

МОРЕНАВАНИЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА СЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ ПУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

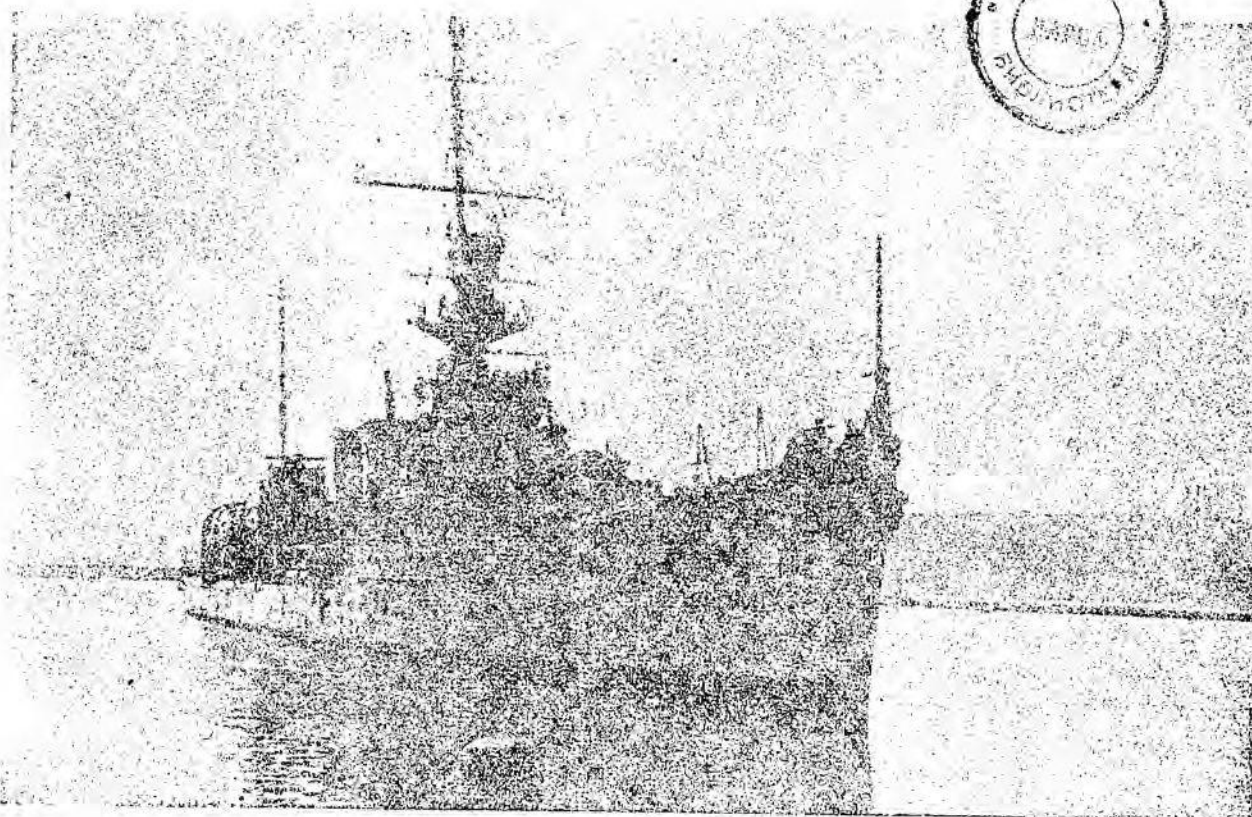
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСЪВЪТА И ОСИНОДА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IX.

Варна 1. януари 1943 год.

Брой 174.

НЕ ЧАКАЙ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ НАПАДНАТЪ,
ЗАЩОТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖЕДНЪЕШЪ.



Напуцане тихите води на пристанището

ЛЕГЕНДАРЪ НА МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

— На 1 ноември 1914 год. се състояло морско сражение при Коронел, между една английска ескадра, състояща се от четири кораба и германската Далеконточна ескадра на адмиралът граф фон Шпе.

Като последица от това кратко, но ожесточено сражение били потопени британските бронирани кръстосвачи „Good Hope“ и „Monmouth“. Останалите английски кораби успели да се отдалечат от мястото на сражението.

— На 3 декември 1941 г. въ близостта на Австралия се състояло морското сражение между немския спомогателен кръстосвач „Карлсранд“ и английския кръстосвач „Сидней“. Въпреки превъзходството на английския боен кораб „Корнорн“ успял въ кратко време да го потопи. Така също и немския кораб получил тежки повреди и потънал. Значителна част от обслужката му се спасила на австралийския брѣг.

— На 5 декември 1940 г. въ южната част на Атлантически океанъ се завързало морско сражение между единъ немски спомогателен кръстосвач и английския такъв „Carnarvon Castle“, притежаващ 21,222 бр. р. тона.

Въ тая борба английския кораб получил 22 снарядни удара от които били тежко засѣгнати: машинното отделение, кърмовата част и командния мостъ. Следствие на това „Carnarvon Castle“ се принудил да се отдалечи от мястото на сражението и се приютил въ пристанището на Монтевидео, гдето изпѣзъл на докъ за отстранение и поправка на нанесените му повреди. Корабътъ ималъ 7 души убити и 20 ранени.

— На 7 декември 1915 г. къмъ Варненския заливъ се насочили два руски изстрѣбителя отъ зида на „Бистрий“

Намиращият се на стража нашъ торпедоносецъ „Дръзки“, който кръстосвалъ презъ цѣлата нощъ предъ нашите брѣгове, забелязалъ приближаващия се противникъ и, въпреки превъзхождащия го въ всѣко отношение два руски кораба, смѣло се насочилъ къмъ врага.

Къмъ 10 часа между Екрене и св. Константинъ се започнала неравна артилерийска борба отъ твърде малко разстояние. Водейки оживена артилерийска стрелба, торпедоносецъ „Дръзки“ постепенно отстъпвалъ къмъ нашите брѣгове и подвеждалъ неприятелските изстрѣ-

бителни къмъ поставените за защита на Варненския заливъ минни заграждения.

Двата вражески кораба обаче, стигайки хитроуто намѣрение на „Дръзки“ и обстрелвани отъ пашата брѣгова артилерия, намѣрили за необходимо да се отдалечат и изчезнали бързо задъ хоризонта.

— На 8 декември 1941 год., веднага съ обявяване на Японо-американската война, японски морски и въздушни сили извършили ожесточено и внезапно нападение на американското оспорно сръдище на Хавайските острови Пърлъ Харбъръ.

Въ тая смѣла атака взели участие и малки японски подводници, които били пренесени до мястото въ действие съ други нарочни за целта кораби. Всѣки отъ тия малки подводници се обслужвалъ отъ по двама сърцати мъже, офицеръ и механикъ, напълно готови да се жертватъ за осигуряване на победата.

Като последица отъ тая смѣла атака на Пърлъ Харбъръ, били потопени 4 американски линейни кораба, два кръстосвача и 4 изстрѣбителя, като били засѣгнати и тежко повредени и много други бойни кораби, намиращи се на стоянка въ пристанището.

— На 9 декември 1941 г. край Малайското източно крайбрѣжие японски самолети атакували и успѣли да потопятъ съ бомби и торпеда двата голѣми английски линейни кораба „Prince of Wales“ (35,000 тона) и „Repulse“ (32,000 тона). Съ корабите загинали и много английски моряци.

— На 13 декември 1915 год. рускиятъ кръстосвачъ „Кагуль“, придруженъ отъ два изстрѣбителя се появилъ предъ Балчикъ и обстрелвалъ съ своята артилерия града и околните брѣгови батареи. За да се попрѣчи на друго подобно действие, нашиятъ малъкъ флотъ получилъ задачата да постави минно заграждане въ водния районъ предъ Балчикъ.

За изпълнение на тая заповѣдъ четиритѣхъ торпедоносци „Дръзки“, „Смѣли“, „Храбри“ и „Строги“, наточарени съ мини се отправили презъ нощта на 15 декември 1916 год. за водитъ предъ Балчикъ, гдето успѣшно поставили минна заграда отъ 24 мини.

— На 21 декември 1866 год. въ Фиуме, въ присѣствието на назначената отъ австро-унгарското правителство нарочна комисия, билъ извършенъ първиятъ сполучливъ опитъ съ изстрелването на първото торпедо построено отъ Робертъ Уайтхедъ. Изстреляното торпедо изминало съ собственъ ходъ разстоянието отъ 800 метра.

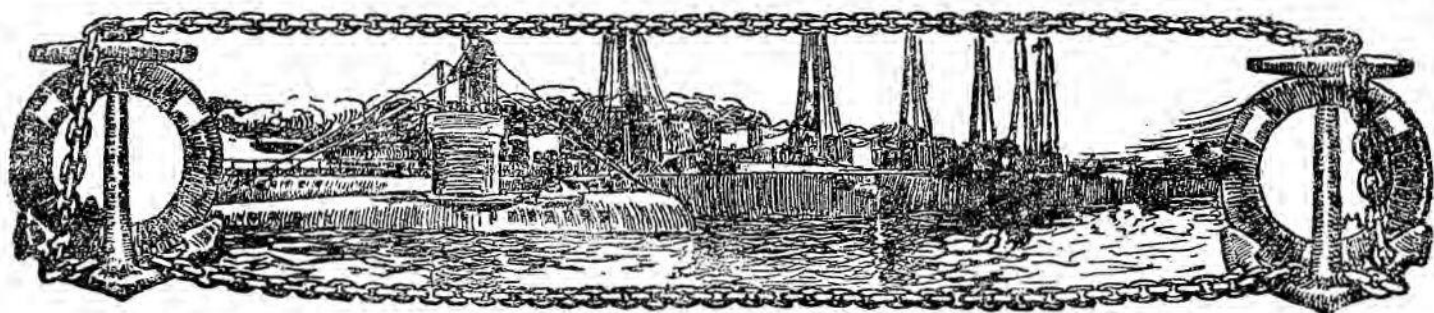
ЛОСА

Уредническото на вестника благодарно за следните получени дарения:

1. Иванъ К. Антоновъ, отъ гара Пордимъ 250 лв.
2. Д-ръ Б. Л. Перфановъ 100 лв.
3. Василь Христовъ, отъ гр. Горна-Джумая 100 лв.
4. Инженеръ Хр. Ивановъ, отъ Перникъ 100 лв.
5. Димит. Константиновъ, отъ гр. Бургасъ 100 лв.
6. В. Диканаровъ, Разградъ 50 лв.
7. Жечко Йордановъ, отъ гр. Казанлъкъ 50 лв.
8. Т. Захариевъ, отъ София 50 лв.
9. Крумъ Хр. Бошковъ, отъ Морското уще, Варна 50 лв.
10. Костад. Икономовъ, отъ Морското уще, Варна 50 лв.
11. Ив. Чавдаровъ, отъ Морското уще, Варна 50 лв.
12. Христо Андровъ, отъ Червено Брѣгъ 50 лв.
13. Дончо П. Стойковъ, отъ гр. Габрово 30 лв.
14. Илия Ив. Николовъ, отъ гр. Кубратъ 30 лв.
15. Стою Младеновъ, отъ с. Вратаритъ, Провад. 30 лв.
16. Йорданъ К. Пашевъ, отъ Долна Митрополия, Плевенско 25 лв.
17. Христо Изв. Деичевъ, отъ гр. Варна 25 лв.
18. Дим. Михайловъ, Сливенъ 20 лв.
19. В. Камбуровъ, Казанлъкъ 20 лв.
20. Иванъ Ч. Маноловъ, отъ с. Новъ-Градецъ, Варн. 20 лв.
21. В. Тодоровъ, с. Изворъ 20 лв.
22. Г. Бързевъ, Деде-Агачъ 20 лв.
23. Димитър В. Димитровъ, отъ гр. Разградъ 15 лв.
24. Никола Янковъ, с. Равда, Провадийско 15 лв.
25. Добри С. Фетваджиевъ, с. Равда, Провадийско 15 лв.
26. Дим. Вичевъ, с. Равда, Провадийско 15 лв.
27. Влад. Априловъ, Варна 10 лв.
28. Л. Тодоровъ, Казанлъкъ 10 лв.
29. Н. Чавдарова, Казанлъкъ 10 лв.

(Следва)

Поради поскъпване на печатарските материали и увеличение тиража на вестника, желателно е четците, които получаватъ „Морски Прегледъ“ отъ много години, да изпратятъ скромното си дарение за посрещане пощенските разноси по експедицията на вестника.



ПРЕДЪ ПРАГА НА НОВАТА 1943 ГОДИНА

Година следъ година отлитатъ безвъзвратно въ вѣчността и бележатъ въ страницитѣ на свѣтовната история важни и сѣдбоносни за народитѣ събития.

Времето неотклонно следва своя безспиренъ ходъ и чертае сжщността на великата борба за напредъка и сжществуването на човѣчеството.

Още една година, окжпана въ кръвъ и подъ знака на жестокъ двубой за надмощие, потъна въ безкрайния низъ на забравата, като остави следъ себе си незаличимитѣ следи на кървавия сблъсъкъ между два гиганта, между две идеологии, борещи се за запазване на стария и налагане новия свѣтовенъ редъ.

Презъ изтеклата година, както воюващитѣ, така и неутралнитѣ народи бѣха подложени на непосилни и небивали по размѣри изпитания, при които отбелязаха величината на

своята издържливостъ и морални сили.

Много отъ държавитѣ, които бѣха вѣвлѣчени въ тая единствена въ историята по своята ожесточеностъ борба, изгубиха своето политическо сжществуване и бѣха смъртно смазани отъ огнения ваякъ на войната. Само нашето Отечество, благодарение мждроту ржководство на своя Върховенъ Кърмчия, остана далечъ отъ пожарищата на кървавия сблъсъкъ, като осжществи своитѣ вѣковни народностни вѣжделия—обединението на българската земя и народъ, за които върховни стремежи въ миналото се водиха кръвопролитни войни и се дадоха толкова много и скжпи жертви.

Презъ новата 1943 г. народитѣ ще бждатъ подложени на нови, още по-голѣми и потешки изпитания и лишения, при които ще е необходимо и наложително да бждатъ

впрѣгнати въ действие сетнитѣ материални и морални народностни сили, като бждатъ проявени възможната издържливостъ и велико търпение.

Българскиятъ народъ встѣпва въ новата 1943 год. съ непреодолимия стремежъ за още по-голѣмо вжтрешно единение и сплотеностъ, още по-голѣма преданностъ къмъ Върховния Вождъ, и съ твърдата вѣра за свѣтитѣ бждини на обединена и велика България.

Пожелавайки на многобройнитѣ си четци новата година да донесе здраве, търпение и успѣхъ, „Морски прегледъ“ отправя зовъ къмъ всички родолюбиви българи, като ги приканва да бждатъ ревностни апостоли на морското дѣло и работятъ неуморно и настойчиво по всички кжтища на родната земя за морската обнова, възхода и благоденствието на скжпата Татковина.

Честита нова година!

МОРСКА МИСЪЛ

ПОДВОДНИЦИТЪ И ПРОСТОРНАТА ВОЙНА

Ако се хвърли погледъ назадъ въ историята на народитѣ, ще се установи, че всѣки пътъ, когато Франция е могла да организира презъ време на сто годишната война своятъ флотъ и е прекъсвала подводитѣ за Англия, последната винаги е била почти предъ сгромолясване. Въпрѣки, че тогава Англия не е била толкова много зависима отъ своя морски подводъ, все пакъ загубитѣ, които сж били нанасяни се отразявали твърде чувствително за общото водене на войната.

Днесъ, за свободата на моретата, на мѣстото на Франция се бие Германия. Срѣдствата за водене на борбата, която днесъ Германия води се отпразятъ за действие отъ сящитѣ брѣгове, които нѣкога и французитѣ сж използвали срещу своя врагъ — Англия.

Обаче, въ настоящето време положението е различно отъ това преди 200 години. Сега се разполага и съ твърде резултатното оръжие за борба—подводникътъ, който се използва за блокирането на Англия. Освенъ това Англия сега е много по-зависима отъ своя морски подводъ. Успѣшно водената търговска война срещу Англия все повече се засилва, което обстоятелство създава на англо-американцитѣ постоянни и чувствителни грижи.

Воденето на подводната война отначало бѣше доста трудно, тъй като Германия не разполагаше съ достатъчни подводни сили. Презъ 1939/40 година, следъ като Полша

биде смазана и армитѣ чакана настѣпването на пролѣтътъ, за подводната война се чуваше много малко, въпрѣки, че по това време действаха само подводникитѣ и самолетитѣ. По-късно значението на подводната война биде вече по-правилно оценено, но все пакъ и до днесъ нѣкои хора иматъ една ясна представа, какво означаватъ германскитѣ подводни успѣхи. Подводната война се разширява все повече и повече и неприятеля се вижда принуденъ да изпрати своитѣ кораби не тамъ, където той желае, а тамъ, където ще биде по-безопасно отъ действието на германскитѣ подводници. Отъ денъ на денъ англо-американскитѣ загуби се увеличаватъ все повече и повече.

Достигането и резултатното действие на германскитѣ подводници чакъ до американския брѣгъ не бѣше очаквано отъ надменнитѣ американци и загубитѣ, които тукъ бидоха нанесени на неприятелския търговски флотъ бѣха огромни. Че неприятеля не е предполагалъ, какъвъ голѣмъ радиусъ на действие могатъ да иматъ германскитѣ подводници, говори обстоятелството, че германскитѣ подводници можаха да обстрелватъ съ бордовитѣ си оръжия петролнитѣ рефинерии на американскитѣ острови, както и да прекъснатъ за известно време цѣлия почти подводъ на петролъ отъ Венецуела къмъ Шатитѣ. Германскитѣ подводници търсѣха на първо мѣсто да потопятъ неприятелски

петролни кораби, тъй като тѣзи специални кораби сж въ ограниченъ брой и тѣхното замѣстване е твърде трудно. Но, не само петролъ липсваше вече на неприятеля. Следъ като японцитѣ отнеха най-важнитѣ области на сурови материали въ Тихия океанъ, англосаксонцитѣ трѣбваше да потърсятъ сурови материали отъ Африка и Южна Америка, като за това започнаха да упражняватъ натискъ въ тѣзи две посоки. Неприятелскитѣ кораби обаче биваха всѣкога преследвани отъ германскитѣ подводници и смѣло и резултатно атакувани.

Не по-малко е значението на подводната война, която се води въ северния Атлантически океанъ и която има за целъ да прекъсне връзката между Англия и Съветска Русия. Докато презъ време на Свѣтовната война тази връзка можеше да сществува, въ настояще време изпращането на всѣки единъ конвой за войскитѣ на Сталинъ е всѣкога изложено на твърде голѣма опасностъ. Борбата на германскитѣ подводници въ тая частъ на океана се улеснява, отъ сществуващитѣ опорни срѣдища въ Норвегия.

Вече съ положителностъ се установява, че действието на германскитѣ подводници се разраства въ чувствителни размѣри и пространството на Свѣтовнитѣ морета и океани не представлява вече прѣчка за нѣмското подводно оръжие при нанасяне чувствителни загуби на англо-американското корабоплаване

ВОЕНОВРЕМЕННИТЪ ЗАДАЧИ НА ГЕРМАНСКОТО ВЪТРЕШНО КОРАБОПЛАВАНЕ

Вътрешното германско корабоплаване има важни задачи презъ тази война, въ която всичкитѣ сили на народностната общностъ сж заети за спечелване на крайната победа. Една отъ най-важнитѣ задачи на това корабоплаване е, да раздвижи всичкия наличенъ корабенъ тонажъ и да облекчи до известна степенъ превоза по останалитѣ съобщителни срѣдства, на първо мѣсто желѣзницитѣ.

Презъ изтеклото лѣто германското вътрешно корабоплаване е достигнало своето най-голѣмо развитие. Дългата зима бѣ причина, щото воднитѣ съобщения да бждатъ използвани само за кжсо време.

И въпрѣки това, все пакъ по тѣхъ бѣха пренесени необикновено голѣмо количество стоки, първични материали и военни припаси. За нуждитѣ на интензивно работещото германско военно стопанство, по воднитѣ пътища сж били пренасяни главнитѣ количества отъ каменни въглища, торове, а сжщо така сж били разнасяни до потребителнитѣ срѣдища и до складоветѣ, продуктитѣ на земеделското стопанство. Голѣма частъ отъ производството на зърнени храни, картофи, цѣкло, захаръ и трайни плодове сж били пренасяни по воднитѣ пътища. Това свѣрхъ-постижение на вътрешното корабоплаване е било възможно

само чрезъ най-рационално използване на наличния тонажъ отъ кораби за вътрешнитѣ водни пътища. При това, голѣма частъ отъ младитѣ моряци сж подъ знамената и на тѣхно мѣсто е трѣбвало да застъпятъ ветеранитѣ на вътрешното корабоплаване — старцитѣ отъ по 70.—80 години. Работата все пакъ е била провеждана безупречно.

Отбелязанитѣ важни задачи, изпълнени отъ вътрешното корабоплаване сж достатъчни, за да покажатъ каква огромна роля се пада нему и какво е значението му за германското стопанство и за войната. Не по-маловажно е вътрешното корабоплаване и за грани-

чешитъ съ Германия страни, съ които тя се намира въ оживена стокова размѣна. Постоянното покачване на производителността на германското стопанство има за последица повишение на стокопревоза по вътрешнитъ водни пѣтища въ самата страна и къмъ съседнитъ държави. Малко сж тѣзи, които знаятъ, че процентно, вътрешното корабоплаване е стояло въ външната търговия на Германия надъ износа по море или съ желѣзница. Отношението на изнесенитъ количества стоки по тѣзи три важни съобщителни сръдства е 46:32:29.

Отъ 1938 година насамъ, вътрешнитъ водни пѣтища сж се увеличили значително. Къмъ старитъ германски канали и плавателни рѣки били причислени воднитъ пѣтища на Австрия, протектората Бохемия и Моравия, Дунавътъ съ неговитъ 350 километра плавателенъ участъкъ и горното течение на Елба съ важни вътрешни пристанища. Отъ началото на войната и цѣлиятъ басейнъ на Висла се включва въ кръга на германскитъ вътрешни водни пѣтища.

По тази съобщителна мрежа пловатъ плавателни съдове отъ различни голѣмини и видове. Безъ последнитъ увеличения, вътрешнитъ водни пѣтища на Германия иматъ дължина отъ 7 до 8,000 километра. По тѣхъ плаватъ около 19,000 различни плавателни съда възлизащи общо на 6,575,000 т. Плавателнитъ съдове обслужватъ както пѣтницитъ, така и превоза на различни товари. Много ясно е, че стоковиятъ

превозъ е много по-важенъ отъ пѣтническиятъ. Точни цифри за неговото сегашно състояние не могатъ да се дадатъ, но достатъчно е да се спомене, че преди войната по каналитъ и рѣкитъ сж били пренасяни годишно по 110 милиона тона. Споредъ тѣзи данни, германското вътрешно корабоплаване е надминато по отношение количества на пренесенитъ стоки, само отъ това на Севернитъ американски съединени щати. Ако се вземе предвидъ голѣмината на страната и воднитъ пѣтища, установява се, че Германия стои далечъ предъ останалитъ страни.

Между най-използванитъ водни пѣтища на първо мѣсто стои рѣката Рейнъ. По нея се пренесатъ 56.1% отъ превозванитъ по вода стоки. Следъ Рейнъ следватъ другитъ водни пѣтища: Елба и Одеръ. Голѣмото използване на западнитъ водни пѣтища се обяснява съ съществуването на едрата германска индустрия въ тая областъ. Най-големото пристанище на рейнската водна система е Дуисбургъ. Последното включва 25% отъ цѣлия превозъ по Рейнъ и се счита за най-големото вътрешно пристанище на свѣта. Въ Дуисбургъ, годишно сж пристигали по 55,000 кораба, отъ които всѣки десети корабъ е билъ морски. Последнитъ, морски кораби, обикновено моторни, се движатъ срещу течението, като влизатъ въ рѣката при нейното устие въ Холандия. Пристанището често е посещавано и отъ френски, белгийски, холандски и шведски кора-

би. Явно е, че пристанището има международно значение.

Установено е, че отъ нѣколко години берлинскитъ рѣчни пристанища бързо се засилватъ. Още преди войната, Берлинъ като пристанище е заемалъ второ мѣсто между вътрешнитъ пристанища, посещавано отъ 40,000 кораба годишно. Столицата на Рейха разполага днесъ съ не по-малко отъ 75 по-значителни пристанища. Две отъ тѣхъ сж най-големитъ и сж сръдщици точки на цѣлия вътрешенъ воденъ трафикъ. Значението на Берлинъ като вътрешно пристанище е нарастнало много откакто е билъ завършенъ сръдно-германскитъ каналъ, който свързва рѣката Шпре и Хавелъ съ воднитъ пѣтища на западна Германия. Берлинскитъ пристанища сжщо сж вече международни. По тѣхнитъ кейове се развѣватъ знамената на корабитъ отъ всички северни държави. Тѣхнитъ моторни кораби, било отъ Стокхолмъ, Копенхагенъ или другаде, навлизатъ направо по Одеръ и канала Одеръ — Шпре, презъ най-големиятъ входникъ въ свѣта при нидерфиновъ, въ рѣката Шпре.

Освенъ Рейнъ и Берлинската водна мрежа, напоследъкъ Дунавътъ отново се оживѣва. Регенсбургъ, Пасау, Линцъ и Виена се считатъ като голѣми пристанища на тази голѣма и важна европейска рѣка. Дунавътъ, който е включенъ въ германското вътрешно корабоплаване ще получи и международно значение, като главна снабдителна и производствена артерия.



КРАЙ ДУНАВА

АНГЛО-АМЕРИКАНСКИТЕ ЗАГУБИ НА БОЙНИ КОРАБИ

Въ немското списание „Морски преглед“ сж помѣстени сведения относно англо-американските загуби на бойни кораби през време на настоящата тригодишна вече Свѣтова война. Сведенията, дадени по отношение на английските кораби съответствуватъ съ тия официално оповестени отъ британското адмиралтейство. Данните за американските и холандски загуби сж съставени съгласно съобщенията за резултатитѣ отъ водената война море отъ силитѣ на тристранния пактъ.

Освенъ по видове кораби, загубитѣ сж означени и по именно, като срещу всеки корабъ е отбелязана и датата на потопяването му.

До 1 септември 1942 год. Англия и Америка сж загубили следнитѣ кораби, означени въ таблицитѣ:

Англия

ВИДОВЕ КОРАБИ	Състояние на 3.9.1939	Загуби до 1.9.1942
Линейни кораби	15	5
Самолетоносачи	6	5
Тежки кръстосвачи	15	5
Леки кръстосвачи	50	19
Изстрѣбители	182	85
Подводници	69	44
Охранителни и стражни кораби	51	28
Минопоставачи—миночистачи	44	15
Рѣчни канонерки	21	5
Спомагат. кръстосвачи	—	14
Спомагат. самолетоносачи	—	1
Спомагателни кораби	250	240
ВСИЧКО	603	466

Съединенитѣ щати

ВИДОВЕ КОРАБИ	Състояние на 8.12.1941	Загуби до 1.9.1942
Линейни кораби	17 ¹⁾	6
Самолетоносачи	6	5
Тежки кръстосвачи	18	5
Леки кръстосвачи	19	3
Изстрѣбители	179	17
Подводници	111 ²⁾	5
Охранителни и стражни кораби	98 ³⁾	4
Минопоставачи—миночистачи	47	9
Рѣчни канонерки	5	4
Спомагат. кръстосвачи	—	?
Спомагателни кораби	—	?
ВСИЧКО	500	58

¹⁾ Три стари линейни кораби; ²⁾ отъ тѣхъ 65 остарѣли; ³⁾ отъ тѣхъ 60 малки брѣгови стражни кораби.

Холандска Индия

ВИДОВЕ КОРАБИ	Състояние на 8.12.1942	Загуби до 31.8.1942
Кръстосвачи	5	3
Изстрѣбители	8	3
Подводници	12	3
Охран. и страж. кораби	2	1
Минност. — миночист.	12	2
ВСИЧКО	39	11

По именно, въ течение на тригодишната война на море, англоамериканските бойни флоти сж имали следнитѣ корабни загуби:

Англия

Видъ и име на кораба	Водоизмѣстване	Дата на потопяването или съобщение за загубата
Линейни кораби		
„Royal Oak“	29,150	14.10.39
„Hood“	42,100	24.5.41
„Barham“	31,100	26.11.41
„Prince of Wales“	35,000	9.12.41
„Repulse“	32,000	9.12.41
Монитори		
„Terror“	7,200	24.2.41
Самолетоносачи		
„Courageous“	22,500	17.9.39
„Glorious“	22,500	8.6.40
„Ark Royal“	22,000	13.11.41
„Hermes“	10,000	10.4.42
„Eagle“	22,600	11.8.42
Кръстосвачи		
„Effinnoxogham“	9,770	17.5.40
„Curlew“	4,290	26.5.40
„Calupse“	4,180	13.6.40
„Southampton“	9,100	10.1.41
„Bonaventure“	5,450	16.4.41
„Gloucester“	9,300	21.5.41
„Fiji“	8,000	21.5.41
„Jork“	8,250	21.5.41
„Caleutta“	4,200	9.6.41
„Dunedin“	4,850	26.11.41
„Sidney“	6,830	2.12.41
„Neptune“	7,175	19.12.41
„Galatea“	5,220	9.1.42
„Perth“	7,040	1.3.42
„Egater“	8,390	1.3.42
„Naiad“	5,450	30.3.42
„Dorsetshire“	9,975	8.4.42
„Carnwall“	10,000	8.4.42
„Edinburgh“	10,000	30.4.42
„Trinidad“	8,000	14.5.42
„Harmioune“	5,450	3.7.42
„Cambera“	9,850	8.8.42
„Manchester“	9,300	14.8.42
„Cairo“	4,200	14.8.42
Изстрѣбители		
„Blache“	1,360	13.11.39
„Gipsy“	1,335	21.11.39
„Duchess“	1,375	12.12.39
„Greuville“	1,475	19.1.40
„Egmouth“	1,475	21.1.40
„Daring“	1,375	18.2.40
„Glowworm“	1,345	8.4.40
„Gurkha“	1,870	9.4.40
„Hargy“	1,505	10.4.40
„Hunter“	1,340	10.4.40
„Afridi“	1,870	3.5.40
„Grom“ (полски)	1,675	4.5.40
„Valentine“	1,090	15.5.40
„Whitley“	1,100	19.5.40
„Wessec“	1,100	24.5.40
„Wakefue“	1,100	29.5.40
„Grafton“	1,335	29.5.40

Видъ и име на кораба	Водоизмѣстване	Дата на потопяването или съобщение за загубата
„Grenade“	1,335	29.5.40
„Keith“	1,140	1.6.40
„Havant“	1,340	1.6.40
„Basilisk“	1,360	4.6.40
„Ardent“	1,350	8.6.40
„Acasta“	1,350	8.6.40
„Fraser“	1,375	28.6.40
„Whirlwiug“	1,100	8.7.40
„Egsoni“	1,375	12.7.40
„Imoden“	1,370	18.7.40
„Bragen“	1,360	21.7.40
„Wren“	1,120	27.7.40
„Delight“	1,375	29.7.40
„Hostile“	1,340	26.8.40
„Esk“	1,375	31.8.40
„Ivanhoe“	1,370	31.8.40
„Margaree“	1,375	22.10.40
„Venetia“	1,090	24.10.40
„Stirgy“	905	2.12.40
„Hyperion“	1,340	20.12.40
„Acheron“	1,350	27.12.40
„Dainty“	1,375	8.3.41
„Wohawk“	1,870	15.4.41
„Diamang“	1,375	25.4.41
„Wrink“	1,100	25.4.41
„Greyhound“	1,335	21.5.41
„Inno“	1,710	21.5.41
„Kelly“	1,695	21.5.41
„Kashmir“	1,690	21.5.41
„Washam“	1,850	28.5.41
„Hereward“	1,340	30.5.41
„Imperial“	1,370	9.6.41
„Iersy“	1,710	15.6.41
„Waterhan“	1,100	5.7.41
„Fearless“	1,350	25.7.41
„Defender“	1,385	10.8.41
„Bath“	1,190	26.8.41
„Broadwater“	1,190	24.10.41
„Cossack“	1,870	11.11.41
„Matabele“	1,870	12.12.41
„Kandahar“	1,690	19.12.41
„Stanley“	1,190	21.12.41
„Thracian“	905	2.12.41
„Vimiera“	1,100	20.1.42
„Thanet“	905	27.1.42
„Girkha“	1,850	21.2.42
„Belmont“	1,190	27.2.42
„Electra“	1,375	27.2.42
„Iupiter“	1,710	27.2.42
„Enconiter“	1,375	28.2.42
„Etrondhold“	905	2.3.42
„Vortigern“	1,090	16.3.42
„Campleltown“	1,190	27.3.42
„Havock“	1,340	7.4.42
„Vampure“	1,090	22.4.42
„Iagoar“	1,710	7.5.42
„Lively“	1,920	11.5.42
„Iachal“	1,710	11.5.42
„Kipling“	1,690	11.5.52
„Wildswan“	1,120	19.6.42
„Nestor“	1,690	29.6.42
„Bedonin“	1,850	3.7.42
„Kujawiak“	1,975	3.7.42
„Hasty“	1,340	3.7.42
„Wrestler“	1,100	12.8.42
„Toresight“	1,350	13.8.42

						Съединенитѣ щати		
Видъ и име на кораба	Водоизмѣстване	Дата на по-топяването или съобщение за загубата	Видъ и име на кораба	Водоизмѣстване	Дата на по-топяването или съобщение за загубата	Видъ и име на кораба	Водоизмѣстване	Дата на по-топяването или съобщение за загубата
Подводници			Корвети			Линейни кораби		
„Oclef“	1,300	10.9.39	„Picotee“	800	26.8.41	„Oklahoma“	29,000	8.12.41
„Starfish“	640	15.1.40	„Zinnia“	800	31.8.41	„Arizona“	32,600	8.12.41
„Undine“	540	15.1.40	„Levis“	800	27.9.41	1 отъ вида на		8.12.41
„Seahorse“	640	15.1.40	„Fleur-de-Lys“	800	17.10.41	„Meriland“	32,500	8.12.41
„Tarpon“	1,090	10.4.40	„Gladolus“	800	6.11.41	1 отъ вида на		
„Thistle“	1,090	13.4.40	„Windflower“	800	10.12.41	„California“	32,600	6.5.42
„Steilet“	670	20.4.40	„Salvia“	800	12.1.42	1 отъ вида на		
„Seal“	1,520	5.5.40	„Alysse“ (фр.)	800	12.2.42	„Meriland“	32,500	20.5.42
„Orzel“	1,100	12.6.40	„Spikenerd“	800	20.2.42	Самолетоносачи		
„Grampus“	1,520	30.6.40	„Arbutus“	800	20.3.42	„Enterprise“	19,900	6.5.42
„Shark“	670	5.7.40	„Auricula“	800	5.5.42	„Leington“	33,000	8.5.42
„Salmon“	670	21.7.40	„Hollyhock“	800	17.5.42	„Jorktown“	19,900	7.6.42
„Spearfish“	670	1.8.40	„Mimosa“	800	6.42	„Honef“	20,000	7.6.42
„Oswald“	1,475	2.8.40	Стражни кораби			„Langley“	11,050	—
„Odin“	1,475	11.8.40	„Pethon“	695	24.6.40	Кръстосвачи		
„Orpheus“	1,475	18.8.40	„Ch 6 (фр.)“	107	11.10.40	1 отъ вида на		
„Phonic“	1,475	9.9.40	„Ch 7 (фр.)“	107	11.10.40	„Boise“	10,000	8.12.41
„Narwhal“	1,520	17.9.40	„Suipe“ (фр.)	604	14.4.41	1 отъ вида на		
„Thames“	1,805	24.9.40	„Pintail“	585	2.7.41	„Boise“	10,000	8.12.41
„If 49“	410	18.10.40	„Yeine“ (фр.)	107	13.8.42	„Avgusta“	9,050	4.2.42
„Rainbow“	1,475	20.11.40	Минни заградители и миночистачи			„Houston“	9,050	27.2.42
„Triad“	1,090	1.12.40	„Cphinc“	875	5.2.40	„Marblehead“	7,050	10.3.42
„O 13“ (хол.)	537	10.12.40	„Duman“	710	2.5.40	1 отъ вида на		
„Swordfish“	640	22.12.40	„Skipjack“	815	1.6.40	„Portland“	9,800	7.5.42
„Regulus“	1,475	8.1.41	„Inviter“	600	8.6.40	1 отъ вида на		
„Narwal“ (фр.)	974	9.1.41	„Dundalk“	710	23.10.40	„Pensacola“	9,100	28.5.42
„Triton“	1,090	29.1.41	„Hickory“	600	2.11.40	1 отъ вида на		
„Orn“ (хол.)	987	30.1.41	„Chestnut“	600	18.1.41	„Francisco“	9,950	7.6.42
„Snaper“	670	16.3.41	„Almond“	600	10.2.41	Изстрѣбители		
„Usk“	540	28.5.41	„Huntley“	710	20.2.41	„Renven James“	1,190	31.10.41
„Undanuted“	540	6.6.41	„Von Merland“	687	4.6.41	„Downes“	1,500	8.12.41
„Cachalot“	1,520	30.7.41	„Ash“	600	26.8.41	„Show“	1,500	8.12.41
„Union“	540	25.8.41	„Nantilu“	800	13.10.41	„Cassin“	1,500	8.12.41
„P 33“ (новъ)	900	6.9.41	„Latona“	2,650	21.11.41	„Preston“	1,480	8.12.41
„P 32“ (видъ)	900	17.9.41	„Acacia“	600	27.3.42	„Peary“	1,190	9.2.42
„Tetrareh“	1,090	15.12.41	„Lissny“	810	19.6.42	„Truhton“	1,190	25.2.42
„Purleus“	1,475	19.1.42	Рѣчни канонерки			„Pope“	1,190	27.2.42
„H 31“	410	24.1.42	„Ladibind“	625	12.5.41	„Stewart“	1,190	27.2.42
„Triumph“	1,090	5.2.42	„Mosquito“	585	6.41	„Edsall“	1,190	28.2.42
„Tempest“	1,090	13.2.42	„Peterel“	310	8.12.41	„Pillsbury“	1,190	28.2.42
„P 38“ (новъ видъ)	900	22.3.42	„Cicala“	625	12.41	„Jacob Jones“	1,090	28.2.42
„Surcouf“ (фр.)	2,880	12.4.42	„Robin“	226	12.41	„Sturtevant“	1,190	27.4.42
„Olympus“	1,475	13.6.42	Спомагателни кръстосвачи			„Waters“	1,090	7.5.42
„Upholder“	540	23.8.42	„Rawalpindi“	16,600	28.11.39	„Sims“	1,570	7.5.42
Бързи придружаващи кораби			„Carintia“	20,277	8.6.40	„Hammanu“	1,570	7.6.42
„Ectoor“	890	25.2.41	„Scotstown“	22,084	8.6.40	„Ingreham“	1,630	28.8.42
„Southmold“	900	3.42	„Von Dyck“	13,241	10.6.40	Подводници		
„Heythrop“	900	2.4.42	„Undanva“	13,950	16.6.40	„O 9“	480	21.6.41
„Grove“	925	3.7.42	„Transylvania“	16,923	15.8.40	„S 26“	800	24.1.42
„Airegale“	925	3.7.42	„Dunvegan Castle“	15,007	31.8.40	„Shark“	1,315	28.2.42
„Berkely“	925	19.8.42	„Lanreutie“	18,724	3.11.40	„Sealion“	1,450	18.3.42
Придружаващи кораби			„Patracius“	11,314	3.11.40	„Perch“	1,330	11.4.42
„Bittern“	1,190	2.5.40	„Ierkis Bay“	14,164	5.11.40	Придружаващи кораби		
„Penzance“	1,025	2.9.40	„Forfar“	16,418	2.12.40	„Alexander Hamilton“	2,550	24.2.42
„Dundee“	1,060	15.9.40	„Voltaire“	13,345	3.41	„Asheville“	1,270	3.3.42
„Aukland“	1,200	24.6.41	„Rajputana“	16,644	23.4.41	„Acacia“	200	27.3.42
„Grimsby“	990	28.6.41	„Salopian“	10,549	31.4.41	„P V 389“	?	26.6.42
„Parrumatta“	1,060	2.12.41	„Andacity“	5,537	21.12.41	„Ganut“	?	26.6.42
„Iarra“	1,060	13.3.42						
„Gulver“	1,975	3.42						
„Indus“	1,190	10.4.42						

Видъ и име на кораба	Водоизмѣстване	Дата на потопяването или съобщение за загубата
Минозаградители и миночистачи		
„Oglala“	4,200	8.12.41
„Lark“	840	8.12.41
„Pengnin“	840	8.12.41
„Pelican“	840	?
„Biffen“	840	12.4.42
„Tinch“	840	16.4.42
„Pigeon“	840	5.5.42
„Quail“	840	5.5.42
„Tanager“	840	5.5.42
Ръчни канонерки		
„Wake“	370	8.12.41
„Mindanao“	560	4.5.42
„Luzon“	560	7.5.42
„Oahu“	450	7.5.42

Холандски

Видъ и име на кораба	Водоизмѣстване	Дата на потопяването или съобщение за загубата
Кръстосвачи		
„Tromp“	3,450	4.2.42
„De Ruyter“	6,470	27.2.42
„Java“	6,670	27.2.42
Изстрѣбители		
„Kortenaar“	1,316	27.2.42
„Eversten“	1,316	1.3.42
„Wittede With“	1,316	2.3.42
Минозаградители и миночистачи		
„Prizvon Oranje“	1,291	12.1.42
„Jon von Omstee“	528	5.3.42

Означенитѣ загуби на бойни кораби включватъ всички ония, които официално сѫ признати отъ адмиралтействата на воюващитѣ страни и за които съществуватъ положителни данни за тѣхната загуба.

Общо, англо-американскитѣ флотъ е загубилъ значителенъ брой кораби: 11 линейни кораба, 10 самолетоносача, 10 тежки кръстосвача, 25 леки кръстосвача, 103 изстрѣбителя, 52 подводника, 38 придружаващи и стражни кораба, 25 миночистача и минни заградители, 9 ръчни канонерки, 14 спомагателни кръстосвача и 240 други помощни кораба. Отъ 1 септември т. г. до настояще време тия корабни загуби сѫ увеличени значително.

Тия общи загуби на кораби сѫ изключение на подводницитѣ, съставляватъ флотъ, три пѣти по-голямъ отъ нѣмския, при избухване на войната въ 1939 година.

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ АВГУСТЪ 1942 ГОДИНА

1 АВГУСТЪ: Предъ Триполи въ Сръдиземно море билъ потопенъ единъ английски подводникъ.

2. АВГУСТЪ: Нѣмското главно командване съобщило, че до 1 августъ били потопени 19,500,000 бр. р. т. неприятелски търговски кораби.

5 АВГУСТЪ: Действащитѣ въ Черно море италиански торпедни лодки потопили презъ време на нощни действия рускиятъ 6,600 тоненъ кръстосвачъ „Красний Кримъ“.

8 АВГУСТЪ: Нѣмското командване съобщило, че подводници, действащи въ океана потопили 15 англо-американски кораба възлизащи общо на 103,000 бр. р. тона.

11 АВГУСТЪ: Нѣмски подводници потопили 13 кораба отъ единъ голѣмъ керванъ, възлизащи на 86,200 бр. р. тона.

Въ Сръдиземно море билъ потопенъ английския самолетоносачъ „Eagle“ притежаваща водоизмѣстване 22,000 тона.

13 АВГУСТЪ: Нѣмското главно командване съобщило, че германски и италиански подводни и въздушни сили атакували единъ голѣмъ английски корабенъ керванъ, движашъ се отъ Гибралтаръ за Малта и Александрия. Керванътъ се състоялъ отъ 21 превозни кораба, 3 линейни кораба, 4 самолетоносача и множество кръстосвачи и изстрѣбители. Въ послѣдига на извършванитѣ атаки били потопени 90,000 бр. р. т. търговски кораби и самолетоносача „Eagle“, като били тежко повредени 3 кръстосвача и 6 кораба за превозъ на течни горива.

17 АВГУСТЪ: Нѣмски подводници съобщили за потопяването на

кораби възлизащи на 105,772 бр. р. тона. Въ първата половина на августъ, отъ действието на германскитѣ подводници въ Атлантически океанъ, въ близостъ на американскитѣ брѣгове и Северното ледовито море били потопени общо 475,000 бр. р. тона англо-американски кораби.

Японски морски сили потопили въ водитѣ около Австралия 10 търговски кораба възлизащи на 90,000 бр. регистъръ тона.

18 АВГУСТЪ: Въ продължение на 24 часа нѣмски подводници потопили 12 кораба възлизащи общо на 72,000 бр. р. тона. Между потопенитѣ кораби билъ и единъ спомагателенъ кръстосвачъ отъ 12,000 т.

19 АВГУСТЪ: При Диепъ билъ стоваренъ десантъ отъ английски, американски и канадски войски, пренесени до брѣга съ 350 десантни кораба. Десантътъ билъ закрилянъ отъ 15 кръстосвача и множество други полеки бойни единици.

Следъ ожесточени сражения, десантътъ билъ отбитъ, като на брѣга били оставени разрушени 28 танка и били пленени около 2,000 души, предимно канадски войски.

Отъ действието на германската артилерия и въздушнитѣ сили били потопени: 7 голѣми десантни кораба, 4 изстрѣбителя, 2 торпедоносца и 1 торпедна лодка. Тежко повредени били: 4 кръстосвача, 4 изстрѣбителя, 4 торпедни лодки и 5 десантни кораба.

24 АВГУСТЪ: Нѣмски подводници съобщили за потопяването въ Атлантически океанъ и Караибското море на 17 кораба съ общо 107,000 бр. р. тона, отъ които 11

кораба съ 64,000 тона отъ състава на корабни кервани. Два други кораба били тежко повредени отъ торпедни удари.

25 АВГУСТЪ: Японски морски сили потопили въ водитѣ около Австралия три неприятелски превозни кораби.

Въ морския бой край Солсмонситѣ острови били потопени два американски самолетоносача, като билъ тежко повреденъ и единъ линейенъ корабъ. Японцитѣ загубили единъ самолетносачъ и единъ изстрѣбитель.

29 АВГУСТЪ: Действащитѣ въ Черно море край Кавкаското край-брѣжие нѣколко италиански торпедни лодки атакували и потопили една руска канонерна лодка.

При Диепъ англо-американцитѣ загубили общо 14 кораба, 127 самолета и дали 2,195 пленника.

30 АВГУСТЪ: Въ Сръдиземно море, край северния африкански брѣгъ билъ потопенъ единъ английски подводникъ.

31 АВГУСТЪ: Главното нѣмско командване съобщило, че въ Атлантически океанъ, въ Караибско море и въ водитѣ западно отъ Африка, германски подводници потопили 30 кораба възлизащи общо на 181,000 бр. р. тона.

Презъ цѣлия месецъ августъ отъ нѣмскитѣ въоръжени сили били потопени всичко 125 кораба съ общо 808,100 бр. р. тона, отъ които: отъ действието на подводницитѣ 667,184, отъ торпеднитѣ лодки 32,000 и отъ въздушнитѣ сили 109,000 бр. р. тона.



МОРСКИ ВЕСТИ

Постройката на новъ докъ въ Капщадъ.

Английското правителство възнамява да построи нови докови съоръжения въ Капщадъ, необходими за обслужване и улеснение корабите извършващи корабоплаването между Англия и пристанищата на Индия и Австралия.

Общата стойност на новите докови постройки ще възлиза на около 850,000,000 лева. Машинните устройства на дока, възлизащи на около 300 милиона лева били вече готови и въ близко време щали да бъдат изпратени от Англия въ Капщагъ.

Новостроящият се докъ притежава следните размери: дължина 305, широчина 42 и дълбочина около 14 метра.

Предполага се докът, чийто постройка се работи усилено, да бъде напълно завършен след две и половина години.

Рекордна цена на търговски корабъ.

Споредъ сведения помѣстени въ чуждоstrанныя печатъ, въ Лондонъ билъ продаденъ единъ старъ, притежаващъ петнадесетъ годишно съществуване корабъ отъ 8,500 бр. р. тона, за рекордната цена възлизаща на 300,000,000 лева.

Сжиятъ корабъ презъ 1939 год. струналъ 100 милиона лева, а готовата постройка въ мирно време била само 18 милиона лева.

Това обстоятелство показва, че голѣмата необходимостъ отъ притежанието на търговски кораби увеличило 20 до 30 пжти тяхната първоначална парична стойностъ.

Въпрѣки взетите мѣрки отъ английска и американска страна за ограничаване посжпването на корабите, продажната цена на последните презъ време на войната била увеличена отъ 60 до 80%.

Дори и за старите кораби, което притежавали продължителна служба и поради това били съ износени корпуси и механизми сж определени баснословни цени. Така, за единъ корабъ съ 46 годишна служба били заплатени по 33,000 лева за тонъ, а постройката на всеки новъ корабъ струва вече по 24,000 лева на тонъ.

Дадените кратки данни относно достигната рекордна цена на търговски кораби показватъ, до каква голѣма степенъ се чувства нуждата отъ кораби за извършването на различните видове презморски превози.

Сдружение за издигане на потънали кораби.

Споредъ сведения отъ Токио? 5 японски корабостроителни и индустриални сдружения сж основали ново сдружение имащо за задача да издигне на водната повърхност потъналите следствие на военните действия различни кораби въ водите на Тихия океанъ.

Основниятъ капиталъ на сдружението, който е единъ милионъ иени ще бъде засиленъ отъ държавата съ 10 милиона иени.

Предполага се отъ извлечените потънали кораби да бъдатъ доставени значителни количества строителни и др. материали.

Разширение на пристанището Виго.

Въ настоящее време се извършватъ усилено работите по разширението и подобрене на испанското пристанище Виго, за което е отпусната сумата отъ 18 мил. пезети.

Наредъ съ предвиденото разширение на рибарското пристанище, подобренито на техническите и др. съоръжения, ще бъде построенъ и единъ съвремененъ докъ.

За разширението на различните складове и хладилни помѣщения била предвидена сумата отъ 28 милиона пезети.

Въстановяване дейността на една испанска корабостроителница.

Съгласно сведенията отъ чуждоstrанныя печатъ, испанската корабостроителница въ Ларохъ, испанско Мароко, наново била въстановена и започнала своята дейностъ. Първиятъ заложенъ въ постройка рибарски корабъ отъ 200 бр. р. тона е спуснатъ вече на вода. На негово мѣсто билъ заложенъ другъ рибарски корабъ отъ същата голѣмина.

Настоящото състояние на испанския търговски флотъ.

Споредъ последните сведения испанскиятъ търговски флотъ се състои отъ 1,056 различни по голѣмина търговски кораби, възлизащи общо на 1,060,000 бр. р. тона.

Опредѣлените за извършване на далечното презморско корабоплаване кораби пълзизатъ на 307,000 бр. р. тона, 565,000 тона кораби обслужватъ крайбрѣжното корабно съобщение, 102,000 тона кораби сж на държавна служба, а 250,000 тона кораби извършватъ движението въ пристанищата.

Плаващъ докъ за пристанището Наталъ.

Въ бразилското пристанище Наталъ била започната пострйката на голѣмъ плаващъ докъ.

Следъ окончателната постройка на дока, последниятъ ще може да бъде използванъ за извършване поправките на англо-американските военни и търговски кораби.

Стопанисване корабостроителниците въ Шангхай.

Както корабостроителниците, така и доковите съоръжения въ Шангхай сж минали напълно въ японско владение.

Шангхай ще бъде корабостроително сръдище за пострйката главно на търговски кораби отъ по 4,200 бр. р. тона. Машините и котлите за тия кораби ще бъдатъ изработени отъ съществуващите въ Шангхай машинни фабрики, бивше английско притежание.

Стопанисването на корабостроителницата е започнало вече и презъ втората половина на декември били заложени въ постройка предвидените въ изработената японска корабостроителна програма кораби.

Необходимите строителни материали ще бъдатъ доставени отъ мѣстния пазаръ.

Въ миналото, въ корабостроителниците на Шангхай били строени само рѣчни канонерки и кораби, обслужващи корабоплаването въ рѣката Янцзикиангъ и по китайското крайбрѣжието.

Разчистване корабните останки въ турските териториални води.

Започната била работата по разширение на турското пристанище на Черно море, Ерегли, и пригодяването му за бързотното оварване корабите съ каменни вжглища изкопани отъ близката каменовжлена областъ.

При действието на дълбачките за увеличение на дълбочината и разчистване на пристанището и водните пжтища къмъ него отъ пѣсѣчни и др. наноси, били открити множество останки отъ потънали кораби.

Поради това за разчистване на откритите корабни останки въ турските териториални води около това пристанище, въ народното събрание билъ гласуванъ първоначаленъ кредитъ отъ 7 милиона лева, необходими за посрещане първите разходи по тази работа.

Нова турска корабостроителница въ Мраморно море.

Въ турското министерство на съобщенията били извършени проучвания и изработени вече необходимите планове за построяването на една нова и напълно съвременна корабостроителница на островъ Павли въ Мраморно море.

Първите подробни проучвания на местността и земните изкопи за залагане основите били завършени вече.

Предполага се въ близко време да бъде предложенъ на гласуване отъ народното събрание необходимия кредитъ за започване градежа на корабостроителницата.

Нови кораби за Швейцарския флотъ.

Както е известно, Швейцария разполага съ собственъ търговски флотъ корабите на който се използватъ за извършването на швейцарската външна търговия. За нуждите на последната обаче, разполагаемите кораби се оказали недостатъчни. Швейцария има нужда отъ по-вече кораби, набавянето на които при настоящата оскъдница на корабенъ тонажъ е извънредно трудно. Поради това, швейцарското правителство решило да възложи на различни испански корабостроит. построяването на известенъ брой нови търговски кораби, тъй като купуването на макаръ и твърде стари кораби отъ чуждите държави било вече почти невъзможно.

Водени били преговори и постигнато е споразумение, корпусите на корабите да бъдат построени въ Испания, а вътрешното достъпяване на корабите и необходимите за тяхъ машини и механизми да бъдат изработени въ швейцарски фабрики.

Предвидено било да бъдат построени главно 6,000 бр. р. тонни тър-

говски кораби, които да бъдат завършени въ продължение на две години.

Съ построяването на новите търговски кораби, швейцарският търговски флотъ ще бъде значително увеличенъ.

Улесняване на японското корабостроене.

Въ японското морско министерство били подробно проучени възможностите за бързата и опростената постройка на търговски кораби.

За улеснение на корабостроенето били изработени необходимите планове и упътвания, споредъ които съществуващите корабостроителници тръбвало да залагатъ въ градежъ само одобрените деветъ вида търговски кораби, при които било възможно прилагането на серийната постройка.

Опредѣлени били петъ голѣмини на товарни кораби, предимно отъ 4,950 до 6,300 бр. р. тона; корабите предназначени за превозъ на течни горива били три вида: отъ 1,000, 5,000 и 10,000 бр. р. тона, а за превозъ на зърнени храни билъ опредѣленъ само единъ видъ кораби, притежаващи 5,500 бр. р. тона.

Подновяване на турското крайбрежно корабоплаване.

Въ последно време турското крайбрежно корабоплаване между пристанищата въ Черно море на северния малоазиатски брягъ било подновено.

Следствие на военните действия въ района на Черно море това корабоплаване за продължително време бѣ преустановено, поради което въ турските пристанища били складираны голѣми количества различни товари, които не сж могли да бъдат превозени по другите съобщителни средства.

Така сжщо било подновено и кора-

боплаването въ Егейско море, главно въ турските териториални води.

Съ възстановяване на корабните съобщения между различните турски пристанища, ще бъде улеснена до найголяма степенъ, бързата, лесна и евтина стокоразмѣна между турските крайбрежни селища и сѣдищата на економическия животъ на страната.

Извличане на „Нормандия“.

Извършените опити за извличане отъ водата на потъналата въ Ню-Йоркското пристанище вследствие на пожаръ, голѣмъ французски презокеански пътнически корабъ „Нормандия“ (83,000 бр. р. т.), въпреки положените усилия, не сж дали очакваните резултати. Въпреки това обаче, работите по извличането на тоя грамаденъ корабъ сж били изоставени.

Устроени били множество повдигателни средства и 75 водолаза непрекъснато били заети при подготовката за издигане на кораба върху водната повърхност. Работата на водолазите била много затруднена, тъй като корабътъ билъ дълбоко затъналъ въ дебелия пластъ тиня на пристанището.

Предполага се, че при усилената работа „Нормандия“ ще бъде извлечена отъ дъното на пристанището едва следъ 18 месеца, което ще бъде свързано съ разхода на много милиона долара.

Ново панамериканско корабоплавателно сдружение.

Съгласно оповестените въ чуждестранния печатъ сведения, въ Съединените щати било образувано ново панамериканско корабоплавателно сдружение, имащо за задача, да осигури корабоплавателните съобщения между различните пристанища на американските държави, главно между тяхъ на Съединените щати и Бразилия.

Основниятъ капиталъ на сдружението възлиза на около единъ милиардъ лева.

Основането на това сдружение било наложено следствие голѣмата необходимостъ отъ наличието на достатъченъ корабенъ тонажъ за извършване подвоза на различни суровини и други първични материали, за американските индустриални сѣдища.

Сдружението ще разполага съ търговски флотъ състоящъ се отъ 100 вътрохода, съ главно седалище въ пристанищата на Карибското море.

Голѣмата опасностъ отъ резултатите действия на нѣмските подводници е заставила Съединените щати да използватъ за извършване на стокпревоза малки и лесно построявани вътроходи.



К Р А Й Б Р Ъ Г А.

*Подухва втърпът и леко
раздвижва тъмните води...
А облак чайки се извива
надъ синята безкрайна нива
и чезне във висини...*

*Припада вечерь надъ морето —
угасва всъщ свѣтъль зракъ...
Въ безкрая, неиде... ширинето
се слива сякашъ съсъ небето
и чезне въ нощни мракъ...*

*Безмълвна се заслѣй луната —
блещукатъ будните звезди...
Отекватъ тамъ... далечъ греблата
и пѣсень тиха и позната
изпѣва въ мигъ гърди...*

Любомиръ М. Щеревъ

ФАНТАСТИЧНИЯТЪ ГМУРКАЧЪ

Има избраници въ живота, които се броятъ на пръсти. Поне въ своя поминъкъ, гмуркачътъ Станчо бѣше избранникъ. Но, трѣбаа да се поясни, че този чудноватъ приятелъ и победителъ на тъмните морски дълбочини — съвсемъ не бѣ съпътствуванъ отъ шумната слава, която заслужено би красила младенческото му чело...

Безименъ и неизвестенъ, чуждъ за свѣта — Станчо живѣеше съ скръбта на беднякъ и мъченикъ и съ радостта на воленъ бродникъ изъ синята пустиня, сподѣлящъ сждбата на своите другари отъ делфиноловната лодка „Успѣхъ“.

Двадесетъ и седемъ годишенъ, той правѣше впечатление на човѣкъ, отдавна надхвърлилъ срѣдата на жизнения пѣтъ.

Широките му гачи, достигащи до колѣна, откриваха болезнено надебелените и силно изпъкнали, подобно гърчещи се змии, вени на пѣвия му кракъ, а износената му безржавна риза притулваше едно неиздържано отъ спортна гледна точка тѣло: жиливо и обезформено отъ работа, далечъ не приличащо на съвършено изваяните аполоновски тѣла на бисероловците отъ южните морета.

Заекващъ, съ трудностъ говорѣше този синъ на българското Черноморие. И какво отъ това? — Задачите на неговото странно и опасно поприще изискваха много нѣща, но не и умѣние да се говори красноречиво... Когато понечваше да стреля, когато се хранѣше или пѣкъ отдѣляше съ страховтно острия ножъ маснатата обвивка отъ делфиновите тѣла — изкуството и предимствата на лѣвата ржа предъ дѣсната сочеха въ неговото лице настоящъ лѣвакъ...

Би ли се намѣрилъ нѣкой да оспори изкуството на гмуркачътъ Станчо: единствено, неподражаемо, фантастично?...

Благословенъ отъ Бога е живота — тази велика борба за съществуване, този неспиренъ двубой, въ който правото принадлежи на силния. И за да спечелятъ това право, ловците на делфини трѣбваше да се покажатъ по-силни отъ своите жертви. Ако мотористътъ бѣше

стражъ на движението, за да е възможно съперничество съ летящите врегеновидни тѣла на водните акробати — делфините, — ако кърмчията съ умѣла сръжностъ чъртаеше невѣроятни лжкатушки съ послушно кърмило, сполучливо следващъ целта на лова, ако стрелецътъ съ окоето на орелъ и съ изкуството на чародей отмѣрваше и олучваше своята жертва, — и ако изобщо цѣлата обслуга бѣ длъжна да изнесе дѣлото на тази морска ловитба, споредъ силите и знанията си — сътрудничесвото на Станчо-гмуркачътъ бѣ отъ първа необходимостъ.

— Станчо, Станчо — скачай! — това бѣше злоещата заповѣдъ на делфиноловците, отправена съ диващи викове къмъ настрѣхналия двоумящъ се гмуркачъ, който въ тия мигове на озвѣреностъ не биваше нищо повече отъ едно ловно куче или безпомощенъ нещастникъ, осъденъ да се хвърли въ огъня, въ прѣки всичко. Разбира се, на Станчо не бѣше забранено да бѣде настрѣхналъ и колебливъ, но забавянето му въ подобни решителни случаи граничеше съ непоправима грѣшка.

И той политаеше извънъ стената на лодката, ржководенъ отъ кървавата следа на ранената, бѣгаща съ сетни сили жертва. Започваше се сжабоносно отчаяно преследване подъ водата, когато следъ всѣки мигъ зеленосивата багра на горните водни пластове ставаше все потъмня, а неясните, мътни очертания на затавящия делфинъ все повече се сливаха съ общата мъглевина на бездънното морско царство. Съ тласците на краката си Станчо отмѣрваше изплаваното разстояние.

Въ такива случаи, кратките мигове ставаха вѣчностъ — и затрудненото дишане до спукване на сърдцето бѣше една злокобна вѣстъ, докосваща не слуха, а сърдцето, живещъ на глухия, фантастиченъ, и все пакъ съ тѣнна човѣшка плътъ, гмуркачъ.

Но другъ зовъ — зовътъ на все-силния животъ, благословенъ отъ Бога и осветенъ отъ подвижитъ на хероите, въ състояние да заглуши стѣпките на приближаващата смъртъ съ своята победна пѣсень — пове-

ляваше, молѣше, обадеждаваше.

И Станчо, сжизинско олицетворение на страданиято и подвига — трѣбваше да се отгасне изъ живота, трѣбваше да извърши и най-невъзможното чудо! Защото, неговиятъ вѣроятенъ неуспѣхъ не би билъ неуспѣхъ ниятъ опитъ на страстенъ спортистъ или несръченъ ученикъ, а несполучлива стѣпка къмъ насжщия хлѣбъ...

Изнемощѣлъ поради загубената кръвъ, неочакващъ враждебно преследване, делфинътъ, този владетелъ на водните простори трѣбваше все по-бавно да затыва, докато умиращъ или полуживъ бѣдѣше заловенъ отъ своя чудноватъ преследвачъ.

Смъртно блѣдъ, но съ очи свѣтащи съ тържествуващата радостъ на победителъ, гмуркачътъ Станчо изплуваше на водната повърхностъ, за да бѣде прибранъ ведно съ улвената жертва въ делфиноловната лодка „Успѣхъ“, преобразила се на смъртно обиталище за простреляния едротѣлъ властелинъ на черно-морското рибно царство — делфинътъ.

И само веднажъ ли и само десетъ пѣти ли Станчо биваше действащо лице въ романтично суровата драма, наречена „Ловъ на делфини“, съ тежката задача на свесобразенъ, първобитенъ ловецъ?...

Нѣма да забравя неговиятъ образъ, изтъканъ отъ страданиято на едно безподобно поприще, белязанъ отъ величието на другаруващите съ стихите, побеждаващи стихите.

А когато размислямъ надъ неспирния устремъ на нечетните люде къмъ свѣтовните води, това дете на морето се възправа като нержководенъ съсѣдъ, пазещъ съкровищата на всичките моряшки сърдца, сърдцата на всички залутани по неизбродната синя пустиня. Тогава... Тогава моите думи, посветени на фантастичния гмуркачъ и приказно смѣлия, морякъ Станчо — чувствувамъ ги като праздни звуци. Само моите молитви, които шепта за моряците въ най-избраните мигове на моя възторгъ предъ великите безимени подвизи въ човѣшкото всѣкидневие, оставатъ едничкия срдечно чистъ изразъ на почитъ, възхвала и любовъ!

Крумъ Кънчевъ

КНИЖОВНО СЪОБЩЕНИЕ

Излъзоха отъ печатъ и се пускатъ въ продажба най-новитѣ творби на морския писателъ Крумъ Кънчевъ

„ПРИ НАШИТѢ МОРСКИ ВЪЛЦИ“

разговори съ български моряци

ЦЕНА 100 лв.

„ОТЪ ПАЛУБАТА“

книга за моряшкия подвигъ

ЦЕНА 35 лв.

На абонатитѣ на „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ дветѣ книги се изпращатъ срещу 100 лв., внесени на пощенска чек. смѣтка № 7893 — Крумъ Кънчевъ ул. „Раковски“ 45 Варна.

ДЪРЖАВНИ МИНИ
КАМЕНОВЪЖГЛЕНИ МИНИ

Перникъ-Бобовъ-долъ-Марица

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЪЖГЛИЩА И БРИКЕТИ
ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ и въ
Старо-загорската електрификационна областъ

По специални износни цени

ВНОСКИ И ПОРЪЧКИ ЗА ВЪЖГЛИЩАТА И БРИКЕТИ СЕ ПРАВЯТЪ НАВСЪКЪЖДЕ ВЪ
СТРАНАТА, ЧРЕЗЪ:

1. Българската народна банка—преводна служба
2. Българската земеделска и кооперативна банка—преводна служба
3. Телеграфо-пощенскитѣ станции—чекова смѣтка № 50
4. Популярнитѣ банки
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситѣ на Държавнитѣ мини

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно да се пише
отдѣлно писмо уведомление отъ страна на клиентитѣ.

Главната Дирекция на Държавнитѣ мини въ гр. Перникъ

Агенция на минитѣ въ София, ул. „Раковска“ № 90—телефонъ 2-18-49

Складъ за брикети и Бобовъ-долски въжглища София—гара Перловецъ—телеф. 2-03-90