

**МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА**

ВЕСТНИКЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЬ ИМАТЬ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

MOKK OPERATION

ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУХЪ
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОСТЪ - ЧУМАДА

ДРУСЕ АМИЧИШІКЪ ЗА МОРКА ПРОХІДСТА И ОБНОРА.

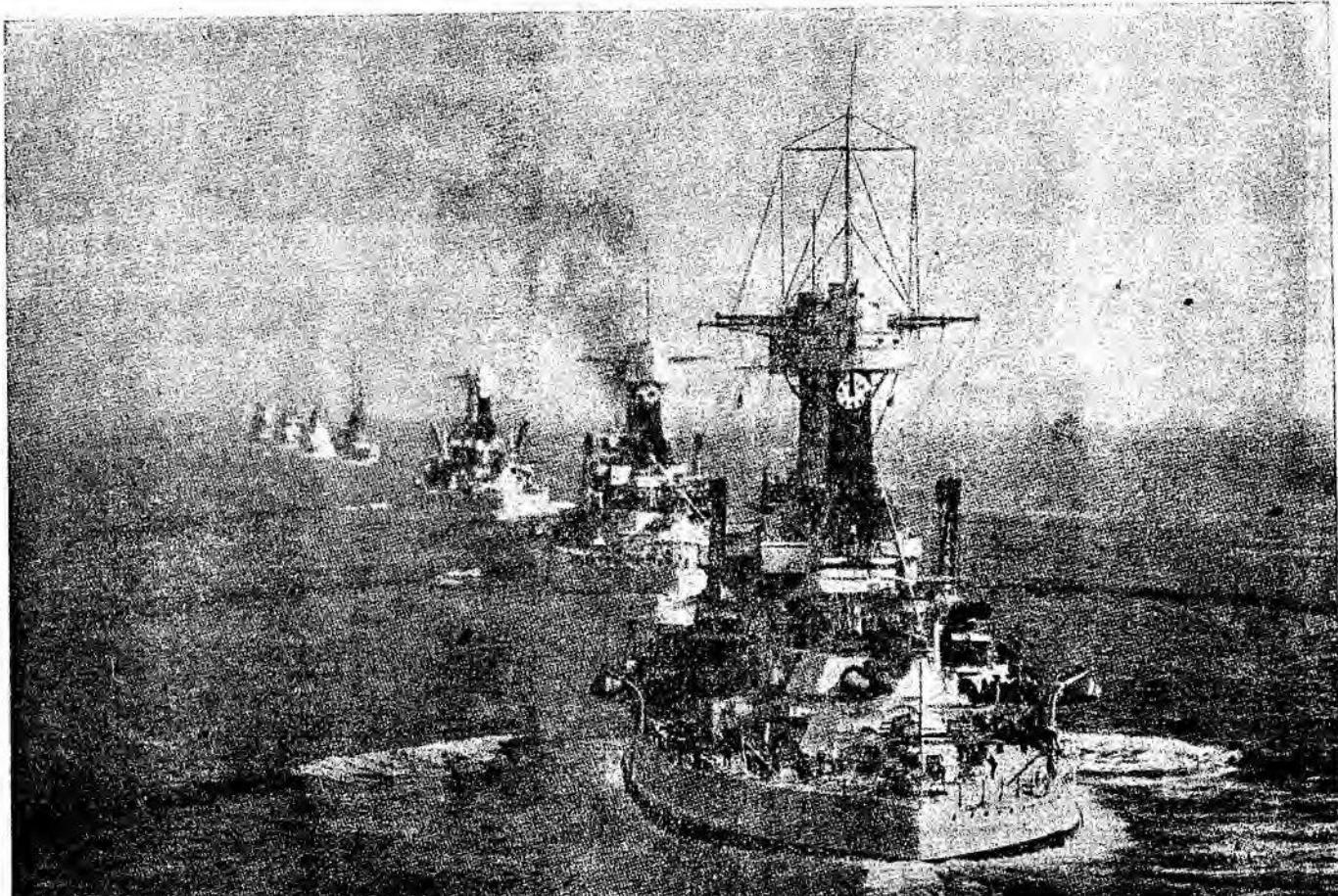
ДАКОРОДИ РЕДАКЦИОНЧЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VIII.

Варна 15. януари 1942 год.

Брой 164.

НЕ ЧАКАЙ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ НАПАДНАТЬ,
ЗАЩТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖЕДИЊЕШЪ.



АМЕРИКАНСКИ ЛИНЕЙНИ КОРАБИ ВЪ СТРОЙ ВЪРВОЛИЦА

**КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“**

—На 6 декември 1917 год. се склучи примирето между България и Русия. След тая дата и през цълата 1918 год., до края на демобилизацията, търговските кораби отъ Българското параходно дружество: „Царь Фердинандъ“, „България“, „Борисъ“, „Кирилъ“ и „София“ съзвършвали редовната превозна служба изъ Черно море, като пренесли отъ пристанищата на Ромъния, Украина и Русия голъми количества хранителни и други припаси.

—На 7 декември 1915 год. заранта, предъ нашите бръгове се появили два руски изстрѣбителя отъ вида на „Бистрий“ които бързо се насочили къмъ Варненския заливъ.

Намиращият се на стража нашъ торпедоносецъ „Дръзки“, който кръстосвашь презъ нощта по крайбръжието, забелязашъ приближаващия се противникъ, и въпрѣки превъзходящиятъ го въ всѣко отношение два руски кораба, смѣло се насочи къмъ врага.

Къмъ 10 часа, между носоветъ Екрене и Св. Константинъ, малкиятъ български торпедоносецъ се впусна въ неравенъ артилерийски двубой съ неприятелските кораби.

Водейки оживена артилерийска стрелба отъ разстояние петъ до седемъ километра, храбриятъ торпедоносецъ „Дръзки“ постепенно отстъпвашъ къмъ нашите бръгове и подвеждалъ неприятелските изстрѣбители къмъ поставените за защита на Варненския заливъ минни заграждания.

Двата вражески кораба, схващайки хитрото намѣрение на „Дръзки“ и обстрѣлвани отъ нашата бръгова артилерия, намѣрили за най-благоразумно, да се отдалечатъ бързо и изчезнатъ задъ хоризонта.

—На 13 декември 1916 год., рускиятъ кръстосвачъ „Кагулъ“, придруженъ отъ два изстрѣбителя се появилъ предъ Балчикъ и обстрѣвалъ съ артилерийски огнь града и околните бръгови батареи. За да се възпрепятства на друго подобно появяване на неприятелски кораби въ Балчишкия заливъ за обстрелване крайбръжието, нашиятъ малъкъ флотъ получилъ заповѣдъ да постави минно заграждане предъ Балчикъ.

За изпълнение на тая заповѣдъ, четирирѣхъ торпедоносца: „Дръзки“, „Смѣли“, „Храбри“ и „Строги“, натоварени съ мини се отправили презъ нощта на 15 декември 1916 г. за водния районъ предъ Балчикъ, гдето поставили успѣшно минна зара на 24 мини.

—Презъ втората половина на ме-

сякото главнокомандване решило да преракти и изостави съвършено Дарданелската операция.

Оттеглянето отъ Дарданелите на намиращите се тамъ съглашенски войски въ съставъ: 145,000 бойци, 15,000 коня, 400 ордения и грамадно количество материали и бойни припаси, подъ непосредственото действие на неприятелски огнь безъ да се даватъ жертви, било трудно изпълнимо.

На 18 декември 1915 год. благополучно били изтеглени 70,000 души и 159 ордия; а до 21 декември и останалите бойци, като ордията били разрушени, а бойните и други припаси — унищожени.

—Наредъ съ бойните и др. действия на германските леки кръстосвачи по свѣтовните морета и океани презъ миналата война, известни съ и твъдре резултатните такива на нарочно стъкмените спомагателни кръстосвачи „Мъзове“, „Волфъ“, „Зеадлеръ“, „Берлинъ“ и др.

На 21 декември 1916 год. германскиятъ вѣроходъ „Зеадлеръ“, стъкменъ и въоръженъ като спомагателенъ кръстосвачъ и запасенъ съ голъми количества течно гориво за своя дизелмоторъ, отпътувалъ отъ островъ Хелголандъ, преминалъ благополучно блокадната линия на английските бойни кораби въ Нѣмското море и се впусналъ въ продължителна корсарска война по морските пътища въ просторните води на Атлантически и Тихи океани.

—Известно е, че главното оръжие на торпедните кораби: изстрѣбителъ, торпедоносци, подводници и въ последно време — торпедните лодки, е торпедото.

Идеята за последното принадлежи на капитанъ Иванъ Луписъ, на служба въ австро-унгарския флотъ.

Торпедото било построено и усъвършенствано отъ Робертъ Уайтхедъ въ продължение на двегодишна настойчива работа.

На 21 декември 1866 год. въ Фиуме, въ прѣстъвието на назначена отъ австро-унгарското правителство нарочна комисия, билъ извършенъ първиятъ сполучливъ опитъ, при който изстрѣляното торпедо изминало съ собственъ ходъ разстоянието отъ 800 метра.

Отбелязаните резултати били добри и отъ тогазъ торпедото си извоювало правото да биде твърдено и съ силно разрушително действие оръжие за борба на море.

—Презъ нощта на 23 срещу 24 декември 1940 год. една нѣмска флотилия торпедни лодки извършила набѣгъ къмъ източните английски бръгове, гдето срещнала и атакувала неприятелски търговски кораби, охранявани отъ 6 английски изстрѣбители. Въпрѣки силната защита, торпедните лодки успѣли да потопятъ три пре-

ПОЧАС

Уредничеството на вестника благодари за следните получени дарения:

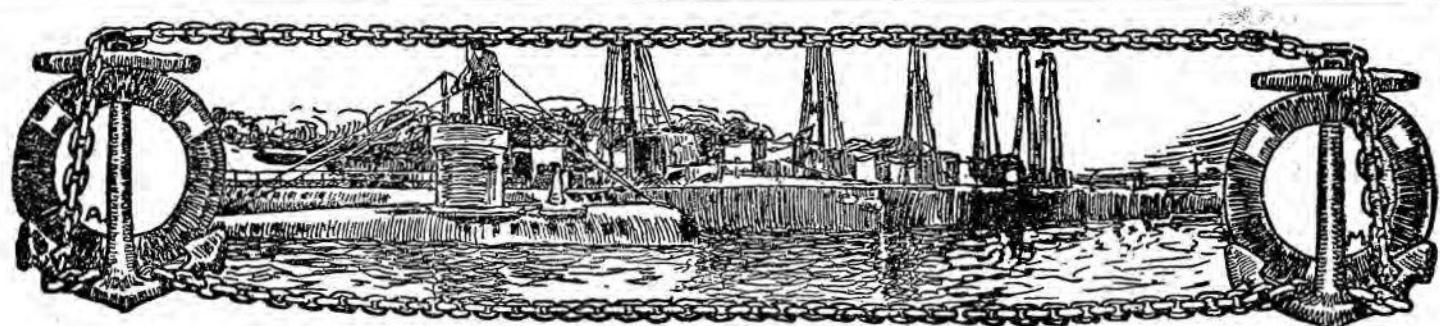
1. Никола Гаговъ, отъ гр. Варна	100 лв.
2. Симеонъ Симеоновъ, отъ гр. Шуменъ	100 лв.
3. Г. Михаиловъ, отъ гр. Казанлѣкъ	50 лв.
4. Димитъръ Янакиевъ, отъ с. Бѣлославъ, Варненско	50 лв.
5. Стойно Халачевъ, Морското на Н. В. у-ще	50 лв.
6. Никола А. Златаровъ, отъ гр. Силистра	50 лв.
7. Иванъ Ат. Ивановъ, отъ гр. Балчикъ	50 лв.
8. Христо А. Божковъ, отъ гр. Търговище	50 лв.
9. Мариика Д. Бояджиева, отъ гр. Ивайловградъ	50 лв.
10. Петъръ Тодоровъ, отъ гр. Плевенъ	30 лв.
11. Димитъръ П. Стойчевъ, с. Богданово, Срѣдецко	30 лв.
12. Н. Бояджиевъ, с. Дл. Поляна, Омортагско	30 лв.
13. Пенка М. Желѣзкова, отъ с. Страхилово	20 лв.
14. Коста В. Петровъ, отъ гр. Русе	20 лв.
15. Величка В. Семкова, отъ гр. Враня	20 лв.
16. Ан. П. Тановъ, гр. София	20 лв.
17. Петъръ М. Петровъ, с. Морава, Свищовско	20 лв.
18. Мариусъ Г. Абаджиева, гр. София	15 лв.

(Следва)

Волнитъ дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четци могатъ да изпращатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски прегледъ“, или въ пощенски и гербови марки. За улеснение четци отъ Варна и близките селища, волнитъ дарения могатъ да се внесатъ направо въ уредничеството на вестника, намиращо се въ Интенданството на Флота, на пазарния площадъ, до Пожарната команда.

—Поради голъмия тиражъ на вестника и увеличение на необходимите материални средства за списването му, уредничеството съжалява, че по настоящемъ се намира въ невъзможност да удовлетвори искането на многобройните си нови четци, желащи да получаватъ двуседмичника. Това ще биде извършено при първа възможност.

—Известява се на заинтересованите, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски прегледъ“ съ изчерпани. Редакцията съжалява, че



ЧЕСТИТА НОВА ГОДИНА!

Времето неотклонно следва своя безвъзвратенъ ходъ и бележи една следъ друга години, които се изнлизватъ и потъватъ въ лоното на забравата и въчността, като бележатъ въ страниците на свѣтовната история важни и сѫдбоносни за народите свѣтовни събития.

Вече втора година изтече въ кървавата и жестока борба между два могъщи гиганта, които, въ своя сблъсъкъ на животъ или смърть повлѣкоха въ бездната на опустошенията и други народи.

Изтеклата 1941 год. премина подъ знака на пожарищата и кръво-пролитията на една великанска борба, която подложи на изпитание търпението, мълчаливото понасяне несгодите и лишенията на войната, и съзнанието въ воюващъ, относно важността на момента за сѫдбата и сѫществуването на тѣхното отечество и живота на

вата година пламна нова, кървава и ожесточена борба за морско и економическо надмошie въ Тихия океанъ.

Въ тоя новъ гигантски и сѫдбоносенъ двубой, японскиятъ народъ съ забележителенъ и мълниеносенъ замахъ нанесе решителенъ ударъ върху американо-английското морско господство въ Далечния изтокъ, като отбеляза ненадминати примири на проявена храброст и готовност за пълна само жертва.

Презъ изтеклата година българскиятъ народъ, благодарение про-зорливостта на своя Върховенъ Кърмчия и проявеното великотърпение на своите синове, постигна най-подиръ своето обединение и вѣковни народностни въжделания, за осъществяването на които води толкова кръвопролитни войни и даде много и скажи жертви.

Презъ настѫпващата нова година, съби-

народъ да прояви още по-голѣмотърпение, по-голѣма твърдость въ понасяне лишенията и несгодите и пълна готовност за неотклонното следване пжтя на всеотдайната и предана служба за Царь и Родина.

Българскиятъ народъ встѫпва въ новата 1942 год. съ възвишение стремежъ за още по-голѣмо вжтреши единение и сплотеност, още по-безкрайна обичъ и преданост къмъ Върховния Вождъ, и съ твърдата вѣра за свѣтлото бѫдаше и величие на обединеното Отечество.

„Морски прегледъ“ пожелава на много-бройните си четци здраве и успехъ презъ новата година, като ги приканва, имайки предвидъ значението на морската сила и свободните водни пжтища, да заработятъ вдѣхновено за напредъка на морското дѣло по всички кжтища на родната

ПЪРВИЯТ УДАРЪ

Последявайки развилият се презъ последната година въ Тихия океанъ събития и обтиганието на отношенията между двата съперника: Япония и Съединените щати въ водите на Далечния изтокъ, като дебела червена нишка ще тръбва да биде отбелзано твърде голъмото търпение, проявено отъ Япония.

Въпреки постоянните и постепенно усилващи се предизвикателства и ограничения отъ страна на Съединените щати, японското върховно ръководство прояви заслужително спокойствие, хладнокръвие и проворливост до момента, въ който японските въоръжени сили съ силенъ замахъ начнаха борбата за надмощието въ Тихия океанъ.

Последният, известно е, че подобно на всички водни пространства, притежава двояко значение на сръдство за едновременното съединение на страните които разделят.

Голъмите в одни пространства естествено, че разделят Америка отъ Азия и Австралия. Същите водни пътища обаче, представляватъ важните продоволствени артерии за економическата и стопанска размяна на първичните материали, сировини и фабрични продукти между държавите на Тихия океанъ.

Преди прокопаването на Панамския каналъ, Япония притежаваше господстващето влияние въ западната половина на океана, а Съединените щати запазваха своето влияние въ източната част на Тихия океанъ.

Първото проникване въ водите на този океанъ започнало въ края на осемнадесетото столѣтие, чрезъ американски лжещественици — търговци, които, отплувайки отъ източните пристанища на Северна Америка, изминавайки дългият пътъ към югъ и покрай носъ Хорнъ, достигали китайското пристанище Кантонъ, отъ където натоварвали своите кораби съ чай и китайска коприна.

Поради необходимостта, американският китоловни кораби въ Тихия океанъ, да се запасяватъ съвода за пие, пръсно мясо, зеленчуци и други хранителни припаси, били използвани като междинни упорни сръдища Хавайските острови.

Следът прокарването въ 1869 г., на през континенталния желъзенъ пътъ, свързващъ източните съ западните крайбръдия на Съединените щати, последните започнали въ действителност прокарването на изработения планъ за проникването въ Тихия океанъ, тъй като използването на дългия морски пътъ презъ носъ Хорнъ не било вече необходимо.

Въ изпълнение на тоя стремежъ за влияние, следъ Кримската война Съединените щати използвали случая да купятъ отъ Русия срещу сумата отъ 7,200,000 долара полуостро-

стиращите се на юго-западъ отъ него Алеутски острови.

Въ 1856 год. Щатите завладяли част отъ островъ Самоа, а въ 1898 год., презъ време на Испано-американската война заели Филипинските острови съ важните междинни острови, намиращи се по пътя отъ Санъ Франциско до Филипините: Хавай, Гуамъ, Уейкъ и Мидуей. Въ 1938 г. Съединените щати присвоили два отъ островите на групата Фениксъ, подъ предлогъ, че съ необходими за помощни летища при извършване въздушното съобщение съ Самоа.

Така, постепенно Съединените щати започнали провеждането на своята политика за осигуряване влиянието въ Тихия океанъ.

Въ последно време Щатите положиха усилия за проникване и осигуряване на своето влияние въ Китай. Естествено, че този стремежъ на Съединените щати не бъде въ полза на японските интереси, поради което Япония, за осигуряване на свое то стопанско развитие полагаше съответните грижи въ западната част на Тихия океанъ, за сдобиване на източници за първични материали и запазване пазарищата за своите фабрични и др. произведения.

Въ тоя си стремежъ за осигуряване и увеличение на жизненото си пространство, Япония отъ своя страна завладя въ близостъ на китайските бръгове множество острови и островни групи, а така също проникна и върху азиатската земя.

Чрезъ намиращите се южно отъ Япония острови Бининъ, Марианските острови и Палау, които образуватъ естествена островна преграда между Филипините и другите американски упорни сръдища въ Тихия океанъ, Япония се противопоставя и затруднява проникването на щатите въ Далечния изтокъ.

Така постепенно, двамата съперника за морското и економическо надмошье въ Тихия океанъ започнаха мълчалива, дълга и упорита борба, борба за осигуряване на жизнено пространство.

Въ тоя си стремежъ и двете страни начнаха трескаво да се въорожаватъ, като създаването на достатъчно мощенъ и деенъ воененъ флотъ, така и съкрепяването на различните острови за използването имъ като надеждни упорни сръдища и морски крепости.

Съединените щати укрепиха значително Филипинските острови, островите Гуамъ, Уейкъ, Мидуей и Хавайските острови. Въпреки тия усилия и подготовките обаче, щатите притежаватъ съвършенно неблаго приятно положение, защото тръбва да се считатъ съ голъмата отдалеченост на своите упорни сръдища въ Тихия океанъ отъ главните при-

така, разстоянието отъ Санъ Франциско до Филипинските острови е 12,500 км. Хавайските острови, намиращи се почти въ сръдата на Тихия океанъ съ отдалечени: отъ Санъ Франциско на 4,000 км.; отъ островъ Гуамъ — на 6,000 км.; отъ Филипинските острови на 8,000 км., а отъ Хонгъ-конгъ, доскорошната ангийска морска крепость въ Далечния изтокъ отстоятъ на 9,100 км.

Въпреки това обаче, подпомогнати отъ Англия, Съединените щати чрезъ постоянно изпращане бойни припаси на Китай и економичната съдействие върху Япония, продължиха борбата въ Тихия океанъ.

Въ изпълнение на тая борба за надмошие, Съединените щати не подбираха сръдства и съ своята дързост въ последно време, подложиха на изпитание търпението на Япония. Последната търпеливо понесяше всички наложени и ограничения и предизвикателства, поради което, въ Североамериканските ръководни сръди се породи убеждението, че Япония е изтощена отъ продължителната война въ Китай, следствие на което се стреми да разреши възникналите въ Тихия океанъ въпроси чрезъ отстъпки и по-напълно миренъ начинъ.

Презъ време на водението въ последно време преговори, Япония отбеляза забележително търпение, което бъде счетено отъ Съединените щати като признакъ на слабост. Подъ прикритието обаче на проявеното търпение и привидно изтощение и слабостъ, японският народъ упорито се подготвяше за нападение на решителния ударъ. Последният дойде за щатите като изъ невиделица.

Първият ударъ въ новата война на Далечния изтокъ бъде нанесенъ съ изненада, изумителна бързина и бъде твърде силенъ за Съединените щати. Последният изгубиха още въ първите часове на започнатата жестока борба въ Тихия океанъ, голъма част отъ своите упорни сръдища и много отъ линейните кораби на своя тихоокеански флотъ.

Първият ударъ бъде твърде добре и подробно обмисленъ и проведенъ напълно споредъ принципа на изненадата, поради което бъде и съкрушителенъ за щатите и Англия.

Първият ударъ бъде твърде съдбеноносенъ за американското морско могъщество въ Тихия океанъ. Американският флотъ загуби бъльшината си кораби, следствие което изгуби почина за действие на море. Тихоокеанският флотъ на Съединените щати не е вече въ състояние да попръчи на завладяването отъ японските морски и сухоземни сили на американски острови и упорни сръдища. Първият ударъ бъде решаващ за изхода на войната

МОРЕТО И БЪЛГАРСКИЯТЪ НАРОДЪ

Въ една народна пѣсень се казва, че когато българскиятъ юнакъ Крали Марко разигралъ коня си, „прибучали рѣки и езера, разиграло се оно Цѣрно море, и по него убао Бѣло море, ...“

Така е бивало, щомъ се развишила мощта на българитѣ.

Уви! Колкото тѣ се стремѣли къмъ моретата, дважъ по усърдно сж ги погърчвали въ крайморските области. Още жизнено изхабената Византия е виждала необходимостта да се опрѣсни съ жизнената сила и жилавина на българитѣ, т. е. на славяните българи. А презъ време на дългото ни робство подъ турска власть, Милетъ башията (Цариградскиятъ патриархъ) е искалъ да погърчи българитѣ и по този начинъ да приготви една жизнена етническа единица, съ която да може да се възроди, при сгоденъ случай, византийската империя. По тази причина погърчването успѣшно се ширѣло и въ градовете изъ вѫтрешността на българската земя.

При това, като се взематъ подъ внимание и властните турци по долини и равнини (пѫтешественици минали презъ Турция по време на тъмното робство свидетелствуватъ, че по долините на по-голѣмите рѣки, селища се били запазили само въ естествено укрепените мѣста, като Търново, Велесъ и др. подобни), то лесно ще се разбере, защо българитѣ се заприютили въ пазвитѣ на родните балкани, кѫдето се намирали и известни привилегирани селища. По тази причина огнищата на борбите ни за свобода не сж крайморските градове, макаръ, че сж били по-достojни за просветителните и борчески идеи, които въ края на XVIII в. и презъ XIX в. сж вълнували Западна Европа.

А то, достатъченъ е единъ погледъ на картата, за да се види, че българитѣ сж дошли да живѣятъ на една земя, която се мие отъ всички страни съ вода: на изтокъ, югъ и западъ съ морета, а на северъ отъ многоводния и плавателенъ Дунавъ. Въ тази земя, кѫдето планините зараждатъ долини и равнини насочени къмъ моретата, тѣ се видѣли, сще преди хиледилѣтие, естествено защитени съ отворена врата къмъ морета, неограничаващи полета на тѣхния стремежъ къмъ свобода и напредъкъ, за който сж били достатъченъ залогъ тѣхната жизнеспособностъ, трудолюбие и предприемчивостъ.

Тѣ, съ свойте шейки, както сж наречени въ народните пѣсни едно-дръвните лодки (моноксилитѣ), сж станали още въ VI в. опасни за Византия, прекъсвали връзката между Гърция и Римската (Цариградска) по-

тази връзка съ поселяването си по бѣломорското поморие.

Кѫдето опасността е била по-голѣма, тамъ е било по-силно ста-ранието за погърчване, а именно: приморието особено край Бѣло море. Това погърчване ставало съ фанатизъмъ, който постѣгъл на народностното съзнание. По този начинъ стремежът на българитѣ къмъ море се удавилъ въ фанатичното погърчване въ крайморските области.

Ако болярството отъ старото българско царство не се ограничаваше въ амбиции на своя индивидуализъмъ, ако то се бѣ постарало да разбере народа, ако бѣ доволило насоката на неговите стремежи, ако бѣ потърсило пътища за отечествения развой и разцвѣтъ чрезъ отворените врати презъ моретата, и ако бѣ съгласувало свойте деяния съ подсказаната отъ самото мѣстоположение насока за културно развитие; то и сѫдбата на нашата родина щѣше да бѫде по-честита.

Затворени въ планините, както бѣ обяснено, у насъ се създали юнашки, хайдушки, битови народни пѣсни. Тѣ сж ни обѣрнали вниманието вследствие на водените борби, огнището на които е било въ планинските пазви; обаче у насъ има народни пѣсни и за морето. Въ една такава пѣсень се казва, че момъкътъ предпочелъ морячество предъ либето. (Сб. Миладинови № 384). Въ друга — белна мома моли да бѫде хвърлена въ морето (великата гробница на моряците) по морячки, когато умре (Сб. Миладинови № 506). Въ трета народна пѣсень се разказва, какъ приморянката не попада въ робство, когато използува плаването по море (Сб.

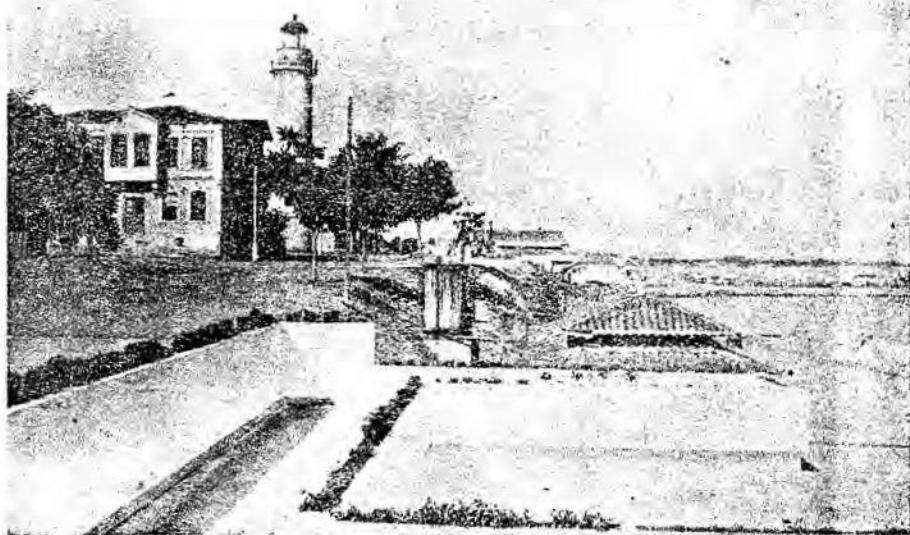
Миладинови № 77). Въ четвърта пѣсень се разказва, че майка съветва сина си да направи нова гемия, съ която да отнеме либето си отъ похитителъ (Сб. Миладинови № 184).

Г. С. Раковски въ своя „Показалецъ“ е напечаталъ народната пѣсень „Добри Ради си думаше“, въ която се разказва за пламенната любовъ между мома и морякъ. Въ сборника на Б. Ангеловъ стр. 189 има напечатана народна пѣсень, въ която се разказва за самоувѣренъ морякъ, който не се плаши отъ буритѣ въ морето.

Още много такива народни пѣсни има въ съкровищницата на нашата устна словесностъ. Трѣба да кажемъ, обаче, че у тия български моряци се вижда стремежа на българския народъ къмъ морето, но липсва имъ народното съзнание. Затова между тѣхъ нѣма борци за свобода на българския народъ. На всѣки случай усърдно и упорито е бивала българската държава до сега отъ бѣльсквана отъ свободното море, каквото е Бѣлото море, макаръ то да не е било съвмѣстимо съ народния стремежъ. Една такава политическа користъ се забелязва и въ ония драконовски договори отъ преди двадесетъ години, за които историята вѣчно ще си спомня съ скрѣбъ.

Свободниятъ морски излазъ на българския народъ презъ Бѣлото море е актъ на справедливо разрешаване жизненитѣ въпроси на българския народъ, който близо 10 вѣка се е стремѣлъ къмъ единъ стопански развой презъ това море. Справедливостта днесъ разреши вѣковната правда на българитѣ. Бѣлото море е путь за свободното развитие на България.

Е. Мутафовъ.



БОЙНИЯТЪ ФЛОТЪ НА ЯПОНИЯ

Въ Тихия океанъ пламна и се развихри нова война, за провеждането на която воюващите страни, особено Япония, широко използватъ своите морски сили.

Споредъ съществуващите сведения, бойниятъ флотъ на Япония се състои отъ следните кораби:

Линейни кораби: Четири отъ вида на „Конго“: „Хийей“, „Харуна“ и „Киришима“, построени през 1912 до 1915 год. Притежаватъ следните данни: Водоизмѣстване 29,330 тона; дължина 200, широчина 29 и газене 8·4 метра, скорост 26 мили, обслуга 1,100 души и въоръжение: осемъ 356 mm., шеснадесетъ 152 mm. и осемъ 127 mm. ордия, седемъ картечници, четири 533 mm. торпедни тръби и 3 водосамолета. Същите кораби съ преустроени и модернизирани отъ 1926 до 1937 год.

Два линейни кораба, „Хузо“ и „Ямаширо“, спуснати на вода презъ 1914—15 год. Притежаватъ: Водоизмѣстване 29,330 тона; дължина 205, ширина 28·7 и газене 8·7 метра, скорост 22·5 мили, обслуга 1,325 души и въоръжение: дванадесетъ 356 mm., четиринаадесетъ 152 mm. и осемъ 127 mm. ордия, две 533 mm. торпедни тръби, 26 картечници, 10 прожектора и 3 водосамолета;

Два линейни кораба: „Изе“ и „Хиуба“, построени презъ 1916/17 г. и притежаващи: Водоизмѣстване по 29,990 тона, дължина 208, ширина 28·6 и газене 8·7 метра, скорост 23·3 mm., обслуга 1,360 души и въоръжение: дванадесетъ 356 mm., осемнаадесетъ 140 mm. и осемъ 127 mm. ордия, 7 картечници, четири 533 mm. торпедни тръби и 3 водосамолета. Отъ 1926 до 1937 год. тия линейни кораби съ преустроени и подобрени;

Два кораба: „Нагато“ и „Мутцу“, построени презъ 1920—21 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 32,720

тона, дължина 213, широчина 29 и газене 9·1 метра, скорост 26 мили и обслуга 1,332 човѣка. Въоръжени съ: осемъ 406 mm., двадесетъ 140 mm. и осемъ 127 mm. ордия, 7 картечници, четири 533 mm. торпедни тръби и 3 водосамолета. Голъмокалибрениятъ ордия на тия линейни кораби притежаватъ далекобойностъ 32 километра;

Освенъ тия, намиращи се въ строя кораби, въ японските корабостроителници се заложиха въ постройка презъ 1937 до 1939 год. четири голъми линейни кораби, отъ които съ известни: „Иокозука“, „Куре“, „Сасебо“ и четвъртия корабъ, чийто име е неизвестно. Новите линейни кораби притежаватъ водоизмѣстване по 43,000 (споредъ нѣкои сведения — 46,000) тона, като нѣкои отъ тѣхъ съ вече спуснати на вода и въроятно съ влѣзи въ строя.

Поради взетите отъ страна на Япония строги мѣри за запазване въ пълна тайна данните за новостроящите се бойни кораби, подробни сведения за последните липсватъ. Линейните кораби отъ вида на „Иокозука“ притежаватъ 8 или 9 ордия съ калибъръ 406 или 457 mm. Въроятно, въ японските корабостроителници се намиратъ въ усиленъ строежъ и други линейни кораби.

Споредъ съведеннята помѣстени въ шведския морски календарь, установява се, че били спуснати на вода два отъ новостроящите се линейни кораби, носящи наименованията: „Катори“ и „Кашима“, притежаващи водоизмѣстване по 44,000 тона и 6 ордия съ калибъръ 457 mm.

Японския боенъ флотъ разполага съ всичко 14 линейни кораба съ общо водоизмѣстване 443,200 тона.

Самолетоносачи: Самолетоносачъ „Хозио“, построенъ презъ

1922 год. Притежава водоизмѣстване 7,470 тона, скорост 25 мили, обслуга 550 души и може да носи 26 самолета. Самолетоносачъ „Кола“ въ строя отъ 1928 год. Водоизмѣстване 26,700 тона, скорост 23 мили. Въоръженъ е съ: десетъ 203 mm. и двадесетъ 120 mm. ордия, 22 картечници и 60 самолета; „Акаги“, завършенъ въ 1927 год. Водоизмѣстване 26,900 тона, скорост 28·5 мили и главно въоръжение—десетъ 203 mm. ордия. Носи 50 самолета; Самолетоносачъ „Риую“, завършенъ въ 1933 год. Притежава водоизмѣстване 7,100 тона, скорост 25 мили, обслуга 600 души и 40 самолета; Самолетоносачъ „Сориу“ и „Хириу“, построени презъ 1938 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 10,050 тона, скорост 30 мили и 40 самолета. „Кериу“ спуснатъ на вода презъ 1939 год., 12,000 тоненъ и „Сиокаку“—на вода въ 1940 год., притежаваща водоизмѣстване 15,000, съ въроятно завършени и се намиратъ въ строя. Подробни данни за тѣхъ липсватъ.

Всичко японскиятъ флотъ разполага съ 8 самолетоносача съ общо водоизмѣстване 115,470 тона.

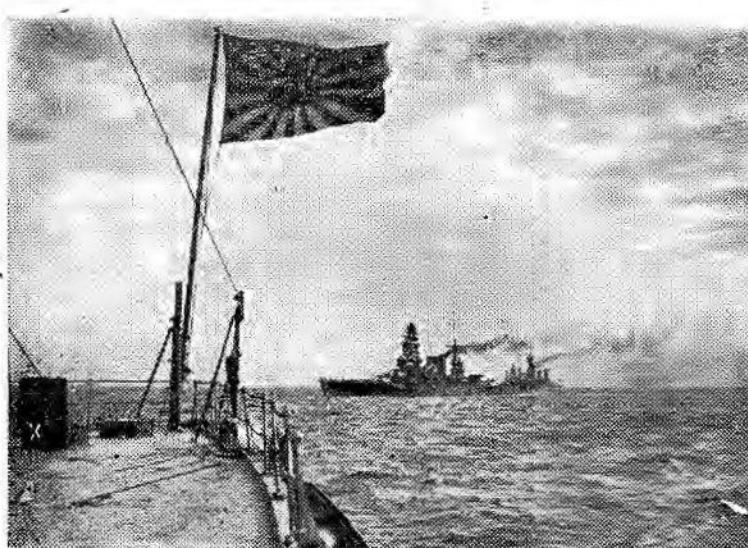
Линейни кръстосвачи: Два съ водоизмѣстване 16,000 тона. Кръстосвачъ „Кацекуру“ е спуснатъ на вода и се намира вече въ строя, а вториятъ кръстосвачъ отъ същия видъ въроятно се довършва. Подробни данни за новите линейни кръстосвачи липсватъ. Въроятно съ въоръжени съ по 6 или 8—305 mm. ордия.

Тежки кръстосвачи: Два отъ вида на „Идума“, построени презъ 1900 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 9,180 тона, скорост 20 мили и главно въоръжение—четири 203 mm. ордия; Два отъ вида на „Якумо“, построени въ 1900 год. Водоизмѣстване по 9,010 тона; Кръстосвачъ „Кацуга“, въ строя отъ 1904 год. Водоизмѣстване 7,080 тона, скорост 20 мили.

Кръстосвачъ „Хурутака“, „Коко“, „Лоба“ и „Кинугаза“, завършени презъ 1926 и 1927 год. Притежаватъ следните данни: Водоизмѣстване 7,100 тона, скорост 33 мили, обслуга 620 души и въоръжение: шестъ 203 mm. и четири 120 mm. ордия, 10 картечници, дванадесетъ 533 mm. торпедни тръби и 2 водосамолета;

Четири кръстосвача: „Нахи“, „Миока“, „Азигара“ и „Нагуро“, завършени презъ 1928 и 1929 год. Притежаватъ: водоизмѣстване 10,000 тона, скорост 33 мили, обслуга 778 души и въоръжение: десетъ 203 mm. и шестъ 120 mm. и осемъ 40 mm. ордия, осемъ 600 mm. торпедни тръби и 4 водосамолета;

Четири кръстосвача: „Атаго“, „Та-



Ескадра японски линейни кораби. Въ средата линейниятъ корабъ „МУТЦУ“

као", „Шокой" и „Мая", въ строя от 1932 год. Притежаватъ следните данни: водоизмѣстване 9,850 тона, скоростъ 33 мили, обслуга 778 души и въоружение: десетъ 203 mm. и шестъ 120 mm. ордия, 4 картечници, осемъ 533 mm. торпедни тржби и 4 водосамолета.

Общиятъ брой на тежките кръстосвачи възлиза на 17 съ общо водоизмѣстване 151,260 тона.

Леки кръстосвачи: Два отъ вида на „Татута", построени през 1919 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 3,230 тона, скоростъ 31 мили, обслуга 332 души и въоружение: четири 140 mm. и едно 80 mm. ордия, 2 картечници и шестъ 533 mm. торпедни тржби.

Кръстосвачите: „Кума", „Тама", „Китагами", „Кузо" и „Охи", завършени през 1920—21 год. Притежаватъ водоизмѣстване 5,100 тона, скоростъ 33 мили, обслуга 438 души и въоружение: двадесетъ 140 mm. и две 80 mm. ордия, 6 картечници, осемъ 533 mm. торпедни тржби и 1 водосамолетъ;

Кръстосвачите: „Изуцу", „Абукума", „Нагара", „Юра", „Натори" и „Куну", завършени въ 1922 до 1925 г. Притежаватъ водоизмѣстване 5,170 тона, скоростъ 33 мили, обслуга 438 души и същото въоружение, като на „Кума";

Кръстосвачите: „Цинту", „Зендай" и „Нака", построени въ 1925 год. водоизмѣстване 5,195 тона, скоростъ 33 мили, обслуга 450 души и същото въоружение, като на отбелзанието вече кръстосвачи;

Кръстосвачите: „Могами", „Микума", „Сусуя" и „Кумано", завършени въ 1936/37 год. Притежаватъ во-

доизмѣстване 8,500 тона, скоростъ 33 мили и въоружение: 15—155 mm., 8—127 mm. и 2—40 mm. ордия, 6 картечници и 12—533 mm. торпедни тржби. Носятъ 4 водосамолета.

Кръстосвачътъ „Юбири"—2,890 t., скоростъ 33 мили, 328 души и въоружение: 6—140 mm. ордия и 4—533 mm. торпедни тржби; Два кръстосвача отъ вида на „Хингъ-Хай", съ водоизмѣстване по 2,500 тона, скоростъ 22 мили, обслуга 340 души и главно въоружение 6—140 mm. ордия;

Кръстосвачите „Тоне" и „Тикума", завършени през 1939 год. Притежаватъ водоизмѣстване 8,350 тона, скоростъ 33 и въоружение: 12—155 mm. и 8—127 mm. ордия, 6 картечници, 12—533 mm. (или 610 mm.) торпедни тржби и 4 водосамолета.

Общиятъ брой на леките кръстосвачи възлиза на 25 съ общо водоизмѣстване 137,095 тона.

Изстрѣбители: Тринадесетъ отъ вида на „Минекаце", завършени през 1920 до 1922 год., съ водоизмѣстване 1,215 тона, скоростъ 34 мили и обслуга 148 души: Деветъ отъ вида на „Комикаце", завършени през 1922—1925 год., 1,270 тона и скоростъ 34 мили; Дванадесетъ отъ вида на „Митуки", 1925—1927 год., 1,315 тона, скоростъ 34 мили и обслуга 150 души; Двадесетъ и три отъ вида на „Хубуку", 1628 до 1932 год. Водоизмѣстване 1760 тона, скоростъ 34 мили, обслуга 197 души и главно въоружение: 6—127 mm. ордия, 4 картечници и 9—533 mm. торпедни тржби;

Шестнадесетъ отъ вида на „Хатухару", построени окончателно през 1933 до 1937 година. Водоизмѣ-

стване 1,368 тона, скоростъ 34 мили и обслуга 200 души; Двадесетъ отъ вида на „Осю", завършени през 1937—1939 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 1,500 тона, скоростъ 34 мили, обслуга 200 души и главно въоружение: 6—127 mm. ордия и 8—533 mm. торпедни тржби;

Осемъ отъ вида на „Курасио", завършени през 1939—1940 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 2000 тона, скоростъ 34 мили и въоружение: 8—127 mm. ордия и 8 торпедни тржби.

Или всичко 93 изстрѣбителя съ общо водоизмѣстване 137,993 тона.

Освенъ това Япония разполага съ други 34 изстрѣбителя съ водоизмѣстване отъ 593 до 820 t. построени отъ 1917 до 1937 год., притежаващи скоростъ отъ 28 до 31·5 мили и въоружени съ по 3—120 mm. ордия и 6 торпедни тржби.

Общиятъ брой на японските подводници възлиза на 69 съ общо надводно водоизмѣстване 95,869 тона. За отбелзяване е, че тия подводници сѫ построени отъ 1926 до 1937 год. и притежаватъ надводно водоизмѣстване отъ 700 до 2,000 тона. За новостроящите се подводници липсватъ сведения.

Освенъ тия главни видове бойни кораби, японскиятъ флотъ разполага и съ различни спомагателни кораби, минопоставачи, миночистачи, превозни и др.

Общо, японскиятъ флотъ се състои отъ 262 кораба: линейни, кръстосвачи, изстрѣбители и подводници съ общо водоизмѣстване 1,137,084 тона, които съставляватъ ядрото на японския боенъ флотъ.

ФИЛИПИНСКИТЕ ОСТРОВИ

Како срѣдище на новата война въ Далечния изтокъ въ настояще време е английската крепость Сингапуръ, а също и Филипинските острови, за завладяването на които се води упорита борба.

Филипинските острови притежаватъ обща повърхност 296,000 кв. км., приблизително колкото повърхността на Норвегия. Филипинските острови се състоятъ отъ нѣколко хиляди малки острови и островчета, отъ които най-голѣми и отъ значение сѫ островите Лузонъ, Видаясъ и Минданао.

Само една трета отъ тия много-бройни острови сѫ обитаеми и населени. Общото население на Филипинските острови възлиза на 13 милиона души, повечето отъ които на селяването главните острови на групата, въ които на 1 кв. км. се падатъ срѣдно по 39 души.

Островите се прекосватъ

множество планински вериги, достигащи височина до 2,500 метра и по-голѣмата част отъ които иматъ вулканически произходъ. Въ настояще време нѣкой отъ вулканите сѫ дейни.

Главното богатство на островите е производството на черенъ пиперъ и различните видове подправки, поради което, още въ шеснадесетото столѣтие Филипинските острови съставлявали цель за достигане отъ европейските и испанските мореплаватели, които започнали колонизацията и завладяването на островите.

Освенъ мѣстните жители, Филипинските острови били заселени отъ значителенъ брой китайски и японски колонисти.

Следъ Испано-американската война въ 1898 год. Филипинските острови преминали въ владението на Съединените щати, които, при сключването на мира въ Парижъ запла-

лиона долара въ злато.

Филипинските острови притежаватъ голѣми природни богатства. Въ островите се добиватъ голѣми количества захаръ която, поради своята малка продажна цена се внася главно въ Съединените щати. На много място въ островите растатъ най разновидни плодове, сѫществуващи обширни планации за памукъ; терасовидни оризища опасватъ долините, а отъ планинските възвишения се изкопава богатата хромова и желѣзна руди.

Филипинските острови представляватъ първиятъ най-близъкъ обектъ за населяване отъ японците. Последните, само въ южния островъ Минданао наброяватъ около 16,000 души.

Съединените щати считатъ Филипинските острови като първо стъпало за проникване на американското влияние въ Китай и къмъ богат-



МОРСКИ ВЕСТИ

Похваленъ починъ.

Чествуването на моряшкия празникъ на Никулденъ (1941) год. въ Царево, било свързано съ скромното тържество по освещаване новосъградената корабостроителница на Страндженски горски кооперативенъ съюзъ.

Новата корабостроителница обхваща площъ отъ 2 декара и се намира непосредствено до бръгъ на Царевския заливъ.

Постройката отъ 500 кв. метра се състои отъ помъщение, работилница, машинно отдѣление, чертальна, канцелария и две жилищни стаи.

Корабостроителницата, която притежава съответните машини, се ръководи отъ инженеръ К. Трънка, въ чиято помощъ сѫ нѣколко главни майстори и множество работници.

За установяване възможната работоспособност на строителницата, първоначално били съградени и за вършени две 10 тонни и две 5 тонни работни лодки.

Въ настояще време въ корабостроителницата сѫ заложени и се намиратъ въ усилена постройка два кораба: Единът притежава водоизмѣщване 100 тона, дължина 22, широчина 5,80 и газене 2,30 метра, скоростъ 7 мили и двигателъ съ мощност 60 к. сили.

Вториятъ корабъ представлява моторна лодка съ водоизмѣщване 22 тона, скоростъ 9 мили и двигателъ съ мощност 60 к. сили.

Двата кораба ще бѫдатъ завършени и спуснати на вода къмъ края на май 1942 год.

Изработени сѫ плановете и до края на януари н. г. ще бѫде заложенъ въ постройка единъ 250 тоненъ корабъ съ дължина 28, широчина 7,40 и газене 3,20 метра. Корабътъ ще притежава двигателъ съ мощност 120 к. сили.

Оценявайки голѣмото значение на морския пътища и корабоплаването, считайки се съ голѣмите възможности, които богатата съ дървенъ материалъ Странджа имъ предлага, ръководните лица на горския кооперативенъ съюзъ сѫ проявили тоя похваленъ починъ, като смѣло сложили началото на корабостроенето, въпреки значителните трудности, преодолявайки всички прѣчаки по създаването на корабостроителницата.

Управата на съюза е проявила благородния жестъ, като въ поздравителната телеграма на 19 декември

корабостроенето — 22 тонната лодка да бѫде подарена на Морските военни — граничната морска рота въ Царево.

Този благороденъ починъ подчертава, че въ будните стопански дейци отъ Горския кооперативенъ съюзъ, гражданско и моряшко съзнание се намиратъ на твърде голяма висота.

Нека примѣрътъ имъ бѫде ръководното начало, следвано отъ всички морски труженици, примѣръ и починъ, така необходими въ настояще време за създаването и градежа на Морска България.

Тодоръ Вълковъ

Корабното движение презъ Лисабонъ.

Въ мирно време корабното движение отъ и за пристанището Лисабонъ възлизало приблизително на 1 милионъ бр. р. тона месечно.

Съгласно оповестените официални португалски сведения, корабното движение презъ главното португалско пристанище, поради съществуващата война значително било намалено. Установено било, че презъ юни 1939 год. общото корабно движение презъ Лисабонъ възлизало на 224 кораба съ 623,641 бр. рег. тона, а презъ сѫщия месецъ миналата година, пристанището било посетено едва отъ 180 кораба съ общо 315,000 бр. р. тона. Въ оснанините сведения не сѫ включени корабите извършващи близкото крайбрежно корабоплаване.

Презъ юни миналата година Лисабонъ биль посетенъ отъ 46 португалски кораба възлизали на 104,627 бр. р. тона. На второ място е Испания съ 21 кораба и 58,896 бр. р. тона. Значителното засилване на испанското корабно движение презъ това португалско пристанище се дължи на склонения испано-португалски търговски договоръ.

Посещението на пристанището отъ корабите на другите държави значително било намалено.

Така сѫщо и корабното движение презъ пристанищата на португалския острови въ Атлантически океанъ значително било намалено, като пристанището на островъ Мадейра въ последно време не било вече посещавано отъ чужди кораби.

Пътническиятъ корабъ „Иосифъ Сталинъ“

Споредъ сведенията дадени отъ германското главно командване на възможността сили се установява, че презъ време на бѣгството си отъ Ханъго, новиятъ съветски турбоелектрически пътнически корабъ „Сталинъ“, притежаващъ 12,000 т., който пренасялъ войски, се натъкналъ последователно на три мини поставени отъ нѣмски и финландски горски сили въ водите Финския заливъ.

Отъ причинениетъ следствие на взире повреди, корабътъ изгубилъ способността си да се движи самостоително и останалъ неподвиженъ върху морската повърхност и на пръв изстрелъ се разбилъ.

Въ това състояние корабътъ „Сталинъ“ биль плененъ отъ два нѣмски преднапостови стражни кораба, чито обслуги се състояли общо стъ 40 души.

Корабътъ биль взетъ на влѣкало и отведенъ въ близкото нѣмско пристанище, което било използвано за упорно срѣдище.

На корабътъ „Сталинъ“ се намирали около 6,000 души съветски екипажи и голѣмоколичества военни материали и бойни припаси.

Панамскиятъ търговски флотъ

Въ последните нѣколко години множество търговски кораби били записани въ списъците на републиката Панама, така, че въ настоящото време, тая държава разполага съ значителенъ търговски флотъ, който се състои отъ 270 кораба възлизали на 1,750,000 бр. р. тона и се раннява почти на търговския флотъ на Гърция, преди влизането й въ войната.

Огъ септември 1939 г. били означени въ списъците на панамския търговски флотъ 82 кораба принадлежащи на Съединените щати, възлизали на 420,000 бр. р. тона, отъ които 70 кораба съ 390,000 бр. р. т. били такива за превозъ на течни горива.

Това масово записване и плаване на американския търговски кораби подъ панамско знаме, било предизвикано следствие ограниченията на закона за неутралитета, а освенъ това и поради обстоятелството, че данъците и таксите, които панамското правителство изисквало отъ

Търговския флот на Турция

Съгласно последните официални сведения, въ началото на настоящата година, турският търговски флот се състоял от 287 различни по големина кораби възлизящи общо на 220,000 бр. р. тона. Като се изключат пътническите кораби, обслужващи съобщението между пристанищата въ Мраморно море и селищата въ Босфора, Турция притежава още 4 нови и съвременни пътнически кораба, притежаващи последните усъвършенствания на корабостроителното дъло и възложението удобства за пътниците.

Освен това турските корабоплавателни сдружения разполагат съ няколко новопостроени и съвременни торарни кораба.

По големията същност от корабите съ стари, имащи надъ двадесет годишна служба.

Огъ всички 287 кораба, 92 сътъ от големи от 150 тона, а 21 кораба притежават водоизместимостта надъ 3,000 тона.

Въ настояще време корабите от турският търговски флот извършват корабното съобщение, между пристанищата въ Черно море, до Трапизундъ и на югъ, отъ Цариградъ до Александрия, което корабоплаване, въпреки ограниченията на съвременната война е отъ значение за стопанския животъ на страната.

При избухване на настоящата война, различни чуждостранни корабостроителници били задени поръчки за постройка на нови турски търговски кораби, постройката на които обаче не могла да бъде изпълнена.

Преустановяване новите корабостроежи въ Русия.

Поради липсата на достатъчни количества строителни материали, постройката на нови търговски кораби въ руския корабостроителници, главно тия въ Владивостокъ, Хабаровскъ и Коисомолскъ били забранени, като завършването дори и на намиращите се въ постройка кораби било преустановено.

Следствие на това корабостроенето въ Русия се намирало въ пъленъ застой.

Каналът Дунавъ—Адриатическо море.

Споредъ изявленията на агенцията Стефани, изработени и одобрени били плановете за постройка на каналъ, който да свързва реката Дунавъ съ Адриатическо море.

Новият воденъ пътъ, който безспорно има големо економическо и стопанско значение за страните въ югоизточна Европа, ще започва отъ Бакоръ, югоизточно отъ Фиуме и през реката Сава ще стигне до Дунава. Каналът ще бъде пригоденъ за минаване на кораби прите-

Корабоплаването на неутралните държави.

Поради настоящата война, корабоплаването между отдалените държави въ своята значително е на малъко, тъй като воюващите страни използватъ търговските кораби за извършване на собственото корабоплаване и задоволяване на своите нужди.

Особена трудность срещаща тия отъ държавите, които притежаватъ значителна външна търговия и не разполагатъ съ свои търговски кораби, а до сега съ използвали чуждите такива за извършване на корабоплаването до близките и далечни страни.

Следствие на тия причини неутралните държави: Швейцария, Аржентина и Ирландия, въ последно време съ положили усилия и били принудени да създадатъ собствено корабоплаване, използвайки съ свои търговски кораби.

За осъществяването на тая своя задача, аржентинското правителство закупило 20 италиански и дански търговски кораби, съ които положило началото на създаването на аржентински търговски флотъ възлизашъ на 100,000 бр. р. тона.

Много отъ купените кораби при избухване на войната се намирали въ разни аржентински пристанища.

Швейцария срещнала още по-големи трудности при създаването на собствено корабоплаване. Първоначално тя използвала за извършване на своята външна търговия гръцки и югославянски кораби възлизящи общо на 150,000 бр. р. тона. Съ влизането обаче, на Гърция и Югославия въ войната, тия кораби веднага били задържани за използване отъ Англия. Поради това Швейцария била принудена да закупи съ големи трудности седем значително стари кораби съ общо 39,210 бр. р. тона, които извършватъ въ настояще време презморското корабоплаване подъ швейцарско знаме.

Така също и Ирландия положила грижи за създаването на собствено корабоплаване, чрезъ купуването на търговски кораби. За целта били купени отъ Съединените щати едва 24,000 бр. р. тона търде остатъли търговски кораби, които, поради своята негодност не могли да бъдатъ използвани отъ Америка и Англия. Купените кораби произхождали отъ миналата Съветска война.

Въпреки съществуващите търде неблагоприятни условия, трите неутрални държави: Аржентина, Швейцария и Ирландия, поради належащата необходимост отъ извършването на своята външна търговия чрезъ презморски превозни съдъства, били принудени да създа-

Кораби отъ тиково дърво

Следствие на войната и необходимостта, воюващите страни да разполагатъ, съ множество търговски кораби за свои цели, големите и малки неутрални държави се считатъ търде затруднени въ своята презморска търговия и чувстватъ нуждата отъ липсата на превозни кораби. Поради това, много отъ тия държави съ принудени сами и съ свои средства да си построятъ необходимите имъ търговски кораби за извършване стокообмена съ чуждите държави.

Въ същото затруднено положение по отношение на корабоплаването се намира и Тайландъ (Сиамъ), въ което азиатска държава било образувано ново корабостроително сдружение. Последното изработило съответната строителна програма за градежа на нови търговски кораби. Първоначално били заложени въ усилена постройка три товарни кораба. Поради липсата на достатъчни количества строителни материали, предимно железнни и стоманени, тогава корабите ще бъдатъ изцяло построени отъ тиково дърво, което рате и се намира въ дъстатъчно количество въ Тайландъ.

Въпреки особената търдост и добритъ качествата на тиковото дърво последното следствие досегашните практически опити се счита не напълно пригодено за постройка на стените на големите кораби, тъй като корабите при силно вълнение пропускатъ вода и поради това се нуждаятъ отъ честото изваждане на докъ за поправка и отстранение причините за проникването на вода въ външността на корабите. Въпреки това обстоятелство обаче, нуждата налага постройката на кораби отъ тиково дърво.

Нови видове японски кораби.

Предвидъ необходимостта отъ бързата постройка и получаване на възможните големи спестявания въ строителни материали, въ японското министерство на съобщенията били изработени и одобрени плановете за постройката на два вида нови търговски товарни кораби.

За въ бъдеще, новите два вида японски товарни кораби ще бъдатъ само 6,000 и 4,200 тонни, съ което ще се улесни масовата имъ постройка и ще се постигнатъ по-големи економии въ строителните материали. Това обстоятелство е отъ голема важност въ настоящата война, въ която е необходимо наличието на възможния по-големъ брой товарни кораби за извършване на корабоплаването и използването имъ за военни цели, като спомагателни.

Съ установяването на тия само два вида товарни кораби се увеличава и работоспособността на япон-

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ МЕСЕЦЪ АВГУСТЬ И СЕПТЕМВРИ

1. АВГУСТЬ: Германското главно командване на въоружените сили съобщило за потопяването на единъ английски търговски корабъ отъ 3,000 бр. р. тона.

2. АВГУСТЬ: Отъ италианска страна били съобщени окончателните резултати отъ борбата срещу британския конвой превозни кораби, състояла се отъ 23 до 25 юли въ Средиземно море. Презъ време на тая борба били потопени английския изстрѣбител „Fearless“, подводника „H 67“ и 39,000 бр. р. тона търговски кораби. Засегнати и повредени били: 1 линеенъ корабъ, 1 самолетносачъ и 2 тежки кръстосвача.

Установено било, че презъ юли били потопени следнитѣ английски бойни кораби: 1 кръстосвачъ, 6 изстрѣбителя, 3 подводника, 4 спомагателни кръстосвача и 459,000 бр. р. тона търговски кораби.

3. АВГУСТЬ: Отъ действията на немските въздушни сили били потопени 40,000 бр. р. тона английски търговски кораби.

4. АВГУСТЬ: Единъ италиански торпедоносецъ, действащъ въ Средиземно море, потопилъ чрезъ ударъ английския подводникъ „Кашалотъ“.

5. АВГУСТЬ: Край северния брѣгъ на Африка биль потопенъ отъ подводникъ единъ 11,600 тоненъ английски корабъ за превозъ на течно гориво. Въ Суецкия каналъ били потопени 18,000 бр. р. т. кораби.

7. АВГУСТЬ: Италиянското главно командване съобщило за торпедирането на неприятелски изстрѣбители и потопяването на 11,000 бр. р. т. английски търговски кораби.

8. АВГУСТЬ: Главното командване на германските въоружени сили съобщило за потопяването на 59,000 бр. р. тона неприятелски кораби, отъ които 46,500 тона отъ действието на немските подводници.

10. АВГУСТЬ: Немски въздушни сили потопили около Англия 29,000 бр. р. тона търговски кораби.

Въ Средиземно море единъ италиански торпедоносецъ атакувалъ и потопилъ единъ английски подводникъ.

12. АВГУСТЬ: Отъ действията на немските торпедни лодки били потопени 10,000 бр. р. тона неприятелски кораби.

13. АВГУСТЬ: Италиянското главно командване съобщило, че действащите въ открито море италиански подводници потопили 17,272 бр. р. тона търговски кораби.

14. АВГУСТЬ: Отъ действието на немските въздушни сили въ Черно море, въ водния районъ предъ Одеса и Николаевъ били потопени 14,000 бр. р. тона руски кораби.

Италиански подводникъ съобщилъ за потопяването на 8,500 бр. р. тона неприятелски кораби.

15. АВГУСТЬ: Край английския брѣгове били потопени 20,000 бр. р. тона британски превозни кораби.

16. АВГУСТЬ: Главното командване на германските въоружени сили съобщило, че презъ седмицата били потопени общо 76,000 бр. р. тона търговски кораби.

19. АВГУСТЬ: Германското главно командване на въоружените сили съобщило, че при завладяването на Николаевъ били пленени следнитѣ намиращи се въ постройка руски кораби: 1 линеенъ корабъ съ водоизместване 35,000 тона, 1 кръстосвачъ отъ 10,000 тона, 4 изстрѣбителя и 2 подводника, а освенъ това и 1 плаващъ докъ.

Немски подводници, действащи въ Атлантически океанъ съобщили за потопяването на 20,000 бр. р. тона неприятелски кораби.

21. АВГУСТЬ: Главното командване на германските въоружени сили съобщило, че въ Черно море били потопени 6,000 бр. р. т. руски търговски кораби.

Германски торпедни лодки, действащи около Англия потопили английски търговски кораби възлизящи на 9,000 бр. р. тона.

24. АВГУСТЬ: Германското главно командване съобщило, че немските подводни и надводни сили въ Атлантически океанъ атакували между Гибралтаръ и Англия единъ голѣмъ керванъ кораби, като успѣли да потопятъ общо 25 кораба възлизящи на 148,200 бр. р. т., освенъ които още и 1 кръстосвачъ и 2 стражни кораба отъ охраната на кервана. Само отъ действията на подводниците били потопени 21 кораба съ общо 122,000 бр. р. тона.

25. АВГУСТЬ: Въ Балтийско море, следствие на тъкването си на мини били потопени: 3 руски търговски кораба, 1 корабъ за превозъ на течно горива и 1 изстрѣбител.

27. АВГУСТЬ: Финландското главно командване съобщило за потопяването на 1 руски изстрѣбител, 3 миночистачи и 6 превозни кораба.

29. АВГУСТЬ: Главното командване на германските въоружени сили съобщило, че въ Балтийско море биль унищоженъ единъ руски керванъ отъ 19 превозни кораба съ войски. Тежкиятъ кръстосвачъ „Кировъ“, 1 изстрѣбител и 5 други руски бойни кораба били тежко повредени. Въ Финския заливъ били потопени 3 търговски кораба възлизящи на 13,000 бр. р. тона.

30. АВГУСТЬ: Германското главно командване съобщило за действията срещу руския морски флот.

опитващи се да се оттеглятъ отъ пристанището Ревалъ въ Балтийско море. Следствие на германските минни заграждания и др. въоружени сили били потопени: 2 изстрѣбителя, 9 миночистача и 3 стражни кораба. Отъ действията на немските въздушни сили били потопени: 1 кръстосвачъ и 2 изстрѣбителя. Освенъ това били потопени общо 21 превозни кораба, възлизящи на 48,200 бр. р. тона, а отъ действията на въздушните сили — други 22 търговски кораба.

1. СЕПТЕМВРИ: Главното командване на германските въоружени сили съобщило, че немски подводници атакували единъ добре охраняванъ корабъ керванъ, отъ който потопили 14,000 бр. р. т. кораби.

4. СЕПТЕМВРИ: Край Англия били потопени 10,000 бр. р. тона английски кораби.

Германското главно командване на въоружените сили съобщило, че презъ месецъ августъ били потопени всичко 537,200 бр. р. тона, а отъ започване войната на море — общо 13,088,283 бр. р. тона неприятелски кораби, отъ които 9,500,000 тона отъ действията на морските и около 3,600,000 отъ въздушните сили. Отъ действията на италианците били потопени около 800,000 бр. р. тона или общо били унищожени 14 miliona тона английски търговски кораби, по-вече отъ половината отъ наличните такива, възлизящи най-много на 26 или 27 miliona тона.

5. СЕПТЕМВРИ: Въ Суецкия каналъ били потопени 8,300 бруто р. тона кораби.

8. СЕПТЕМВРИ: Немски торпедни лодки атакували и потопили 5 английски въоружени търговски кораби, възлизящи на 13,500 бр. р. т.

9. СЕПТЕМВРИ: Действащите въ северната част на Атлантически океанъ германски подводници, съобщили за потопяването на 21,500 бр. р. т. неприятелски кораби.

Немскиятъ артилерийски кръстосвачъ „Бремзе“, който охранявалъ единъ немски керванъ превозни кораби къмъ Норвегия, влѣзълъ въ бой съ единъ английски кръстосвачъ и два изстрѣбителя. Получайки множество тежки попадения и торпедни удари, кръстосвачъ „Бремзе“ биль потопенъ. Часть отъ обслужата му била спасена.

12. СЕПТЕМВРИ: Множество немски подводници атакували въ Атлантически океанъ единъ голѣмъ керванъ отъ 40 кораба, отъ които успѣли да потопятъ 22 кораба съ общо 134,000 бр. р. тона. Преследването на кервана продължавало.

13. СЕПТЕМВРИ: Отъ сѫщия керванъ били потопени още 6 кораби.

„АРКЪ РОЙАЛЪ“

Въ състава на всички боенъ флотъ съществуватъ кораби, които, поради отбелязаните постижения и твърде ценното съдействие и подкрепа указаны на другите кораби, се ползватъ съ всеобща известност всрѣдъ морячеството и народа.

Поради тая именно известност обаче, загубата на тия кораби особено чувствително се отразяватъ върху духа и настроението на цѣлия народъ. Подобна ценна загуба за Англия представлява потопението на 13 ноември 1941 год. въ Средиземно море от единъ немски подводникъ английския самолетоносачъ „Аркъ Ройалъ“.

Самолетоносачъ, който биль първи върху нарочно построенъ корабъ за носене на самолети, биль завършенъ и спуснатъ на вода въ началото на 1937 год. и притежавалъ: водоизмѣстване 22,600 тона, скоростъ 30 мили и всички модерни съоръжения за носене на 72 самолета. Обслужгата му се състояла отъ 2,000 души. Цѣлата му постройка възлизала на грамадната сума отъ 3,250,000 английски лири.

„Аркъ Ройалъ“ нѣмалъ изящниятъ видъ на съвременните бойни кораби. Съ своята странично разположена грамадна димна тръба, команденъ мостъ и широката, гладка палуба за излитане и кацане на самолетитъ, самолетоносачъ приличалъ на грамаденъ ковчегъ, поради която причина биль нареченъ „Новъ ковчегъ“.

При всѣка бойна дейност на английските кораби: въ Нѣмското море, Атлантически океанъ или Средиземното море, при която била необходима по-голѣма сигурност и защита на корабите, самолетоносачъ „Аркъ Ройалъ“ всѣкога е вземалъ дейно участие.

За пръвъ пътъ самолетоносачъ биль засегнатъ отъ немски самолетни бомби на 26 и 27 септември 1939 год. и биль тежко повреденъ, поради което въ продължение на четири месеци биль изваденъ отъ строя и се намиралъ въ поправка.

Въ Средиземно море самолетоносачъ биль два пъти атакуванъ и повреденъ отъ италиянски самолети. „Аркъ Ройалъ“ указалъ твърде ценно съдействие въ борбата срещу немския линеенъ корабъ „Бисмаркъ“. Следъ като последниятъ потопилъ английския линеенъ кръстосачъ „Худъ“, британските кораби изгубили следитъ му въ Атлантически океанъ. Тогава английския самолетоносачъ получилъ нареждането да излѣзе отъ Гибралтаръ и потърси съприкосновението съ „Бисмаркъ“. Излитналитъ отъ самолетоносачъ самолети действително открили и поддържали постоянната бой-

рабъ, до самото му сразяване и потопяване.

Следствие на непрекъснатитъ атаки отъ торпедоносните самолети на „Аркъ Ройалъ“ и въпрѣки точния съсрѣдоченъ огънь на противовъздушната артилерия на „Бисмаркъ“, последниятъ биль засегнатъ съ нѣколко торпеди въ кърмовата частъ, поради което изгубилъ способността си да маневрира. Около 7 торпедоносни самолети били свалени и много други били тежко засегнати отъ артилерията на немския корабъ, така щото, отъ 38-те хър торпедоносни самолета много малко се върнали невредими обратно върху „Аркъ Ройалъ“.

За пропагандиране подвигътъ на английския самолетоносачъ, въ едно отъ лондонските кина биль прожектиранъ пропагандаторския филмъ „Крилатитъ кораби“. За снемането на този филмъ, въ продължение на много дни, върху британския самолетоносачъ „Аркъ Ройалъ“ се намирали кинооператори, американски дописници и воени дейци на английската пропаганда, имащи за задача да отбележатъ чрезъ филма и печата морското превъзходство на британския боенъ флотъ и непотъваемостта на английските самолетоносачи.

За отбелязване е обаче, че въ денътъ, въ който филма биль прожектиранъ въ лондонските кина и въ едно илюстровано седмично списание, поддържано отъ английската пропаганда и издавано въ Лисабонъ, била помѣстена снимката на „Аркъ Ройалъ“, въ сѫщия денъ, 13 ноември 1941 год., самолетоносача биль потопенъ отъ единъ немски подводникъ действащъ въ Средиземно море и командванъ отъ лейтенантъ Решке.

Самолетоносачъ биль засегнатъ съ торпеда въ дѣната страна и веднага се наклонилъ 35° на дѣсно. Въпрѣки опитътъ тежко повредения самолетоносачъ да бѫде отведенъ на влѣкало въ Гибралтаръ чрезъ влажене отъ притеклиятъ се на помощъ два кораба влѣкача, „Аркъ Ройалъ“ не можалъ да отбѣгне своята сѫдба и потъналъ на растояние около 20 мили отъ крепостта. Единъ отъ изстрѣбителите прибрали останалитъ живи отъ обслужата на загиналия самолетоносачъ.

Потъването на последния се счита за тежка загуба за английския флотъ въ Средиземно море, който се лишава при своите действия отъ ценната подкрепа на множеството британски изстрѣбителни, разузнавателни, торпединосни и бомбардировачни самолети, намиращи се на подвижното летище, каквото е представлявалъ самолетоносача „Аркъ Ройалъ“.

На 17 септември 1939 год. единъ

отъ Ирландските брѣгове британскиятъ самолетоносачъ „Courageous“; на 8 юни 1940 год. биль потопенъ отъ германските линейни кораби „Шарнхорстъ“ „Гнейзенау“ и самолетоносачъ „Glorious“. Въ срѣдиземно море самолетон. „Illustrious“, биль така тежко засегнатъ отъ самолетни бомби, щото още дълго време не ще бѫде въ състояние наново да влѣзе въ строя. Самолетоносачъ „Vanguard“ се намира въ продължителна поправка въ една американска корабостроителница. Поради тия загуби, британския флотъ въ настоящо време разполага само съ двата модерни самолетоносача „Victorious“ и „Hermes“ и старитъ такива „Eagle“, „Argus“ и „Fourious“.

Освенъ тѣхъ, въ британските корабостроителници се намиратъ въ постройка още три самолетоносача: „Indefatigable“, „Implacable“ и „Indomitable“.

Следствие важността, и необходимостта, английските морски сили въ Средиземно море да разполагатъ при своите всестранни действия съ самолетоносачи, английското главно командване ще бѫде принудено да изпрати, намиращиятъ се въ Скапа Флоу самолетоносачъ „Victorious“. Останалитъ самолетоносачи сѫ разпръснати по разните упорни срѣдища на Англия въ другите морета и океани. Поради това се установява, че загубата на „Аркъ Ройалъ“ е твърде чувствителна за английския флотъ, тъй като постройката и създаването на всѣките самолетоносачъ, при сегашното състояние на английските корабостроителници и липсата на достатъчно строителни материали, съставлява значителна трудност и изисква продължително време. Но, както при загубата на други бойни кораби, така и при потопяването на „Аркъ Ройалъ“, британската пропаганда се потрудила да умаловажи стойността на тая злополука, служейки съ недостатъчно важни и несъвместими съ самата действителност изявления. Така, английските и американските военни дописници съобщили твърде своеобразно за потъването на „Аркъ Ройалъ“, при загиването на който обслужата загубила своите коледни подаръци, предназначени за тѣхните жени, деца, годеници, братовчедки и пр., които подаръци се състояли отъ нѣколко хиляди чифта копринени дамски чорапи, голѣми количества, одеколони, парфюми, сапуни и шоколади на стойност около 10,000 фунта стерлинги (около 4 милиона лева), които веши се намирали на загиналия самолетоносачъ.

Загубата на последния обаче, се счита за много по-тежка и по-чувствителна за британския боенъ

Всичко, което вълнува днесъ Европа, ще узнаете отъ

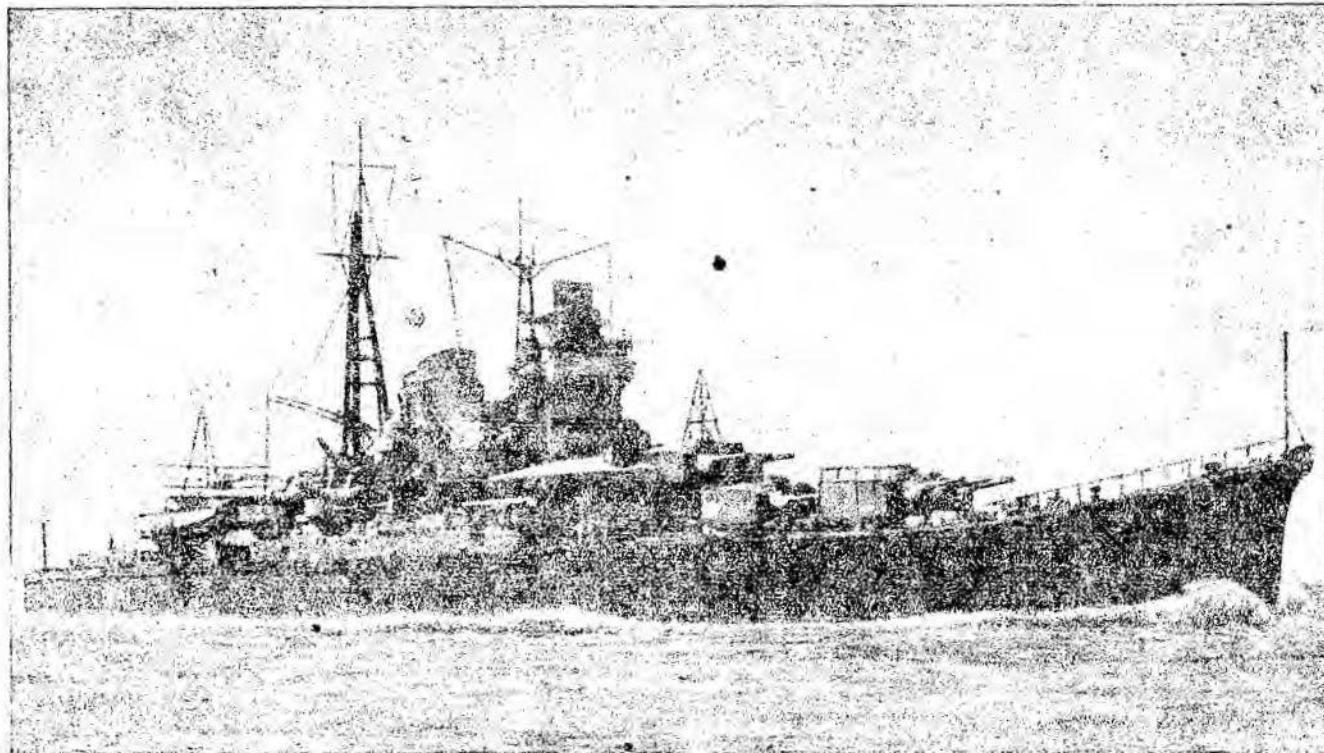
СИГНАЛЪ

Модерното, отлично осведомено списание: събития, които градятъ историята; най-важното изъ науката и стопанството; най-забележителното изъ изкуството и културния животъ; новото въ филма, театъра и модата; извѣнъ това, много хуморъ и забавно четиво.

Всѣки две седмици единъ дебель брой, изпъстренъ съ цвѣтни илюстрации.

ЦЕНА 5 лева

Намира се въ всѣка вестникарска будка и въ ГЕРМАНСКАТА КНИЖАРНИЦА—Ерихъ Треллеръ
София, „ЦАРЪ ОСВОБОДИТЕЛЬ“ № 12



японскиятъ кръстосвачъ „МОГАМИ“

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 (извѣршени предприятия:
Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе).

Котли, водни и парни турбини и парни машини.
Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.