

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА (АМО СЪ) АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА (СЪ) АРМИЯ
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА!

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА

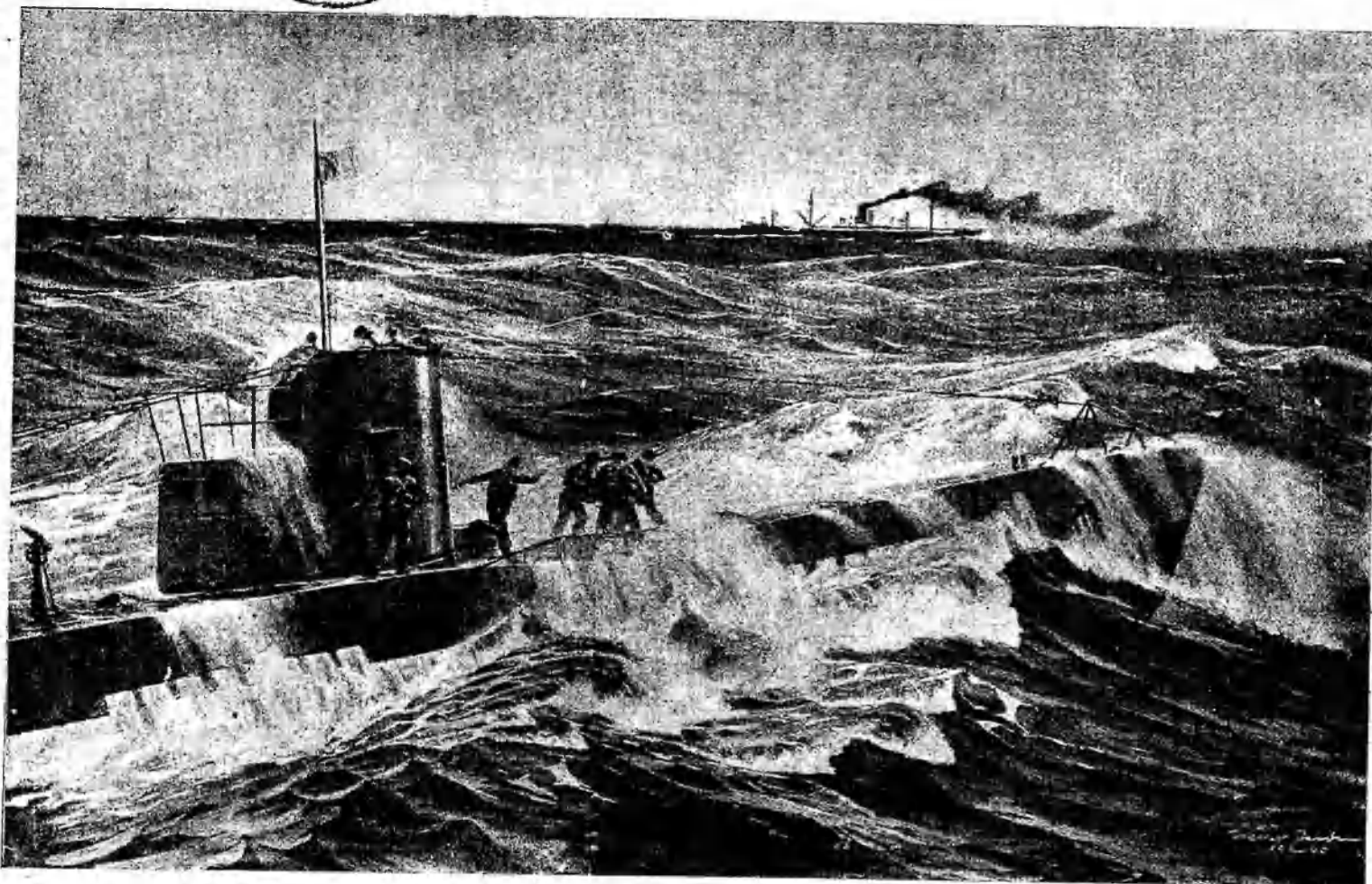
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година VI.

Барна, 1. Августъ 1940 год.

Брой 142

ФЛОТЪТЪ Е НАЙ-ВЪРНИЯТЪ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЪ ВОДИ
И НАЙ-СИГУРНИЯТЪ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТЪ БРЪГОВЕ



ПРЕДУПРЕДИТЕЛЕНЪ ИЗСТРЕЛЪ

Картината представлява германски подводникъ въ момента, когато дава суржесъ изстрелъ за спъване и провъзврътане на неприятелски търговски корабъ

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Д-ръ Антоновъ, София.

Уредничеството на вестника съобщава, че е готово да помести статиите, засягащи въпросите относно: свободните пристанища, морските застраховки и пр. стига тѣ да не сж строго-специални. Необходимо е статиите да бждат кратки, да обхващат нѣкои новости, разясняват нѣкои понятия и да съставляват интересъ за четците на „Морски прегледъ“.

На Св. А. Джаневъ — Пазарджикъ, относно Подводната опасностъ за леките торпедни кораби.

За леки торпедни кораби трѣбва да се считатъ малките изстрѣбители, торпедоносците и торпедните лодки.

Поради голѣмата скоростъ, която развиватъ тия леки бойни сили, малките имъ размѣри и малкото газене, подводната опасностъ за тѣхъ, особено презъ деня и при ясно време е много малка.

Обикновено леките торпедни сили се използватъ за противоподводната защита на движещите се въ открито море ескадри отъ голѣми бойни единици или кервани отъ търговски кораби.

Почти всички леки торпедни кораби сж предназначени за борба съ неприятелските подводници, поради което притежаватъ и съответните приспособления, хвъргачи на водни бомби.

Тѣ сж снабдени съ подводни подслушвателни устройства, чрезъ които подслушватъ и откриватъ движещия се въ морските дълбочини подводникъ, определятъ чрезъ засичане неговото мѣсто и чрезъ атака съ подводни бомби унищожаватъ неприятелския подводникъ, чийто присѣствие е установено.

Ето защо, подводната опасностъ за леките торпедни кораби, почти не съществува, съ изключение на случаите, когато неблагоприятната видимостъ: мъгла, дъждъ, виелици и нощта благоприятстватъ на подводниците да изненадатъ леките торпедни кораби и подъ прикритието на тъмнината да действатъ спрямо тѣхъ като надводни такива.

Нощно време и при недобра и затруднена видимостъ подводникътъ е опасенъ за всички бойни кораби дори и за самите подводници.

За последното свидетелствуватъ многобройните случаи презъ Свѣтовната война, въ които подводниците нощно време и при недобра видимостъ успѣшно сж атакували и потопили неприятелските подводни кораби.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Наредъ съ смѣлитѣ действия на малките български торпедоносци, подводникъ № 18, водосамолетите и другите части на нашия флотъ, дейно участие презъ Свѣтовната война вземала и съставената въ началото на войната Портова дружина.

Въ състава на тая дружина влѣзли всички моряци, които, поради липса на бойни кораби нѣмали възможностъ да се впуснатъ всрѣдъ разпѣнените води на Черно море, за да бранятъ източната граница на Отечеството срещу действието на аражеския флотъ.

Портовата дружина била съставена отъ първа и втора портова роти и брояла общо 450 човѣка: офицери, подофицери и моряци.

Първоначалното назначение на дружината било да даде необходимата войнишка и пехотна подготовка на постѣпилите на служба въ флота млади моряци.

Бойната дейностъ на Портовата дружина започнала презъ есента на 1916 година, следъ обявяване войната съ нашата северна съседка — Ромжния, когато на дружината се възложила задачата да заеме приморските градове на Южна Добруджа — Балчикъ и Каварна.

Съ помощта на дивизиона торпедоносци, презъ нощта на 4 срещу 5 септември 1916 г. дружината извършила десантъ и заела двата града, чийто население приветствувало моряците като освободители.

Въ началото на октомври с. г. първата рота отъ дружината взела участие въ бойевете при с. Первели.

Преди двадесетъ две години, презъ лѣтото на 1918 год., Портовата дружина изпратила една своя рота моряци за носене службата по крайбрежието на Бѣло море.

Ротата се установила въ Деде-Агачъ и поела охраната на брѣга около сѣщия градъ.

Презъ месецъ май, когато по силата на Ньойския договоръ е следвало да бжде разформирована Бѣломорската частъ отъ флота на Негово Величество, единички моряците отъ тая рота останали до край, като върни стражи на Бѣломорското крайбрежие и последни напуснали южната врата на нашето Отечество и се завърнали обратно въ гр. Варна.

Така и моряците отъ „Морската пехота“ достойно изпълниха своя дългъ къмъ Родината и отбелязаха, че сж всѣкога готови да дадатъ всичко за защитата на отечествените граници.

ПОЩА

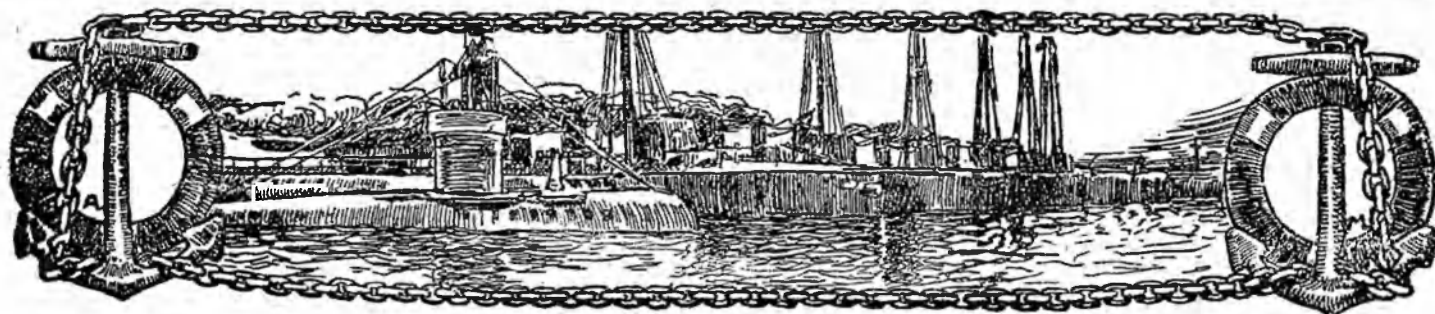
Редакцията благодари за следните получени дарения:

1. Братя Христови, Нарѣченски бани 100 лв.
2. Огъ служащите при Пристан. работилн. — Варна . . . 66 лв.
3. Желѣзко Д. Бачеваровъ, с. Кюлевча, Шуменско . . . 50 лв.
4. Ив. Керекъ, гара Хитрино, Шуменско 50 лв.
5. Ат. Милитиядовъ, Варна . . . 50 лв.
6. Читалище „Селянинъ“, с. Руня, Дръновско 30 лв.
7. Б. Д. Пѣзъ — Ст. Загора . . 30 лв.
8. В. Шишмановъ — София . . 30 лв.
9. Подпоручикъ Стаменовъ — Шуменъ 25 лв.
10. Ст. Г. Грудевъ — София . . 20 лв.
11. Вледиимъ Т. Геровъ — Самоковъ 20 лв.
12. Ал. Т. Атанасовъ, София . . . 20 лв.
13. П. Савовъ, с. Садово 20 лв.
14. Иванъ Мариновъ — Варна . . 20 лв.
15. Ст. Г. Дамяновъ, Ловечъ . . . 20 лв.
16. Христо П. Димитровъ — Ловечъ 20 лв.
17. Любомиръ Ст. Стефановъ, София 20 лв.
18. Ст. Т. Данаиловъ, София . . . 20 лв.
19. Максимъ Аначковъ, мина Перникъ 20 лв.
20. Златка Григорова, Варна . . . 20 лв.
21. Калиспа Тодорова, Варна . . . 20 лв.
22. Георги Д. Младеновъ, с. Лялинци — Трънско . . . 20 лв.
23. Христо Никовъ, с. Драганово, Г. Орѣховско . . . 20 лв.
24. Др. Михайловъ, мина Бобовъ-долъ, Дупнишко . . . 20 лв.
25. Хр. Кулакъзовъ, мина Бобовъ-Долъ, Дупнишко . . . 20 лв.
26. Алеко Алековъ, мина Бобовъ-Долъ, Дупнишко . . . 20 лв.
27. Ив. Мумджиевъ, гр. Кула . . . 20 лв.
28. Здр. И. Минчевъ, Варна . . . 10 лв.
29. Г. Каракашевъ, Шуменъ . . . 10 лв.
30. Р. Димитровъ, Казанлъкъ . . . 10 лв.
31. Хр. Деяновъ, Казанлъкъ . . . 10 лв.
32. Тончо Петковъ, с. Бѣли Осъмъ 10 лв.

(Следва)

Поради голѣмиятъ тиражъ на весника и увеличаване на необходимите материали и срдства за списването му, уредничеството съжелява, че по настоящемъ се намира въ невъзможностъ да удовлетвори искането на многобройните си нови четци, желаещи да получаватъ двуседмичника. Това ще бжде извършено при първа възможностъ.

— Уполяватъ се абонатите, при промѣна адресите да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.



ИЗПОЛЗВАНЕ ТЪРГОВСКИТЕ КОРАБИ ЗА ВОЕННИ ЦЕЛИ.

Всѣка война на сушата, въ въздуха и на море се характеризира, както съ заетостта на живата сила, така и съ употребата и грамадния разходъ на различнитъ бойни и материални сръдства.

Наредъ съ използването на бойнитъ кораби за извършване на стратегически и тактически действия, войната на море изисква още: Навременното поставяне на многобройнитъ минни заграждения, чрезъ които се възпрепятства свободниятъ достъпъ на неприятелскитъ морски сили за действия срещу собственитъ бръгове; Ежедневната провѣрка на съществуващитъ проходи презъ миннитъ заграждения и почистване открититъ вражески заградни мини; Подържането на денонощна стражна служба предъ отечественитъ бръгове, за навременното откриване на врага и защита на собственитъ минни заграждения отъ неприятелското почистване; Воденето на корсарска война въ открититъ морета и обширни океани, чрезъ която се възпрепятства на вражескитъ търговски кораби да доставятъ необходимитъ хранителни припаси, сурови и първични материали за воюващитъ страни и, най-подиръ, подържането на бойнитъ кораби съ всичко необходимо за животъ и действие, както и пренасянето на войски при стоварването на десантъ върху неприятелския бръгъ.

Безспорно, че за извършването на тия, нагледъ второстепенни, а въ сжщностъ твърде важни действия сж необходими многобройни и на-

рочно пригодени за целта кораби.

Голѣмиятъ размѣръ на употребяемитъ сръдства за борба на море изисква и наличието на значителенъ брой съответни кораби.

Държането обаче, въ мирно време на множество подобни, пригодени за спомагателни цели кораби, чието използване ще бжде възможно едва въ началото на всѣко враждебно действие и въ време на война, безспорно, че е свързано съ разхода на значителни парични сръдства и съставлява излишна тежестъ за всѣка страна.

Ето защо, всѣка държава, граничеща съ море, още въ мирно време е принудена да има изработени съответнитъ планове за военизиране и използване въ военно време на съществуващитъ търговски, рибарски и моторни кораби.

Относно възможността за използване на търговскитъ кораби за военни цели свидетелствуватъ съществуващитъ сведения за миналата Свѣтовна война.

Презъ последната война, отъ воюващитъ страни били поставени общо около 300 000 заградни мини: 129,000 отъ Англия, 56,000 отъ Америка, 50,000 отъ Русия, 46,000 отъ Германия, 12,000 отъ Италия и пр. За почистване на неприятелскитъ мини и водене на противоминната война Германия използвала 394, а Англия 726 миночистачни кораба, отъ които 554 били рибарски.

Известни сж легендарнитъ и резултатни корсарски действия на германскитъ спома-

гателни кръстосвачи „Мьове“, „Волфъ“, „Метеоръ“ и др., а сжщо и използване отъ воюващитъ страни на търговскитъ и рибарски кораби, за носене на стражната служба, водене на противоподводната война и отваряне на пжтища презъ миннитъ заграждения.

Тоя твърде убедителенъ езикъ на цифритъ установява съ достатъчна яснота широкото и резултатно поле за използване търговскитъ кораби за военни цели.

Поради това, освенъ бойнитъ кораби, които всѣка морска държава трѣбва да притежава, необходимо е тя да разполага и съ достатъченъ брой търговски кораби, които да използва, когато върховниятъ часъ на изпитанието удари.

Освенъ това, при построяката на всѣки новъ търговски корабъ, държавата включва изискванията той да притежава съответнитъ конструктивни необходимости съ огледъ на бждещето използване на кораба за военни цели.

Ето защо, трѣбва да се има предвидъ, че търговския флотъ на всѣка страна, освенъ голѣмото си економическо и материално значение, притежава още и военно такова, поради което, наложително е още въ мирно време да се положатъ необходимитъ усилия и сръдства за създаването и подържането на достатъченъ брой търговски кораби, които, наредъ съ защитата стопанскитъ интересина държавата, ще подпомогнатъ значително отбраната и осигурятъ политическата цѣлостъ на Отечеството.

МОРСКА МИСЪЛ

ЗАЩИТАТА НА БОЙНИТЕ КОРАБИ

Въпросът относно непотъваемостта, защитата и запазване боеспособността на военните кораби, се разглеждат най-внимателно и подробно от съвременните корабостроители. Наред с усъвършенстванията и развитието на тактическите качества на корабите, каквито сж скоростта и въоръжението, корабостроителната техника е развила значително и пасивните отбранителни сръдства на бойните кораби: брониовката, противоминната и противоторпедната защита, клетъчното разпредѣление и пр.

Въ миналата Свѣтовна война, съгласно мнението на вещитѣ познавачи на военно-морското искуство, британското адмиралтейство създадо бойни кораби, които притежавали значителен брой голѣмо-калибрени орджия и сигурността на тѣхнитѣ отбранителни сръдства трѣбвало да бждат жертвувани въ полза на скоростта, която се считала като най-добрата защита на кораба.

Следъ морския бой при Скагеракъ обаче, въ който взели участие главнитѣ морски сили на дветѣ воюващи страни се установило, че нѣмското схващане относно защитата на бойните кораби чрезъ удебеление на броневитѣ пояси и клетъчното разпредѣление на кораба за смѣтка на скоростта и въоръжението, било много по правдиво и практически по резултатно.

Известно е, че въ сражението на преднитѣ охрани въ тая най-голѣма морска битка взели участие шестъ английски, срещу петъ германски линейни кръстосвачи. Английскитѣ кораби притежавали превъзходството въ артилерийското въоръжение, а сжщо и въ скоростта: срещу шестнадесеттѣхъ 305 мм. и дванадесеттѣхъ 208 мм. германски голѣмокалибрени орджия, английскитѣ линейни кръстосвачи имали тридесетъ и две 343 мм. и шестнадесетъ 305 мм. орджия.

Тежестта на снарядитѣ отъ залпа на всички орджия отъ едната страна на германскитѣ кораби, срещу тая на английскитѣ бойни единици се намирала въ съотношение 100:162. Британскитѣ кораби надвишавали скоростта на германскитѣ линейни кръстосвачи съ 3 до 4 мили. За смѣтка на въоръжението и скоростта обаче, нѣмскитѣ кораби притежавали по-дебели странични брониовани пояси и по-сполучливо клетъчно устройство, осигу-

риващи значително непотъваемостта на кораба.

Така, страничнитѣ броневи пояси на най-стария отъ нѣмскитѣ линейни кръстосвачи „Фонъ деръ Танъ“ билъ дебелъ 250 мм., а на английския „Invincible“, дебелината на бронята не надвишавала 152 мм. На най-новитѣ германски линейни кръстосвачи, дебелината на страничната броня превишавала тая на английскитѣ кораби съ 70 мм.: „Дерфлигеръ“ ималъ странична броня 300 мм., а „Tiger“ — 228 мм.

Следъ 16 минути отъ започване на морския бой, английскитѣ линейни кръстосвачъ „Indefatigable“ получилъ нѣколко гранатни попадения отъ „Фонъ деръ Танъ“ и се взривалъ, а следъ 24 минути неговата сждба последвалъ и вториятъ английски корабъ „Queen Mary“.

Притежаващитѣ по-малка скоростъ и по-слабо въоръжение германски кораби могли, не само да изпържатъ съсръдоточения огънь на британската ескадра линейни кръстосвачи, но устояли безъ да дадѣтъ загуби и на разрушителното действие на 381 мм. снаряди, изстреляни отъ намѣсилата се въ сражението пета английска ескадра на адмиралъ Еванъ Томасъ, състояща се отъ най-новитѣ и бързоходни английски линейни кораби.

Така, въ тоя морски бой нагледно било доказано, че сръдствата за защита и поддържане непотъваемостта на германскитѣ бойни кораби били значително по надеждни отъ тия на английскитѣ бойни единици. Линейниятъ кръстосвачъ „Зайдлицъ“, който получилъ 21 попадения, причиняващи значителни разрушения и множество пробойни, презъ които въ вътрешността на кораба навлѣзла вода затъвайки почти до горната си палуба, продължавалъ да се държи на водната повърхностъ и съ собственъ ходъ успѣлъ да се завърне обратно въ пристанището на Вилхелмсхафенъ, изнаивайки благополучно разстоянието отъ 200 мили, на каквато далечина се намирало бойното поле отъ германскитѣ морски упорни сръдища.

Участващитѣ въ морското сражение при Фалкланскитѣ острови английски линейни кръстосвачи, сжщо така били по-бързоходни и по-силно въоръжени отъ германскитѣ бойни кораби, обаче притежавали по-слаба брониовка, поради което били принудени да водятъ артилерийския бой отъ твърде голѣмо раз-

стояние въ продължение на 7 часа.

Опитътъ отъ тия две голѣми морски битки поставилъ край на различията относно брониовката и сръдствата за защита на бойните кораби. Поради това, отъ заложенитѣ въ постройка презъ 1916 год. четири английски линейни кръстосвачи отъ вида на „Hood“, строежътъ на тритѣхъ: „Anson“, „Rodney“ и „Howe“ билъ преустановенъ и корпуситѣ имъ разрушени, а на четвъртитѣ „Hood“ дебелината на страничния броневи поясъ отъ 203 била повишена на 305 мм.

Следъ Скагеракския бой почти на всички английски кораби се наложило да бжде увеличена дебелината на палубната броня, надъ артилерийскитѣ погребни. Така сжщо и постройката на другитѣ три линейни кръстосвачи отъ вида на „Glorious“ била прекратена, поради обстоятелството, че не сж притежавали достатъчно дебела броня.

Най-голѣмитѣ английски линейни кораби „Rodney“ и „Nelson“, а сжщо и тия заложили въ последствие въ постройка притежавали вече значително дебела брониовка. Най-новитѣ британски линейни кораби отъ вида на „King George V“ притежаватъ странична броня дебела 406 мм. и палубна такава съ дебелина 200 мм.

Почти въ всички морски държави въ последно време се установява стремежътъ за увеличение брониовката и сръдствата за защита на новостроящитѣ се бойни кораби.

На най-новитѣ италиански линейни кораби отъ вида на „Conte di Cavour“, дебелината на страничната поясна броня се равнява на 250 мм., а тежината на корпуса и бронята съставлява 70% отъ общото водоизмѣстване възлизащо на 24,000 т.

Новостроящитѣ се 35,000 тонни французски линейни кораби отъ вида на „Richelieu“ ще притежаватъ броня, неотстъпваща по дебелина на тая, която английскитѣ кораби иматъ: на страничния броневи поясъ около водолинията и долната брониована палуба — 406 мм., а на горната палуба около 200 мм. Цѣлата брониовка на кораба, включително и бронята на командната и артилерийски кули съставлява 70% отъ общото водоизмѣстване.

Съотношението на брониовката къмъ общото водоизмѣстване, на германскитѣ кораби отъ вида на „Гнайзенау“ е още по-голѣмо. На тия кораби, притежаващи водоизмѣства-

МАШИННИТЪ УСТРОЙСТВА НА НОВИТЪ АМЕРИКАСКИ ТЪРГОВСКИ КОРАБИ.

Известно е, че от миналата година въ корабостроителницитъ на Съединенитъ Щати се намиратъ въ усиленна постройка значителенъ брой търговски товарни и товаропжитнически кораби, строящи се съгласно изработенитъ отъ морското командване планове и предназначени за военизиране и използване въ време на война.

Съгласно сведенията, помѣстени въ чуждестранния печатъ, новостроящитъ се американски търговски кораби ще притежаватъ следнитъ машинни устройства:

Първиятъ корабъ, който се именува „Америка“ и ще бжде напълно завършенъ презъ настоящата година, притежава за двигатели парни турбини съ обща мощностъ 34,000 к. сили. Необходимата за движението на турбинитъ пара ще се получава отъ нарочнитъ водотръбни парни котли притежаващи работно налягане 30 атмосфери и развиващи пара съ температура 370°C.

Строящитъ се дванадесетъ наливни кораба за превозване на течено гориво, предназначени за сдружението „Щандартъ Ойлъ“, значително ще превъзхождатъ съ скоростта си съществуващитъ кораби отъ сжщия видъ. Тия нови наливни кораби, сжщо ще бждатъ снабдени съ парни турбини и четири нарочни парни котли, работящи съ налягане 31.5 атмосфери и развиващи пара съ температура 395°C.

Четиритѣхъ бързоходни товарни кораба за „Американското износно корабоплаване“ ще притежаватъ турбини съ мощностъ 8,000 к. сили и парни котли съ налягане 31.5 атмосфери и температура на парата 395°C.

Отъ двадесетѣхъ товарни кораба отъ вида „С-2“, първитъ десетъ ще бждатъ моторни, а останалитъ ще притежаватъ за двигатели парни турбини съ мощностъ 6,000 к. сили. Необходимата за турбинитъ пара ще се получава отъ два водотръбни котела съ подгреватели.

Всички спомагателни машини на тия кораби ще бждатъ привеждани въ движение електрически, посрѣдствомъ електромотори.

Нѣкои отъ моторнитъ кораби отъ вида „С-2“, ще притежаватъ двойнодействащи четиритактни дизелмотори, въртеливито движение на които ще бжде предавано направо на гребната ось.

Разходѣтъ на течено гориво, включително и това за спомагателнитъ двигатели, не ще бжде по голѣмо отъ 195 грама на часъ за всѣка конска сила.

Другата група отъ сжщитъ моторни кораби ще притежаватъ деветцилиндрови обикновенно действащи дизелмотори съ 225 завъртвания въ минута.

Изработена е съответната програма за залагане въ постройка на значителенъ брой нови товарни и товаропжитнически кораби, които ще притежаватъ предимно парни двигатели и ще бждатъ напълно пригодени въ време на война да бждатъ използвани изключително за военни цели.

ЗАТВАРЯНЕТО НА СУЕЦКИЯ КАНАЛЪ

Поради натегнатостта на положението въ Сръдиземно море и изгледитъ за влизането на Италия въ война, английското правителство своевременно нареди до всички свои търговски кораби да избѣгнатъ използването на Сръдиземноморския воденъ пжтъ.

Следъ намѣсата на Италия въ войната Суецкия каналъ съвършено бѣ затворенъ за корабоплаването.

Поради тая предпазна мѣрка на Англия, цѣната на първичнитъ материали, главно на каучука, оловото и памука значително се повиши, тъй като търговскитъ кораби трѣбваше да се движатъ презъ дългия воденъ пжтъ покрай южнитъ брѣгове на Африка.

Обикновенно, почти една пета частъ отъ общия вносъ въ Англия се превозва по пжтищата на Сръдиземно море.

Така, отъ съществуващитъ данни за първата половина на 1939 год. се установява, че презъ Суецкия каналъ сж преминали отъ Далечния и Близкия Изтокъ 18,000,000 тона различни товари отъ които: 2,000,000 маслодойни семена, 1,000,000 тона оризъ, 400,000 тона юта и ютени производства, 300,000 тона каучукъ, 350,000 манганова руда, 150,000 тона памукъ и 2,400,000 тона земни масла. Значителна частъ отъ тия товари били предназначени за Англия.

Всички тия товари следъ затварянето на Суецкия каналъ следва да бждатъ превозвани, както се отбеляза по дългия морски пжтъ покрай носъ Добра-Надежда.

Сръдно, продължителността на корабното движение отъ Англия презъ Сръдиземно море за Британска Индия трае 15, а покрай Капщатъ, Южна Африка — 26 дена; Пжтуването отъ Англия за Сидней (Австралия) презъ Сръдиземно море трае 28, а покрай Африка 31 дана; до Сингапуръ 21 съответно 29, а до Хонгконгъ 24 съответно 30 дена.

Това изключване на Сръдиземно море и удължение на морскитъ пжтища около Южна Африка предизвикало увеличение заетостта на корабния тонажъ за обслужване ко-

рабоплаването до Индия съ 80%, до Австралия съ 14% и до Далечния Изтокъ съ 33%.

Голѣмо значение за воденето на войната има навременото превозване на петролъ и земни масла отъ петролнитъ залежи въ Сръдна Азия. Всички британски кораби за превозъ на течено гориво отъ Иранъ, презъ Персийския заливъ, които до затварянето на Суецкия каналъ преминаваха презъ последния, сега сж принудени да изминаватъ дългиятъ пжтъ покрай носъ Добра-Надежда. Така сжщо и Мосулскитъ нафтови производства, които протичаха по дългия петролопроводъ до Триполисъ и Хайфа, трѣбва да бждатъ отправени и превозени презъ Персийския заливъ.

Поради удължение на морския пжтъ отъ Персийския заливъ покрай носъ Добра-Надежда за Англия, наливнитъ кораби за превозване на течено гориво сж принудени вмѣсто 12, да пжтуватъ 30 дена, следствие на което необходимостта на корабенъ тонажъ била увеличена съ 150%.

Липсата на достатъчни наливни кораби значително се увеличила, следствие резултатното водене на търговската война отъ страна на Германия и значителния брой потопени английски наливни кораби, както отъ нѣмскитъ подводници, така и отъ германскитъ въздушни сили.

Голѣмото значение на Суецкия каналъ за извършване на презморската търговия се установява найнагледно съ неговото затваряне, поради което суровитъ и първични материали предназначени за западнитъ европейски държави и Англия достигатъ до пазарищата и мѣстата за използване съ голѣмо закъснение и се нуждаятъ отъ заетостта на значителенъ брой търговски кораби.

НОВИ ИТАЛИАНСКИ ЛИНЕЙНИ КОРАБИ

Завършили сж пробнитъ си плавания и изпитанията на орджията следнитъ новостроящи се линейни кораби: на 28 априлъ н. г. „Витопорио Венето“, а на 6 май — „Литторио“. И двата кораба сж влѣзли вече въ строя и въ състава на италианскитъ бойни сили.

Корабитъ сж отъ вида на „Рома“ и притежаватъ следнитъ данни: водоизмѣстване 35,000 тона; дължина 236, ширина 32'4 и газене 8'5 метра; скоростъ 30 мили; въоръжени сж съ: деветъ 381 мм., дванадесетъ 152 мм., дванадесетъ 90 мм. орджия, 40 картечници и 3 водосамолета. Притежаватъ 4 винта и парни турбини съ мощностъ 130,000 конски сили. Обслужватъ се отъ 1,350 души офицери, подофицери и моряци.

Предстоящо е спущането на вода на четвъртиятъ 35,000 тоненъ линейенъ корабъ „Рома“.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ДРУГАРСТВО

Другарството е една от най-възвишените воински добродетели. Въ името на тѣсното и искрено другарство, което цари въ всѣка съставна част на въоръжената сила, действаща на сушата, въ въздуха и по необятната морска ширь, всѣки бранникъ е готовъ да се жертва за своя близъкъ другаръ и му се притече на помощъ въ най-трудните моменти. Многобройни сж случаите за проявата на истинското воинско другарство, което не може да бжде възпрепятствано отъ никакви прѣчки и опасностите, и подъ силата на което всѣки боецъ полага върховни усилия за спасението на намиращите се въ бедствено положение другари.

Настоящата война е изпѣстрена съ редица събития на проявено другарство.

На 28 мартъ 1940 г. две нѣмски хвърчащи лодки били изпратени въ разузнаване далечъ отъ брѣговетѣ на Германия, надъ Северно море, по посока на Шетландскитѣ острови. Задачата на дветѣ хвърчащи лодки била да огледатъ внимателно широкитѣ морски пѣтища водещи къмъ вражеската страна, за да откриятъ движещите се кервани или единични търговски кораби, превозващи продоволствени и хранителни припаси за Британскитѣ острови.

Движещи се успоредно една отъ друга и на разстояние на видимостъ дветѣ лодки изминали дългия пѣтъ отъ 900 клм. въ северно направление, безъ да забележатъ нищо друго освенъ развълнуваната грѣдь на морето подъ себе си, разпѣнено отъ постоянно усиливащия се студень вѣтъръ.

Въ далечината вече се забелязвали очертанията на Шетландскитѣ острови обкржжени отъ бѣлопѣ-нестата ивица на разбиващите се по крайбрѣжието вълни. Хвърчащите лодки поели обратния пѣтъ къмъ нѣмскитѣ летища, когато наблюдателятъ отъ водаческата лодка забелязалъ издигащите се отъ далечния хоризонтъ гъсти кѣлба димъ разпрѣскващъ се отъ вѣтъра и разтилащъ широко надъ надиплената морска повърхностъ. И дветѣ хвърчащи лодки веднага се насочили по посока на дима.

Скоро билъ откритъ керванъ отъ търговски кораби, обкржжени отъ изстребители, които се движели

къмъ английския брѣгъ. Следвало да се събератъ подробни сведения относно мѣстонахождението и курса на кервана, броятъ и видѣтъ на търговскитѣ кораби отъ които е съставенъ, тѣхната скоростъ, видѣтъ и броятъ на охраняващите ги бойни кораби и др. данни, необходими за тежкитѣ бомбардировачи, готови всѣки мигъ да излитнатъ отъ летищата и се отзоватъ за атака на кервана.

При приближаване на хвърчащите лодки до последния, охраняващите го изстребители открили бързъ противосамолетенъ огънь, а търговскитѣ кораби, които били двадесетина на брой, огласявайки се отъ вѣроятната атака на нѣмскитѣ въздушни сили, веднага се разпрѣснали въ различни посоки.

Следъ изпращането на подробно радиосъобщение до съответното командване на въздушнитѣ войски, дветѣ хвърчащи лодки, които достойно изпълнили своята задача, се насочили обратно къмъ своето летище, увѣрени, че докато английскитѣ изстребители успѣятъ наново да събератъ корабите отъ кервана, нѣмскитѣ бомбардировачи ще се появятъ надъ последния и ще го обсипятъ съ своите смъртоносни бомби.

Обслужата на водаческата хвърчаща лодка, състояща се отъ четирма летци съ безпокойство забелязали, че двата мотора постепенно намаляватъ своите въртения и найпосрѣ съвършено престанали да работятъ. Навѣрно това се дължи на нѣкаква повреда причинена следствие артилерийския огънь отъ неприятелскитѣ кораби?

Налагало се лодката, която загубила способността да следва своя пѣтъ, да кацне на водната повърхностъ. Кацането обаче, върху набразденото отъ грамадните вълни море било твърде опасно и изисквало голѣма опитностъ.

Издебвайки подходящиятъ мигъ, водачѣтъ на хвърчащата лодка твърде умѣло кацналъ съ последната на водата. Ударѣтъ билъ твърде силенъ, обаче лодката останала невредима и се задържала на повърхността. Чрезъ използване на хвърлената плаваща котва, лодката застанала срещу вѣтъра и заливана отъ разпрѣскващите се пѣнести гребени на вълнитѣ, започнала значително да се люшка.

Описвайки кржгъ надъ своя при- нудително кацналъ на водата другаръ, втората хвърчаща лодка дала установения сигналъ за помощъ и бързо се изгубила по направление на далечния родень брѣгъ.

Останали сами съ постоянно заливаната отъ вълнитѣ хвърчаща лодка, свободно носене отъ вѣтъра по разпѣнената морска ширь, четирмата летци, измокрени до кости отъ обливащата ги солена вода, продължавали търпеливо да чакатъ пристигането на помощта.

Осамотени и намиращи се далечъ отъ роднитѣ брѣгове и сушата, сгущени въ постоянно подмѣтѣщата се отъ вълнитѣ хвърчаща лодка, зѣз- нещи подъ силния напоръ на мразовития вѣтъръ и ледената влага на морската вода, летцитѣ били увѣрени, че водими отъ съществуващото силно другарско чувство, бойцитѣ отъ въздушнитѣ войски и бойния флотъ не ще закъснеятъ да преминатъ дългия и опасенъ пѣтъ и преодолявайки всички прѣчки, ще се притекатъ на помощъ и спасятъ своите бедствующи другари отъ явна гибелъ. Необходимо било проявяването само на непоколебимо търпение за дочакване часѣтъ на спасението.

Много часове, единъ следъ други отминавали въ продължително и еднообразно очакване. Летцитѣ запълвали това еднообразие въ размѣна на мисли, пѣсни и разговоръ на разни теми, въпрѣки което обаче, часѣтъ и минутитѣ минавали бавно, твърде бавно.

Постепенно, настѣпващата мар- тенска ношъ обвила съ своето тъмно було осамстената и малка хвърчаща лодка, която, като едва видима точица се носела по просторната водна ширь.

И ето, въ далечината, на свѣтлата още ивица на западния хоризонтъ, летцитѣ забелязали стрѣйнитѣ редици на германскитѣ бомбардировачни ескадри, заврѣщащи се обратно къмъ своите летища следъ извършената бомбена атака надъ английския керванъ търговски кораби. Радостъ затуптяла въ сърдцата на четирмата летци. Тѣ били увѣрени, че изпратеното отъ тѣхъ радиодонесение постигнало своята целъ. Тѣ били горди, че достойно сж изпълнили възложената имъ задача и затова спокойно могли да очакватъ пристигането на изпратената имъ помощъ. (Следва).

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

МАШИНИ ЗА ПРЕРАБОТВАНЕ НА РИБАТА

Съвременните риболовни кораби на държавите, въ които риболовството е значително развито и съставлява един от главните поминъци на населението притежават както различни усъвършенствувани навигационни и технически средства, така и съоръжения за запазване рибата и държанието ѝ в прѣсен вид до рибните пазарища или съответните машини за нейната преработка.

Обикновено, риболовните кораби се намират продължително време въ открито море, далеч от своите пристанища, поради което се нуждаят от притежението на приспособления за запазване и преработване на уловената риба. Въ повечето риболовни кораби последната се почиства, измива и насолва на ржка, от самите риболовци, които при добър лов, за навременното приготвяне на рибата сж принудени да работят денонощно, следствие на което се преуморяват и значително изтощават.

Естествено, че преуморените и физически изтощени риболовци не всѣкога ще бждат достатъчно бодри и внимателни при извършване на различните работи, което обстоятелство често е свързано с нещастни случаи.

За да се спести време и труд на риболовците, нѣкои съвременни риболовни кораби, притежават машини за преработването на уловената риба.

Тия машини сж плодъ на дългогодишни трудове и представляват новост въ риболовното дѣло. Споредъ назначението, устройството и начина на работа, сжществуватъ различни и добре устроени машини за преработването на рибата.

Подобни машини били изработени преди тридесет години и мнозина конструктори и машиностроители сж работили въ това направление, за подобрене и усъвършенствуване на сжществувашите машини за преработването на рибата. По-големата част от тия машини не били практични и напълно използваемы. Съ течение на времето обаче, недостатъците на машините постепенно били отстранени и въ настоящо време сжществуватъ машини, които действително съставляватъ чудо на техниката, позволяващи рибата да бжде изчистена и измита автоматично и бързо за кратко време и въ такова количество, за кое-

то риболовците, работещи на ржка би следвало да работятъ непрекъснато въ продължение на много денонощия.

Новите машини за преработването на рибата струватъ твърде скъпо, около един милионъ лева.

Сжществувашите машини за автоматичното почистване на вътрешностите, отдѣлянето костта и главата на рибата притежаватъ такова устройство, щото се обслужватъ само отъ единъ човѣкъ. Отдѣлянето на главата, костта и вътрешностите се извършва автоматично и за единъ мигъ по следния начинъ: Рибата се поставя отъ обслужващия машината риволовецъ върху една непрестанно въртяща се маса, откъдето се направлява въ самата машина. Последната, чрезъ своите напрѣчни и надлъжни палци обхваща рибата и я подвежда къмъ единъ тънъкъ ножъ, чрезъ който коремътъ се разпаря. Вътрешностите на рибата автоматично се остъргватъ и отстраняватъ, при което последната се държи посрѣдствомъ едни щипци за опашката. Така почистваната риба продължава своето движение къмъ нарочното устройство, гдето автоматично се отдѣлятъ главната и странични кости. Следъ това рибата преминава презъ друго устройство, гдето се измива добре, така щото рибата излиза отъ машината съвършено чиста и добре измита, освободена, както отъ главата и костите, така и отъ вътрешностите.

Естествено, че почистването на рибата се извършва много по бързо, отколкото е необходимо да се обележи описанието на самия ходъ на работата. Обикновено, машината почиства на минута 45 броя или ежечасно 2700 риби.

Сжщата машина, чрезъ включване на едно добавъчно устройство, може да бжде приспособена за наръзване на така почистената риба на тънки филийки, или както е възприето да бждатъ назовани — на филенца, въ който видъ рибата напълно е пригодена за употреба отъ населението като вкусна и питателна храна.

Така приспособената машина, на минута може да преработи отъ 90 до 92 рибни филийки или, всѣкичасно по 5500 броя.

Освенъ тия приспособени, сжществуватъ нарочни и голѣми машини за преработване на рибата въ филийки или филенца. Тия машини

представляватъ действително новост въ машиностроителството.

Въ последно време, почти 70% отъ уловената морска риба се преработва въ рибни филийки, въ който видъ, доказано е, че рибата е предпочитана, както отъ търговците, така и отъ населението, тъй като добре се запазва и всѣкога е готова за употреба като храна.

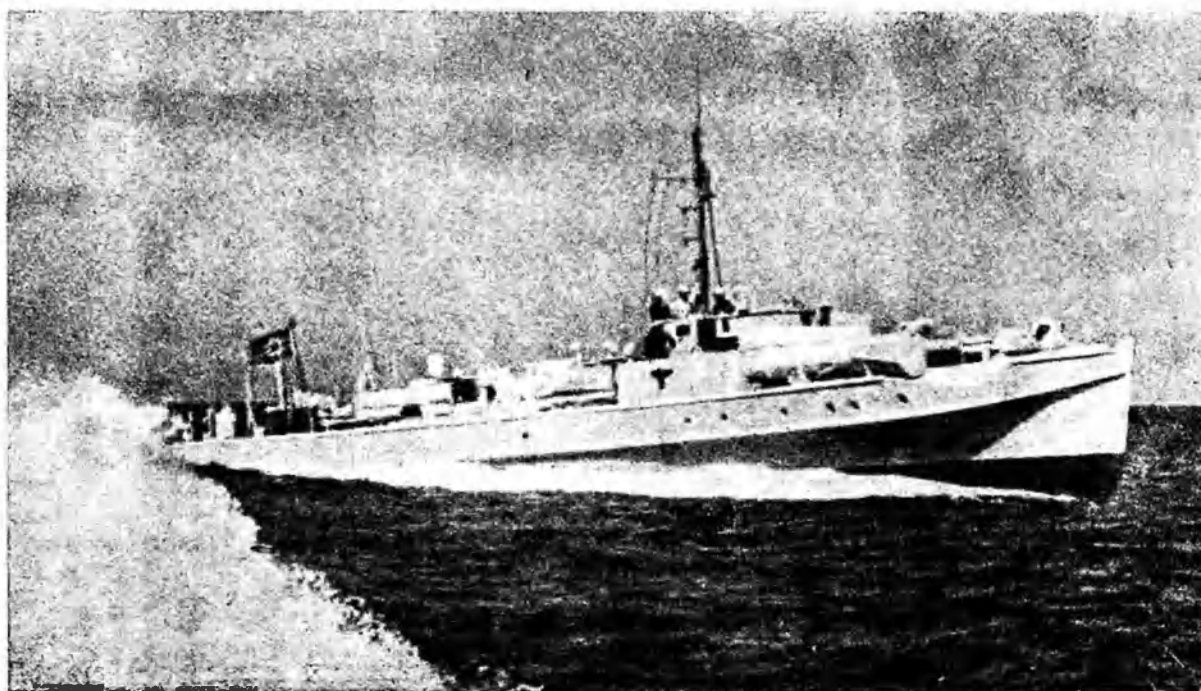
Освенъ това, получените при изработването на рибните филийки остатъци: глави, перки, кости и вътрешности на рибата се преработватъ отъ нарочните фабрики въ рибно брашно, което се използва за разни цели.

Повечето отъ тия голѣми машини за преработване рибата на филийки или филенца сж устроени на брѣга, като само една четвъртъ отъ тяхния общъ брой се намиратъ върху риболовните кораби. Машините иматъ почти сжщото устройство като на тия, предназначени за почистване на рибата, съ тая само разлика, че сж предназначени за преработването на по-големите и обемисти риби.

Обслужватъ се отъ единъ човѣкъ, който поставя рибата върху непрестанно въртящата се плоскост, отгдето рибата се направлява къмъ въртящите се ножове, които отръзватъ и отдѣлятъ главата. Следъ това рибата се обхваща здраво за опашката отъ щипци и направлява къмъ другите устройства на машината, гдето се отдѣлятъ вътрешностите и костите. Най-подиръ добре изчистената и измита риба попада върху една движеща се лента и се направлява къмъ острите ножове, които автоматично отдѣлятъ кожата отъ месото и наръзватъ рибата на тънки и правилни филийки.

Въ зависимост отъ голѣмината на рибата, на всѣка минута тия машини преработватъ отъ 20 до 30 броя риби въ филийки, когато на ржка, за една минута е възможно да бжде нарязана на рибни филенца само една риба.

Невъзможно е да се дадатъ подробни описания на сжществувашите многобройни и разнообразни машини за преработването на уловената риба. Следва да се подчертае, че посрѣдствомъ тия машини риболовците значително се улесняватъ въ тяхната тежка работа по приготвяне на рибата за запазване на нейния добър видъ и преработването ѝ за консервиране.



ГЕРМАНСКА ТОРПЕДНА ЛОДКА

Напоследък зачестиха съобщенията относно резултатните действия на германските торпедни лодки, назовани от самите нѣмци „Морски хрътки“. Горната снимка представлява една подобна „Хрътка“, каквито германския флот въ настояще време притежава въ голѣмъ брой и които въ близко време ще отбележатъ значителни успѣхи.

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190

За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7

Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Корабни и лодочни дизелови мотори. Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини.

Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия: Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе).

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции:

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации: