала ще е 73705

$X 100 = 92,208$
79417

Отдѣлно се държи сметка за неизправноститъ въ механизмитъ и котлитъ, намаляване на скоростта или излизане на кораба отъ строя, задимяване и пр. За всѣки такъвъ случай балътъ се намалява. Напримѣръ бала 92,208 за една неизправностъ презъ годината се намалява съ 1,000.

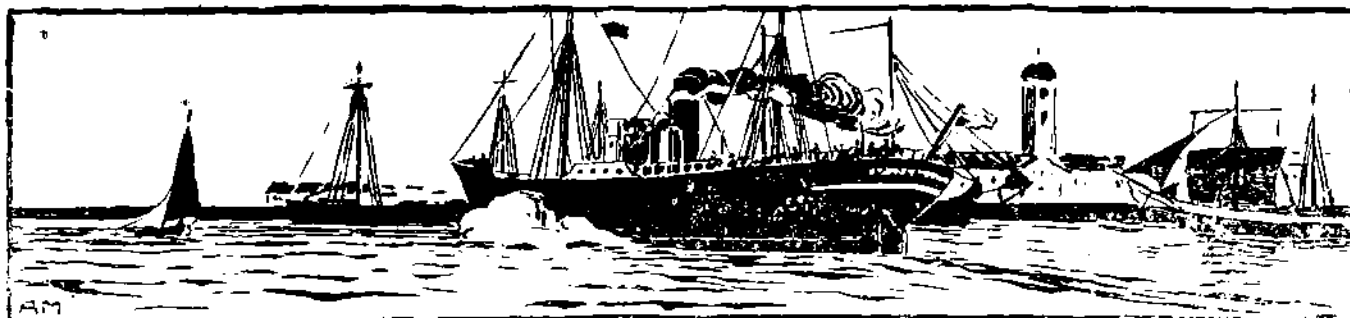
За съревнованието се допускатъ само тези бойни кораби, които иматъ балъ не по-малкъ отъ 70, а транспортитъ и миночистачитъ, не по-малкъ отъ 50. При завършване годината прави се прегледъ за състоянието на главнитъ машини, котлитъ, спомагателнитъ механизми и окончателенъ разборъ на полученитъ отъ корабитъ резултати. При из-

пълнение на съревнованието особено внимание се обръща да се поддържа най-голяма економична скоростъ. Економичната скоростъ на хода влече въ резултатъ, освенъ най-малкия разходъ на горивото, но и най-бързо износване на машиннитъ части, намаляване времето и размѣра на ремонта, като освобождава арсеналитъ и корабостроителницитъ отъ прегрупана работа и чести, основни корабни ремонти. Това е отъ значение и спестява на държавата сръдства и гориво — а на флота кораби. Общитъ резултати се даватъ въ таблици и диаграми. Съревнование се налага и между отдѣлни стражи на ходъ и котва. Резултатитъ добити отъ отдѣлнитъ стражи сжщо се оповестяватъ съ целъ да се поощрятъ състезавашитъ се.

При състезанието безусловно трѣбва да се избѣгнатъ голѣми, внезапни, части и рѣзки промѣни на скороститъ, особено при заставане и снемане отъ котва и вързала, защото излишно се увеличава разхода на горивото и бързо се износватъ механизмитъ.

Голѣми грижи трѣбва да се полагатъ за правилното изразходване на материалитъ, необходими за плаванията на корабитъ. При едно неотслабващо постоянно внимание за правилния минималенъ разходъ на материалитъ, създава се въ личния съставъ стремежа да бжде винаги пръвъ, подтиква го къмъ съвестно и внимателно подържане корабнитъ котли и механизми и по този начинъ, при дадени опредѣлени материални сръдства, може да се увеличи плаването на корабитъ, а обуката на цѣлия личенъ съставъ да се поддържа на завидна висота, съ което се допринася и за създаването на силенъ и победенъ моряшки духъ въ корабитъ на флота.

Кутевски



Водниятъ превозъ е 20% по евтинъ отъ желѣзопътния и 60% отъ коларския.

МОРСКА АВИАЦИЯ

ЗАВИСИМА ЛИ Е АВИАЦИЯТА ОТЪ СЪСТОЯНИЕТО НА ВРЕМЕТО

Авиацията през време на последната Свѣтовна война и веднага след нея, безспорно, направи голѣмъ и може да се каже неочакванъ напредѣкъ въ всѣко отношение. Хвърчилата повишиха своитѣ летателни качества, станаха по-стабилни, по-сигурни и зацепиха въздуха въ всички височини, посоки и райони. Благодарение на проявенитѣ и доказани отъ бойния опитъ възможности, тѣ съ право заеха едно много отговорно мѣсто въ въоръженитѣ сили на народигѣ. Въ всички държави съвременната авиация се обособи въ новъ отдѣленъ родъ орѣжие, на което съ право се възлагагѣ голѣми надежди въ една бѣдеща война. Чрезъ това тя допълни въоръженитѣ сили, направи ги по-далечевидни, по-подвижни и по-сигурни въ действията си. Отъ друга страна тя измѣни и въ много отношения досегашната тактика за воденето на войната. Но все пакъ, тя още не е завладѣла напълно въздуха и не е въ състояние да действа въ всѣко време. Тя още въ голѣма степенъ е зависима отъ състоянието на времето, и поради това, само на нея не може да се разчита.

Интереснитѣ въ последнитѣ нѣколко години въздушни маневри въ всички държави, като подчертаха още веднѣжъ голѣмото значение на авиацията като частъ отъ въоръженитѣ сили на страната, едновременно съ това ни показаха, че авиацията не винаги, когато поискаме, ще може да действа. Тѣ безспорно доказаха, че съвременната авиация е още достатъчно много зависима отъ капризитѣ на времето.

Сжитѣ изводи се потвър-

диха и отъ морскитѣ маневри на всички държави. При лошо време и море, тогава, когато все още корабитѣ можеха да изпълняватъ своитѣ задачи, често пѣти хвърчилата трѣбваше да бездействуватъ, или ако действуваха, търпѣха бѣдствия. Въ много случаи, командването, макаръ пуждаейки се и разчитайки на тѣхъ, поради неподходящи атмосферни условия, биваше принуждавано да действа безъ тѣхъ.

Разглеждайки резултатитѣ отъ английскитѣ пролѣтни морски маневри презъ 1934 година Е. Шведе, известенъ руски морски писателъ и добъръ познавачъ на свѣтовното авиационно и военно-морско дѣло, между другото казва, че поради лошото време не било възможно да се използватъ на маневритѣ военновоздушнитѣ сили, нито за разузнаване, нито за атакуване на корабитѣ и че тѣ били произведени при „пълното отсѣждане на въздушния елементъ“. А знае се колко силно е развита съвременната английска морска авиация, какво голѣмо значение се отдава на нея, и че почти всички по-голѣми английски кораби сѣ въоръжени съ по едно или нѣколко хвърчила, независимо отъ специалнитѣ кораби-хвърчилоносачи.

Сжитиятъ той, разглеждайки резултатитѣ отъ лѣтнитѣ морски французски маневри презъ 1934 г. пише:

„Операциитѣ на синята страна въ голѣма степенъ сѣ базирали на въздушното разузнаване, обаче, условията на времето — гъста мъгла, застилаща отъ време на време прибрежията, а въ морето голѣмо мъртво въпъение, не позволявали на хвърчилата да могатъ да слизатъ

върху водата. На 16. май, поради неблагоприятното време и предсказването, че и въ близкитѣ дни то ще бѣде сѣщо неблагоприятно, вице-адмиралъ Херъ (командуващъ синята страна) заповѣдалъ на всичкитѣ самолети да се върнатъ въ базитѣ си, поради което били принудени да продължатъ маневритѣ, разучавайки чрезъ по-старитѣ методи, т. е. чрезъ помощта на лекитѣ морски разузнавателни сили. Едвамъ на 17. май времето се подобрило малко и авиацията могла да вземе известно участие въ маневритѣ. Още преди да получатъ заповѣдта да се върнатъ въ базитѣ си, три водохвърчила, слѣзли принудително въ открито море и само съ голѣмъ трудъ могли да ги спасятъ отъ критическото положение, въ което се намирали. Следъ привършването първата фаза на маневритѣ, съсредоточенитѣ въ Брестъ и Шербургъ хвърчила сѣ разотишли по базитѣ. По този начинъ, неблагоприятното време попрѣчило да се използва съсредоточената за маневритѣ авиация въ този голѣмъ мащабъ, както се е предполагало при първоначалния планъ“.

Всичко това ни показва, че съвременната авиация е действително зависима въ значителна степенъ отъ състоянието на времето и че на нея не винаги може да се разчита.

За съвмѣстни действия обаче съ другитѣ родове войски, а особено съ флота, тя е напълно годна и отъ голѣмо значение за изхода на боя. Само едно предварително добре проучено съчетание и реализиране на морски и въздушни сили може да осигури най-добре отбраната на брега.

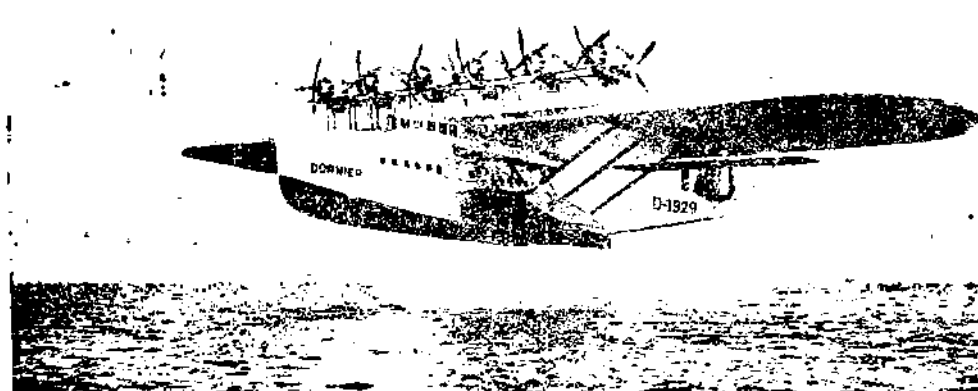
Сава Н. Ивановъ.

Обикни море-

то и то ще те

възнагради за

тази любовъ.



Мореплаване-

то е показва-

тель за благо-

състоянието

на народа.

БЕЛЕЖКИ ЗА АКТИВНАТА ОТБРАНА НА КОРАБИТЪ СРЕЩУ ВЪЗДУШНИ АТАКИ.

По този интересен и важен въпрос у нас е писано малко. Считамъ за уместно да изложам кратко мислитъ, изказани отъ корветния капитанъ **Adone del Cima** въ списанието „*Rivista maritima*“ кн. 6. 1934. г.

Целта на бележките е да дадатъ кратка представа за най-подходящото оръжие на надводните кораби за успешна защита отъ въздушни атаки, а така също, съобразно съ техническите усъвършенствования—видътъ на стрелбата по въздушни цели.

Непрекъснати прогресъ на конструктивната техника на самолетитъ и увеличаване на тяхната нападателна способност, налагатъ една ясна и действителна преценка за употребата имъ. Следъ такава преценка е възможно разрешаването на една проблема, която не може и не бива да бъде пренебрегната при изучаване на оръжието, съ което трѣбва да бждатъ въоръжени модерните морски единици.

Странитъ съ напреднала авиация за атака на корабитъ разполагатъ съ бомбардировачни, кръстосвачни (ловджийски) и торпедоносни самолети. Всѣки отъ тия три типа има ясно определени характеристики и предназначения. Първите притежаватъ голѣмъ районъ на действие, достигатъ значителни височини съ голѣмъ товаръ, иматъ голѣми размери и сж слабо повъртливи; вторитъ сж най-бързитъ и най-повъртливи, но съ ограничена нападателна способност; торпедоноснитъ иматъ специално назначение, което ги застава да атакуватъ по точно определени начини.

На тритъ разгледани типове самолети сж повѣрени различни задачи, и не е изключена възможността за едновременно имъ действие срещу морски единици отъ голѣмъ и срѣденъ тонажъ.

Не е необходимо да се изучи начина и срѣдствата за атака отъ самолетитъ. Достатъчно е да се знае, че целта, която корабната отбрана преследва, се свежда къмъ унищожение самолетитъ преди възможността имъ да атакуватъ, или да се възпрепятствува на акцията имъ, като се намали нападателната имъ способност.

Действие на бомбардировачнитъ самолети

Разпространено е убеждението, че за да иматъ по-голѣма вѣроят-

ностъ за попадение, бомбардировачнитъ самолети трѣбва да хвърлятъ бомбитъ си отъ височина не по-голѣма отъ 1,000 метра.

Върху това убеждение много техници базиратъ избора на противовъздушното оръжие. Ясно е, че за да могатъ самолетитъ да поразятъ целта, трѣбва преди всичко да заематъ точно определена позиция, отъ която ще е възможно да извършатъ нападението. Но свойствата на бомбардировачния апаратъ сж такива, че летеца често пѣти не ще може да опредѣли точно тази височина, или пъкъ често обстоятелствата налагатъ, атакуването отъ височини по-голѣми отъ 1,000 метра, макаръ и съ по-малка вѣроятност за попадания.

Трѣбва да се има предвидъ и ограничениятъ полезенъ товаръ на самолетитъ, който налага бомбитъ да бждатъ хвърлени при най-благоприятна обстановка, за да нанесатъ действителни поражения на противника и не бждатъ изразходвани напразно. Тази грижа не съществува за корабната артилерия, която има достатъчно припаси за продължително сражение. Не е изключена възможността за атака отъ бомбардировачно ято отъ височина надъ 1,000 метра. Напоследъкъ се поддържа убеждението, че за да заематъ благоприятна позиция, бомбардировачнитъ самолети трѣбва да се държатъ на височина надъ 2,000 метра. Така, въ последните английски морско-авиационни маневри, самолетитъ сж атакували отъ височина 3,000 м.

Действие на кръстосвачнитъ (ловджийски) самолети.

Това сж най-бързитъ и най-повъртливи самолети. Тия имъ качества, важни за атаката, сж и най-добрата



отбрана срещу огъня на корабната противовъздушна артилерия.

Предпочитаната тактика за атака отъ този типъ самолети е, както се знае, докосващото, низкото летение. Вѣроятността за попадания при хвърлянето на бомби при атака съ низко, докосващо летене, е действително много по-голѣма при атаката отъ голѣма височина. Направенитъ опити отъ италианска авиация срещу кораби въ движение съ скоростъ 18 мили, сж дали следнитъ резултати:

Бомби, паднали въ кръгъ съ радиусъ 25 метра... 52%

Бомби, паднали въ кръгъ съ радиусъ 50 метра... 92%

Горните резултати налагатъ да предпочетемъ тактика на действие съ самолетитъ при докосващо летение която, ако и много опасна, е напълно резултатна.

Отбелязанитъ данни сж получени при височина на летене подъ 100 метра, която е и височината на докосващото летение.

Действие на торпедоноснитъ самолети

Торпедирането застава тоя типъ самолети да произведатъ атаката при определени условия, които нѣма да разглеждаме. Необходимо е да се знае, че за да иматъ добра вѣроятност за попадение, тѣ трѣбва да спуснатъ торпедото си отъ височина 10 до 50 метра и отъ разстояние до целта, между 1,000 и 2,000 метра. Както е известно, ограничението на височината е наложено отъ свойствата на торпедото.

Торпедоноснитъ и бомбардировачнитъ самолети не могатъ отведнажъ да застанатъ на необходимата за стрелба височина. Необходимо е, преди даване на истрела да заематъ височина, скоростъ и курсъ, за да изчислятъ съ достатъчна приблизителностъ елементитъ на стрелбата. Намѣрено е, че торпедоноснитъ и бомбардировачнитъ самолети, трѣбва да легнатъ на курсъ, скоростъ и височина на разстояние по-голѣмо отъ 3,000 метра преди пункта, отъ който ще стрелятъ.

Въ заключение, противохвърчилното оръжие на морскитъ единици трѣбва да бжде въ състояние да отбранява кораба срещу едновременно атака отъ самолети, действащи отъ височини: надъ 2,000 метра, около 100 метра и отъ 10-50 метра. (Следва)

Отъ италиански
П. Миларовъ.

Подъ небето на нашето отечество звучи пѣсенъта на славното ни минало — велико; — песенъта за дѣлата на българското племе въ миръ и война.

Подйета отъ плодоноснитъ ни равнини и горди балкани въ миналото—тази пѣсенъ ще отйекне презъ идващитъ дни чрезъ воя на бурното море.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙНОСТЪТА НА ПОДВОДНИКЪ „У 21“ ПРИ ДАРДАНЕЛИТЪ

... Подъ прикритието на нощта минахме незабелязано презъ линията на стражните кораби. На дъсно се очертава бръгътъ отъ хълмове и скали съ жълто-зеленъ цвѣтъ. Не се чува артилерийска стрелба. Дневниятъ бой съ бръга още не е започналъ. Морето е тихо и гладко — съвършено неблагоприятна обстановка за нашата дейностъ. Въ подводно състояние продължихме движението къмъ неприятелската зона. Издигамъ морегледа надъ огледалната повърхностъ и бързо, само за нѣколко секунди оглеждамъ хоризонта. Срещу нощъ Хелесъ различихъ три английски линейни кораби, които откриха съ тежката си артилерия залпова стрелба по укреплениата на турския бръгъ. До тѣхъ се намиращъ болниченъ корабъ, а наоколо сновѣха непрекъснато десетки стражни кораби, торпедни катери, торпедоносци и истрѣбители, знакъ, че англичанитѣ сж взели всички предпазителни мѣрки за защита на корабитѣ си отъ атаки на германски подводници. Хвърлейки погледъ въ справочника за чуждитѣ военни флоти, установихъ, че забележителнитѣ линейни кораби сж отъ типа на „Majestik“.

„Рѣдкъ дивечъ за подводникъ!“ радостно възкликнахъ на помощника си и внимателно насочихъ подводникъ № 21 къмъ тритѣ гиганти. На посока плузахме известно време подъ водата, не осмѣлявайки се да вдигнемъ морегледа и съ това да издадемъ присѣствието си. Когато следъ известно време издигнахъ морегледа забелѣзахъ още единъ линейенъ корабъ отъ типътъ на „Triumph“, обкръженъ отъ неизбѣжния роякъ стражни кораби и торпедоносци. Той бавно се движеше и стрелеше тежки снаряди по турскитѣ фортове. „Снеми морегледа!“ Потопихме се на 21 метъръ и насочихме къмъ врага, минавайки подъ линията на стражните кораби. Минавайки подъ тѣхъ ясно доловихме шумътъ отъ непрекъснатото бръмчене на винтоветѣ имъ.

„Вдигни морегледа!“ — „Triumph“ бѣ на 300 метра отъ насъ и завиваше бавно съ страната си.

— „На торпедните апарати!“

— „Апарати готови!“

— „Първо торпедо, огънь!“

— Подводникътъ леко трепна и торпедото зафуча къмъ „Triumph“.

Ето... забелязахъ на водната повърхностъ дълга бѣлопѣнеста ивица, която бързо се насочваше и приближаваше целта. Въ мигъ изъ водата се вдигна огроменъ стълбъ

воденъ прахъ и димъ. Въ боевата кула чухме отъ начало звукъ на металически ударъ, а следъ това страшенъ, потресающъ взривъ. Въ момента, когато бѣлата следа отъ торпедото се показа надъ водата, торпедоносцитѣ се хвърлиха да ни преследватъ. Бързо се потопихме. Надъ насъ, въ лѣво и дѣсно, се чуваше шумътъ отъ винтоветѣ на преследвачитѣ. Скоро почнаха да се взриваватъ хвърленитѣ подводни бомби. Трудно бѣ да се освободимъ отъ обсадата на кипящиятъ надъ главитѣ ни роякъ преследвачи. Внезапна идея, като мълния прорѣза мозъка ми. „Малкъ ходъ напредъ!“ — и ние тръгнахме по пѣтя на изстреляното торпедо, право къмъ взривания корабъ. Това бѣ, признавамъ, рисковано, ала другъ изходъ нѣмаше. Потопенъ на максимална дълбочина подводникътъ премина подъ потъващиятъ линейенъ корабъ. Последниятъ можеше да се стовари на главитѣ ни и тогава, подводника и грамадната му жертва наедно биха отишли на морското дъно. Рискованиятъ манюверъ ни спаси. Бѣхме далечъ отъ преследвачитѣ. Държейки се на възможната максимална дълбочина, не показвайки дори и крайчеца на морегледа, ние, макаръ и слѣпи се измъкнахме здрави.

Плутувахме въ потопено състояние до изчерпване енергията въ батериитѣ. Въ металическия корпусъ на подводника въздухътъ стана тежкъ и зѣдушень. Дишането ни се затрудни. За всѣко наше движение бѣха необходими усилия. Чувствувахме слабостъ и отпадналостъ. Когато най-после въ ясната и прохладна нощъ изплавахме на повърхността, поглѣдахме чистиятъ въздухъ така, както умиращитѣ отъ жажда хора пиятъ чиста вода. Презаредихме батериитѣ и останахме на повърхността презъ остатѣка отъ нощта.

Настана денъ. Морето бѣ силно развалнувано. Отправихме се на югъ къмъ нощъ Хелесъ къмъ края на полуострова. Въ морегледа ясно забелязахъ, че на бръгътъ кипи оживена работа — стовараха се войскови части. Нѣколко голѣми транспортни кораби стояха близо до бръгъ. На 500 метра отъ тѣхъ стоеше на котва голѣмъ линейенъ корабъ отъ типа на „Majestik“ и съ 30 см. си артилерия обстрелваше турскитѣ позиции по хълмоветѣ. Страхътъ, който въ последнитѣ дни нашия подводникъ създаде, указа своето действие. „Majestik“ бѣ обкръженъ почти съ

непроницаеми кръгове съ всевъзможни стражни кораби. Трѣбваше да се вземе подъ внимание не само труднотата да се подходи къмъ него, а също и възможността нѣкое малко корабче да не пресѣче пѣтя на торпедото и се взриве. За торпедния истрелъ бѣ необходимо сложно маневриране и тънко пресмѣтане. За щастие, морето не бѣ тихо. Душаше силенъ вѣтъръ и се издигаха бурни вълни, които закриваха морегледа отъ погледитѣ на противника.

Достигнахме на 600 метра отъ линейния корабъ, който бѣ застаналъ тъкмо на прицель. Малкитѣ обаче корабчета, непрекъснато сновѣха и пресичаха пѣтя по който трѣбваше да мине торпедото. Тѣ досаждаха. Нѣходимо бѣ дяволско търпение. Най-после пѣтя се разчисти!

— „Първо торпедо, огънь!“ дадохъ така често повтаряната заповѣдь — „Снеми морегледа!“ Ние веднага се потопихме и заплувахме подъ водата. Бѣхъ увѣренъ, че морегледа не можеше да бже забелязанъ и че следата отъ торпедото не би издавала нашето мѣсто. Очаквахъ взрива на торпедото и бѣхъ готовъ мигновено да вдигна морегледа. Последва далеченъ глухъ взривъ. Вдигнахъ морегледа. Видѣхъ какъ „Majestik“ бързо се наклоняваше на едната си страна. Истрѣбители и торпедоносци съ пълна скоростъ бърже приближаваха къмъ насъ. Гурнахме се на 18 метра подъ водата и леко се отдалечихме отъ опасното мѣсто.

Следъ единъ часъ се върнахъ обратно и огледахъ морската повърхностъ. „Majestik“ бѣ изчезналъ подъ водата. На разстояние 900 метра отъ полуострова се намираха флотилии истрѣбители и стражни кораби. Тѣ систематически обслеждаха водния райсънъ, хвърляха водни бомби и приближаваха къмъ нашето мѣсто. Не трѣбваше да се губи време. Отдалечихме се бързо.

Въ продължение на още два дена подводникъ „У 21“ кръстосваше наоколо и се оглеждаше за неприятелски линейни кораби. Такива не се забелѣзаха. Тѣ бѣха прибрани въ английската база на островъ Мудросъ. Единъ малкъ германски подводникъ пропѣди линейнитѣ кораби на противника въ най-критическиятъ моментъ отъ боятъ при Дарданелитѣ. Съглашенскитѣ войски, които водеха кървави и безрезультатни атаки на бръга, се ухазаха лишени отъ подкрепата на своитѣ корабитѣ.

Преведе Кутевски.

МОРСКИ ОРЖЖИЯ

ТОРПЕДОТО ВЪ МОРСКАТА ВОЙНА

Торпедото, като оръжие на морските сили съществува от преди 60 години.

Презъ периода на своето съществуване, торпедото непрекъснато се усъвършенствува.

По-големите етапи въ неговото развитие сж: усъвършенстване формата му и хидростатическия апарат, подгръване въздуха, пускане вода въ подгръвателна, изборъ на гориво и усъвършенстване двигателя.

Двигателитъ на съвременнитъ торпеда работятъ съ въздушно налягане, нагрѣто до висока температура при изгарянето на петролъ въ подгръвателния апаратъ.

Главнитъ тактико-технически елементи на торпедото сж: скоростта, далечината на истрела и тежината на заряда. Съвременната техника се стреми да получи при най-малка тежестъ, най-голямъ ефектъ.

Развитието на металургията и постиженията въ областта на термодинамиката, позволяватъ и въ бъдеще да се повишатъ тактико-техническитъ елементи на торпедото. Най-голяма трудностъ представлява получаване на голѣма скоростъ.

Скоростта зависи главно отъ мощността на двигателя. Грамадно влияние указва и формата. За намаляване съпротивлението при движение на торпедото подъ водата, особено внимание се обръща на формата на

опашката и зарядената му частъ.

Произвеждатъ се по настоящемъ опити за нови типове двигатели и гориво. Въведениятъ въ Съединенитъ Щати турбиненъ двигателъ, въ сравнение съ съществуващитъ вече бутални двигатели, не даде особенни резултати.

Въ Германия правятъ опити съ водородни двигатели. Опититъ да се замѣни петрола съ спиртъ, сжщо не дали голѣми преимущества.

Увеличение скоростта на торпедото надъ 50 мили, е напълно желателно, защото съ това ще се повиши вѣроятността за попадение и затрудни кораба да се отклони отъ последното.

Управление на торпедото по радио среща голѣми затруднения: стожера за антената го прави видимо и намалява неговата скоростъ. Безантенното пъкъ среща затруднения по предаване радиосигналитъ на дълбочина. (Подробни сведения за торпедото въ бр. 12 на „М. Прегл.“).

Опитътъ отъ свѣтовната война 1914-18 г. показва, че побѣдата на море не може да бѣде разрешена само отъ артилерията на кораба. Отъ следващата таблица за броятъ на потопенитъ кораби отъ различнитъ оръжия и сръдства се вижда, че презъ време на войната торпедото зае видно мѣсто и се явява като едно отъ главнитъ оръжия на флота.

Таблица за причинитъ на потопенитъ кораби презъ войната 1914—1918 год.

Причини за потопяването.	Линейни кораби и крестоносци.	Торпедоносци.	Подводници.
Отъ Артилерия . . .	27%	19%	13%
Отъ торпедата на подводници	30%	14%	1%
Отъ торпедата на торп. катери	8%	3%	—
Отъ заградни мини . .	19%	37%	27%
Отъ водни бомби . . .	—	—	11%
Отъ други причини . .	16%	27%	48%

Великитъ морски сили строятъ усилено подводници, изтрѣбители, торпедоносци и торпедни катери т. е. кораби, имащи за основно въоръжение торпедото. Фактъ, който идва да подчертае, че на торпедото при една бъдеща война се отдава грамадно значение.

Благодарение развитието на новитъ сръдства за борби на море, а така сжщо и усъвършенстване сръдствата за връзка, обстановката, при която ще се водятъ действията, при бъдещата война, ще се отличава твърде рѣзко отъ тая въ миналата война.

Въ бъдещата война на море ще имаме комбинираното използване на артилерията, заграднитъ мини и торпедото.

В. Паспалеевъ.

НА МОРСКОТО ДЪНО

„Ало! , ало! , стигнахъ на дъното. Добре съмъ. Пращайте постояненъ въздухъ, дайте слабина на маркучитъ и вжжетата!“

„Ало! ,—дадено слабина! Въздухътъ е постояненъ. Огледай се и почни движение напредъ въ зигзагъ!“ Бѣхъ на 14 метра подъ водата и разхождайки се по морското дъно, търсехъ потъналъ предметъ. На 2 километра отъ менъ, въ другия край на залива, втората водолазна команда изпълняваше сжщото учение. Хубаво и ясно време. Нѣма вълнение, водата е бистра и позволява да виждамъ на 40 метра предъ себе си. Вървя съ бавни крачки и малко наведенъ. За да облекча налягането въ ушнитъ, преглъщамъ слюнката си, а презъ прозорчето на шлема забелязвамъ, че не съмъ приятенъ гостъ на многото риби, раци и миди, които смутени, се раздвижватъ въ различни посоки. Огекциелна тишина, самотностъ, и неизвѣстностъ отъ време — на време гонятъ трѣпки по тѣлото ми.

Интересни сж чувствата, които водолаза изпитва на морското дъ-

но и неописуемо красиви сж гледкитъ, които, като на филмъ, постоянно се менятъ предъ прозорчето му. Чудно красивитъ и широки водорасли, това сж зеленитъ морски ниви и ливади непоклащани отъ никакъвъ вѣтрецъ. Приятно е на окото да разглежда морскитъ скали обраснали въ кадийфани мъхове и гъбички. Пѣсчници алеи, покрити съ ситенъ бледожълтъ пѣсѣкъ, криволичатъ, или пъкъ прави като изопната лента, водятъ водолаза изъ вълшебна градина, виждана отъ малцина. Навлизамъ въ частъ отъ тази градина, където на малки разстояния едни отъ други стърчатъ грамадни купища пушки, снаряди и патрони,—останки отъ нашето славно и победоносно оръжие, което, по силата на Ньойския миръ, преди 15-години биде потопено въ морскитъ дълбочини. Спомнихъ си за времето, когато многобройнитъ влакове стоварвахъ оръжието на пристанището. Подъ контрола на французски и японски офицери, оръжието се натоварваше на шлепове и като ненужна сметъ се изсипваше въ водитъ на варнен-

ския заливъ.

Нѣкога жилави и съ бодъръ духъ бойци, здраво сж стискали това оръжие въ своитъ ржце и сж сѣяли смъртъ въ вражескитъ редове. А сега . . . то почива на морското дъно, забулено въ мъхове и покрито съ угайка. Спомнихъ си и за други два паметника лежащи на морското дъно край роднитъ брѣгове, миноносцитъ „Шумни“ и „Летящи“ които сжщо така покрити съ мъхове и угайки бѣха „хвърлили навѣки котва“.

Унесенъ така по злата орисия, внезапно забелязахъ на 30 крачки предъ менъ изправена грамадна фигура на човѣкъ—чудовище, съ пушка въ ржка, стоящъ неподвиженъ като часовой на постъ. Изтрѣпнахъ и съ вперенъ къмъ него погледъ започнахъ да се отдалечавамъ, давайки тревожени сигнали.

„Ало! , ало! Водолазъ! Какво има? Не бой се, това е другия водолазъ — идва при теб!“

Следъ малко се увѣрихъ, че това бѣ водолаза отъ втората команда, който идеше къмъ менъ. . . .

Цѣтъко Поповъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

КОИ ПАРНИ КОТЛИ ЕКСПЛОДИРАТЪ ПРИ ПОТЪВАНЕ НА КОРАБИТЪ.—ПРИЧИНИ.

Въ брой 11 отъ „Морски прегледъ“ въ общи черти е разгледанъ въпроса за експлодирането на котлитъ при потъването на корабитъ.

Въ допълнение, ще отбележа, че експлозията на парния котелъ последва изключително отъ бързото свиване на котелнитъ стени, вследствие също бързото изгасяне на огньоветъ и външно охлаждане на стенитъ на котела отъ нахлудата вода. За доказателство на горното, да разгледаме случая съ паренъ котелъ, имащъ дължина на пешитъ 3 метра, и въ момента на потъването вътрешно налягане 12 атмосфери, отговарящо на 187° С. — температура на водата и парата въ котела, и приблизително 400° С., температура на стенитъ на пешитъ откъмъ огъня. При почти внезапното нахлуване на водната стихия въ котела, температурата на котелната стена откъмъ огъня бързо спада подъ 100° С., т. е. намалява се съ 250° — 300°, вследствие на което желъзото линейно се свива съ около 4 — 5 м. на единъ метъръ, а 3 метра дългата пешъ ще намали дължината си съ 12 — 15 м. При здраво скрепени краища на пешъта, металътъ ще се стреми да се разтегли и то въ най-слабата си частъ — шевоветъ, където цѣлото напрѣчно сѣчение на стената е намалено съ около 30%. Шевътъ ще се разтегли, и отворитъ за нитоветъ ще станатъ силно елиптически. Въ тая областъ конструкцията силно отслабва, равновесието се нарушава и тя бързо, почти експлозивно, бива разрушена отъ вътрешното котелно налягане. Така последва експлозията.

Действително експлозия последва почти винаги при огнетръжнитъ котли, защото тѣ сж голѣми, обемисти, и иматъ сложни конструкции — печи, огнени сандѣци и пр., когато водотръжнитъ котли се състоятъ обикновено отъ тръби и сравнително малки и симетрично конструирани сѣдове — обикновено цилиндри, при които термичната деформация при съприкосновение съ студена вода, става почти еднакво и симетрично на всѣкъде и не оказва значително деформиране на шевоветъ. За това и водотръжнитъ парни котли твърде рѣдко се случва да експлодиратъ при потъване на кораба, и тъкмо обратно — голѣмитъ и съ сложни форми огнетръжни котли почти винаги експлодиратъ.

Остревъ М.

НОВИ МОТОРНИ КОРАБИ.

Въ развитието на търговскитъ кораби съ малкъ полезенъ товаръ, напоследъкъ се забелязва една чувствителна промѣна, както по отношение външната форма, така и въ скоростта имъ, въ резултатъ на което е получено и едно увеличение на специфичната имъ товароподемостъ.

Въ това направление, германцитъ сж получили много добри резултати съ новопостроениятъ корабъ „Калеро“, при сравнително малката дължина която има — 114.3 метра и товароподемностъ 4,600 тона. На пробитъ, които сж направени, „Калеро“ е далъ срѣдна нормална скоростъ 14.2 мили. Корабътъ е построенъ отъ нѣмската фирма **Deutsche Schiff- und Maschinenbau A. G. Weser**.

Кораба има следнитъ данни: водоизмѣстване — 7,200 тона; товароподемностъ 4,600 тона; газене — 6.5 метра; скоростъ — 14.2 мили; мощностъ на двата мотора — 3,500 конски сили при 222 обръщение на моторитъ въ минута. Има два стожера.

Моторитъ сж поставени въ срѣдата на кораба и сж въ две отдѣлни групи, като посредствомъ система отъ назжбени колела, предаватъ на гребниятъ винтъ 86 до 90 обръщения.

Моторитъ сж простодѣйстващи, двутактни, шестъ цилиндрови, нафтови, съ диаметръ на цилиндъра 520 м. м. и 700 м. м. ходъ на буталото.

Корабътъ се движи отъ единъ винтъ съ диаметръ 5160 м. м. —

При направениятъ пробни пжтувания съ пълненъ товаръ, исканата скоростъ отъ 14.2 мили е била напълно постигната, а при намаленъ товаръ, кораба достигналъ скоростъ 18 мили.

Сжществено измѣнение въ формата на кораба, следъ дълги опити съ модели въ Хамбургската опитна станция е направено въ вълнорѣза, поради което, новоприетата форма позволява на предната корабна частъ, да се изплъзва отъ насрещнитъ вълни, безъ да загубва значително отъ скоростта си дори и при развалнувано море. Образованата вълна предъ носа на кораба, при голѣма скоростъ, не се издига високо по вълнорѣза и не причинява допълнително съпротивление. Сравнена съ другитъ форми, тази е дала по-благоприятни резултати по отношение на корабната скоростъ съ увеличение отъ 6 до 9%.

Отъ нѣмски С. Вълковъ

МОРСКА БОЛЕСТЪ

Има ли нѣкой, който да не се е любувалъ на неспирната игра на морето, да не е слушалъ чудната пѣсенъ на вълнитъ и да не е пожелалъ удоволствието да се разходи по безкрайната водна ширъ? Не всички обаче, изпитватъ очакваната наслада на разходната по море. Малцина ще бждатъ тѣзи, които стжпили за пръвъ пжтъ на корабъ, макаръ и за кратко време, да не заболѣятъ отъ морска болестъ. Въ насъ за нея, както и за всичко което се отнася за морето се знае много малко.

За произхода на морската болестъ има много мнения. Повече отъ лѣкаритъ намиратъ, че морската болестъ е разстройство на нервитъ предизвикано отъ особенитъ условия при клатене на кораба или лодката и необикновенното раздражение на равновесния органъ.

Както се знае, въ човѣка и бозайниците (бозайниците страдатъ сжщо отъ морска болестъ) този органъ е скритъ дълбоко въ ухото. Той има три полуокръжни, каналобразни разширения, които завършватъ съ малки мехурчета. Каналитъ иматъ опредѣлени посоки отговарящи на тритъ измѣрения на пространството, и посредствомъ особенъ нервъ се свързватъ и предаватъ раздраженията на чувствителната покривка на малкия мозъкъ.

Изадне ли човѣкъ въ люление предизвикано отъ вълнението на безкрайната морска стихия, равновдсния органъ се силно раздражава. При постоянното люшкане отъ една на друга страна, не по собственна воля, човѣшкиятъ организъмъ се стреми да се приспособи къмъ люлѣнето, при което се и дразни равновесния органъ. Въ съседството на последниятъ се намиратъ възлитъ на мислящия апаратъ, които сжщо се засѣгатъ. Пресиленото дразнене предизвиква малокръвие и още по-неприятното, повръщане.

При морската болестъ организмъ не страда, нѣма органическа повреда, а само се нарушаваатъ функциитъ на нѣкои органи. Силата на страданията зависи отъ нервнитъ устои на индивида, а отъ тукъ и следва, че съ нея може да се свикне, въпрѣки, че всѣки това не може да постигне. Ако единъ индивидъ устоява на дългитъ морски вълни (океанскитъ), би страдалъ въ море съ нѣси вълни (Черно, Срѣдиземно и др. морета). Но има и случаи, когато „морски вълци“, пре-

карали цѣлия си животъ на море да страдатъ отъ тази болестъ. Такавъ е случаятъ съ Нелсонъ и Тегетховъ, които презъ цѣлия си животъ сж страдали отъ морска болестъ.

Днесъ обаче, за борба съ морската, както и съ всички други болести, медицината и корабостроителната техника разполагатъ съ срѣдства, които сж въ състояние да предпазятъ отъ разстройство нервното функциониране. Моряцитѣ препоръчватъ нѣкои правила за предпазване, които малко или много, действуватъ ефикасно. Нѣкои препоръчватъ да се лежи въ хоризонтално положение, като се пристегне тѣлото и стомаха съ коланъ; да се следятъ съ погледъ отдалечени предмети; да плаваме съ срѣдно натоваренъ стомахъ; да тичаме по палубата и пр.

Като основно начало трѣбва да се има, че предпазването е по-леко отъ лѣкуването и, че трѣбва да се довъримъ на медицината.

Не бива да мислимъ, че морската болестъ е неизлѣчима, защото въ сжщностъ, тукъ липсва болестъ въ истинската смисълъ.

— Ст. В. Николовъ.

МИГНОВЕННОТО ЗАГИВАНЕ НА ПАРАХОДА „АТИЛЛО“.

Италианския параходъ „Атилло“, около 1,000 тона водоизмѣстване, лжгувайки натоваренъ съ пшеница отъ африканското пристанище Бенгази за Сицилия, единъ часъ следъ излизане отъ пристанището, безъ всѣка видима причина, съвсемъ неочаквано се преобръна и почти мигновено потъна. Катастрсфата настъпила толкова бързо, че не могли да се предприематъ никакви мѣрки за спасение, като всички моряци и пжтници сж паднали въ водата.

Старшия помощникъ-капитанъ, Делъ Карло, плавайки къмъ брѣга, се добралъ почти до него и потъналъ на нѣколко метра отъ брѣга предъ очитѣ на насѣбралата се тълпа въ пристанището. Капитана на парахода и другитѣ офицери загинали. Удалили се 13 души отъ пжтниците и 8 отъ обслужата. Спасили се само единъ пжтникъ и трима моряка, които успѣли да се хванатъ за плаващитѣ дѣски.

Подобенъ родъ морски катастрофи сж обикновено твърде рѣдки. Причината за злополуката трѣбва да се търси въ неправилното натоварване пшеницата въ хамбаритѣ: вѣроятно не сж били направени прегради отъ торби. Пшеницата била просто насипана — и подъ влияние на вълнението зърното „се изсипало“ въ една страна.

Въ миналото, подобенъ на тоя в случая съ загиването на голѣмъ вѣтроходъ до руското черноморско крайбрежие, неправилно натоваренъ на пшеница въ насипано състояние.

ХРОНИКА

— Н. В. Царьтъ, който ежегодно споможда най-осамотениитѣ и красиви кжтчета на черноморското ни крайбрежие, на 20 юлий сл. об., придруженъ отъ Н. В. Царицата посетилъ хижата „Родни балкани“ намираща се северно отъ устието на р. Камчия.

На 23 с. м. Височайшето семейство съ Князь Кирилъ и Вюртембергския херцогъ пристигнали съ царската яхта въ Созополъ.

На брѣга, почетна рота отъ Морското училище, общинскитѣ власти и масово стеклото се гражданство сж отдали почести, поднесли поздравления и устроили възторжени овации на любимия си Царъ.

Министерскиятъ съветъ е отпусналъ на Българското търговско параходно д-во за купуване на нови търговски параходи сумата 23 милиона лева.

Съ това плавател Параходното дружество, време ще бжде увековечено, че нови парахода: два по 600 тона и единъ съ 600 тона.

—Парахода „Царъ“ почти презъ цѣлия мѣсяцъ кратки еднодневни престои въ Варна непрекъснато снове и пренася групи ескурзиянти, предимно чехи и нѣмци, за Цариградъ.

На 20 с. м. — „Бургазъ“ съ ескурзиянти чехи замина за Александрия.

—Забелязва се въ последно време желанието пжтническия трафикъ отъ Чехия за Истамбулъ и Египетъ да минава презъ Русе и Варна и се извършва отъ корабитѣ на Българското търг. параходно д-во.

—Въ иднитѣ години числото на чехитѣ ескурзиянти за Цариградъ и Александрия ще бжде значително увеличено.

Тоя отраденъ фактъ ни радва и иде да подпомогне българското корабоплаване.

—Спустнатъ е на вода новиятъ френски кръстосвачъ „Марсилеза“, построенъ въ военната корабостроителница на Сень Назаръ.

На тържеството присѣствувалъ Морския министъръ на Франция г. Пиетри, който въ произнесената речъ заявилъ, че въ мирно време „Марсилеза“ ще увеличи престижа на Франция, а въ време на война, заедно съ останалитѣ петъ кръстосвачи сжщия типъ, които въ скоро време ще бждатъ построени — ще състави могща бойна ескадра. —

МОРСКИЯ ПАРАДЪ ВЪ СПИТХЕЕДЪ.

Серията юбилейни тържества отпразнувани презъ тази година въ Англия, завършиха на 17 юлий т. г. съ грандиозенъ морски парадъ въ Спитхеедъ. Тамъ, между о. Уайтъ и Портмутъ се произвежда постоянно прегледа на английскитѣ морски сили.

На 18 юлий 1914 г. на сжщото това мѣсто, въ навечерието преди обявяване на войната, бѣ произведенъ историческия грандиозенъ морски парадъ, който преди 20 г. така възторжено бѣше описанъ отъ вестницитѣ на цѣлия свѣтъ.

Сегашния прегледъ се отличава много малко отъ парада презъ 1914 г.. Седемъ линии военни кораби всѣка съ дължина 9 клм., бѣха построени предъ броненосца „Виктория-Ендъ-Албертъ“, отъ борта на който краля и кралицата приемаха парада, въ който взели участие 161 кораба съ най-голѣмия линейенъ кръстосвачъ въ свѣта — „Худъ“, съ водоизмѣстване 40,000 т., броненосци, кръстосвачи, хвърчилоносачи, торпедоносци, и най-новитѣ типове подводници. На дѣсния флангъ били поставени ветеранитѣ отъ миналото.

Парадътъ започналъ въ 6 часа. Отъ адмиралския корабъ били дадени 21 салюти, следъ което „Виктория-Ендъ-Албертъ“, на стоже-ра на който се развѣвалъ кралски шандартъ, започналъ бавно и величествено да се движи по фронта на строенитѣ кораби. Когато кралския корабъ се приближавалъ до нѣкой отъ корабитѣ, последниятъ, подъ звучитѣ на английския химнъ и громкото ура на строенитѣ моряци, започвалъ да дава салюти. А когато кораба на кра-

стигнали повече отъ 25,000 зрители. А презъ цѣлия день хиляди катери и моторни лодки сновали между стоящитѣ на котва военни кораби.

На 18 отъ голѣмитѣ кръстосвачи и нѣколко изтрѣбители било разрешено посещението, а въ деня предъ самия парадъ разрешили и посещението на линейния кръстосвачъ „Худъ“.

Наредъ съ „Худъ“ стоялъ на котва и „Кралица Елизабета“ единъ отъ най-старитѣ кораби на британския флотъ. Този кръстосвачъ е участвувалъ въ Дарданелската операция, а следъ това е билъ Флагмантски корабъ въ ескадрата на адмиралъ Битти. На него бѣ подписанъ документа за предаване на германския флотъ.

Парада започналъ въ 6 часа. Отъ адмиралския корабъ били дадени 21 салюти, следъ което „Виктория-Ендъ-Албертъ“, на стоже-ра на който се развѣвалъ кралски шандартъ, започналъ бавно и величествено да се движи по фронта на строенитѣ кораби. Когато кралския корабъ се приближавалъ до нѣкой отъ корабитѣ, последниятъ, подъ звучитѣ на английския химнъ и громкото ура на строенитѣ моряци, започвалъ да дава салюти. А когато кораба на кра-

МОРСКА ПОЛИЦЕЙСКА СЛУЖБА — ВАРНА

П Г.

ля се завърналъ на първото си мѣсто, отъ небето се разнесе съ страхния шумъ на по-вече отъ 100 хидроплана, които въ боенъ редъ прелетѣли надъ ескадрата и се загушили въ далечината.

Съ настъпването на нощта, безчисленъ брой прожектори, свѣтлещи по тъмния небосводъ освѣтявали сребристия корпуси на гиганскитѣ кораби. Илюминацията на корабитѣ представлявали нещо действително феерично.

На 18 юлий сутринта, корабитѣ взели участие въ парада, започнали да напускатъ Портсмутъ.

Паспалеевъ.

ГЕРМАНСКИТЪ МОРСКИ СИЛИ.

Отъ Берлинъ съ дата 18 юлий съобщаватъ, че въ подробности германската морска програма е следната:

Въ 1935 г. трѣбва да бждатъ построени два линейни кораба съ по 26,000 тона водоизмѣстване и въоръжени съ 28 см. орждия; два кръстосвача по 10,000 тона, съ 26 см. орждия; 16 изтрѣбители по 1,625 тона; 20 подводници по 250 тона; 6 подводници по 600 тона; 2 подводници по 750 тона.

Впечатленията въ Лондонъ.

„Ентърпрайзъ“ телеграфира отъ Лондонъ:

Германската морска програма произвела въ Лондонъ тежко впечатление.

Оказало се, че германскитѣ изтрѣбители ще бждатъ съ триста тона по-големи отъ английскитѣ. По-големъ е сжщо и калибъра на орждията имъ.

Програмата показва, че Германия желае да има флотъ, точно съответстващъ на французкия.

Английския генералъ Спирсъ доказва, че Англия трѣбва да сключи морски съюзъ съ Франция.

Полша се въоръжава.

Варшава, 18. юлий (Хавасъ).

Генералъ Сикорски въ „Куриере Варшава“ заявилъ, че морскитѣ въоръжения на Германия представляватъ сериозна угроза за Полша. По мнението на Сикорски, необходимо е да се усили военния флотъ на Полша. Въ сжщата сж открити две народни подписки: една — за засилване морската защита, отъ която до сга сж събрани 6 милиона франка, а друга — за постройка подводница въ паметъ на маршалъ Пилсудски.

Вѣки българинъ трѣбва да обича морето, както обича земята

Морската Полицейска Служба въ гр. Варна — наследница на бившия Черноморски флотъ, събира фотографически снимки и ръкописни материали, които заедно съ събранитѣ вече такива отъ „фондъ История на Черноморската флотилия“ да послужатъ въ скоро време за написване на една изчерпателна история на Черноморската флотилия и нейната наследница — Морската Полицейска Служба. Историята на Черноморската флотилия ще бжде написана къмъ края на тая година, следъ което тя ще бжде напечатана заедно съ необходимитѣ портрети, снимки, скици и пр.

Молятъ се всички служили въ Черноморската флотилия или тѣхнитѣ близки да изпратятъ въ управлението на Морската Полицейска Служба — Варна най-късно до 1 Ноемврий н. г.:

1. Своитѣ спомени отъ службата имъ въ флотилията написани по възможностъ на пишуща машина.

2. Портретитѣ си отъ времето, когато сж служили въ флотилията съ необходимитѣ данни, написани на гърба на портрета.

3. Снимки отъ корабитѣ, живота и бойнитѣ действия на флотилията презъ войнитѣ 1912 — 1913 — 1915 — 1918 г.

4. Сегашнитѣ точни адреси на свои другари, служили въ флотилията, които иматъ ценни материали или снимки въ връзка съ историята на флотилията.

5. Всичко друго, което е въ връзка съ историята на флотилията и което би улеснило написването ѝ или би уяснило нѣкои отдѣлни факти и епизоди.

Всички изпратени снимки, портрети и ръкописни материали, следъ като се префотографиратъ или следъ като се сниматъ преписи, въ едномесеченъ срокъ, ще се повърнатъ добре запазени на притежателитѣ имъ.

На всѣка пратка да бжде написанъ точния адресъ на изпращача.

Отъ Управлението на
Морската Полицейска Служба — Варна.

ПОЩА

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

— Редакцията благодари на всички постоянни или временни сътрудници, които сж изпратили снимки за помѣстване.

Редакцията препоръчва сътрудничество и съ снимки. Ония сътрудници, които иматъ такива, свързани съ живота и историята на флота или съ морето, се умоляватъ да ги представятъ.

Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абониратъ, че вестника се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получатъ, безъ вноски за абонаментъ; редакцията приема само да-

рения, които за въ бждеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

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

Статиитѣ да бждатъ написани ясно и четливо, и по възможностъ само на едната страна на листа.

— Умоляватъ се абонатитѣ, при промѣна на адреситѣ имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни.



Морето и Дунавъ ще осигурятъ
напредъка на България.