

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ  
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ  
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,  
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

# МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДРУЖЕМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОКРЪТА И ОБЩОРА  
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

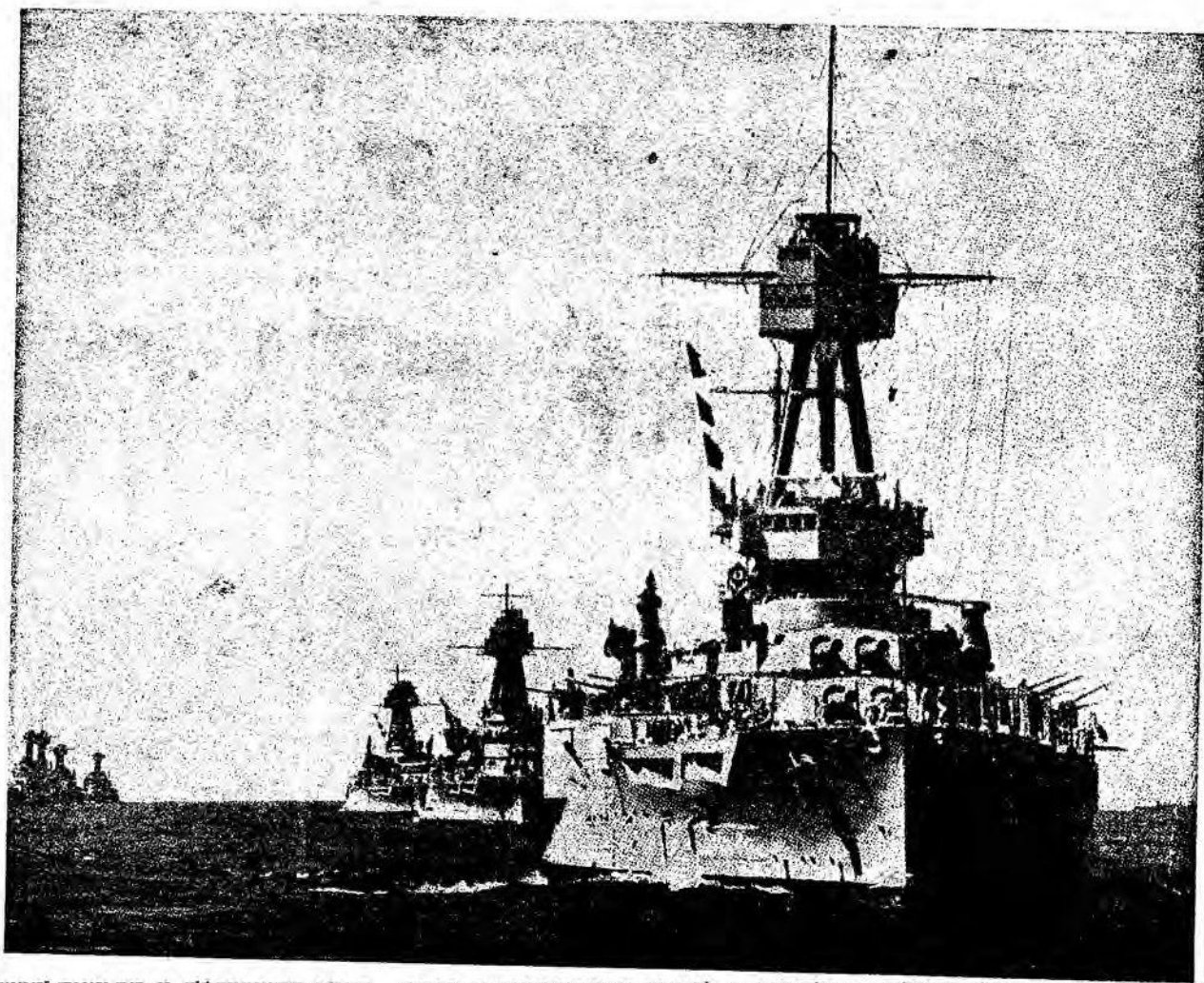
Година VIII.



Варна 15. априлѣ 1942 год.

Брой 167.

НЕ ЧАКАЙ ~~УДАРЕ~~ <sup>УДАРЕ</sup> ДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ НАПАДНАТЪ,  
ЗАЩОТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖЕДНѢШЪ.



КАЛЕНДАРЪ НА  
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 4 мартъ 1665 год. Англия, въ стремението си да сломи могъществото на Холандия, обявила война и изпратила своя флотъ за блокиране холандските брѣгове и пристанища. Британскиятъ флотъ въ това време се състоялъ отъ 135 вътрохода, а Холандия разполагала съ 111 бойни кораба.

— На 5 мартъ 1940 год. английски морски сили извършили набѣгъ къмъ островитѣ на северна Норвегия въ чийто води срещнали и потопили нѣколко норвежки и германски рибарски кораба, като пленили обслугитѣ имъ.

— На 8 мартъ 1940 год. една германска флотилия торпедни лодки срещнала и атакувала край английскитѣ брѣгове силно охраняванъ корабенъ керванъ, като потопила два британски изстрѣбителя по 1090 тона и 10 търговски кораба съ общо 40,600 бр. р. тона.

— Презъ нощта на 9 срещу 10 мартъ 1904 год. презъ време на руско-японската война, се завързало ожесточено сражение между руски и японски изстрѣбители. И дветѣ страни получили тежки снаряжни попадения. На следния денъ заранъта японскитѣ изстрѣбители успѣли да завладѣятъ тежко повредения и изоставенъ руски изстрѣбитель „Решителный“, който билъ взетъ на вълѣкло.

Кръстосвачитѣ „Новикъ“ и „Аскольдъ“, подъ водителството на адмиралъ Макаровъ отплували отъ пристанището Портъ-Артуръ за подкрепа на оттеглилитѣ се руски изстрѣбители. Така сжщо пристигнали и японски кръстосвачи, поради което прекратеното сражение наново се започнало. „Решителный“ билъ потопенъ, а японскитѣ кораби, които били тежко засегнати въ борбата, били принудени да се оттеглятъ отъ мѣстото на сражението.

— На 12 мартъ 1795 год. въ залива на Генуа се завързало сражение между француския и британски флоти, което сражение продължило до 14 мартъ. Францускиятъ флотъ, който се състоялъ отъ 15 линейни кораба съ войска отъ 6,000 души, ималъ за задача да завладѣе островъ Корсика. Намиращитѣ се обаче въ Ливорно английски морски сили, научили своевременно за предстоящитѣ действия и излѣзли въ открито море за срещата си съ врага. Два отъ францускитѣ кораби били сразени. И дветѣ сражаващи

една нѣмска торпедна лодка намираща се въ разузнавателенъ походъ неочаквано срещнала въ Северно море единъ английски изстрѣбитель, когато атакувала и успѣла да потопи.

— На 21 мартъ 1801 год. английскиятъ флотъ, подъ водачеството на адмиралъ Паркеръ въ съставъ 53 единици, между които и 20 линейни кораба и други превозни такива съ десантни войски се появили предъ брѣговетѣ на Дания и проникнали въ тѣснината Катсгатъ, като се закотили предъ двата протока Белтъ и Зундъ.

Задачата на тоя британски флотъ била, да бжде упражненъ натискъ върху Дания за получаване на свободенъ пропускъ въ Балтийско море.

— На 22 мартъ 1941 год. действащата въ северната частъ на Атлантически океанъ германска ескадра линейни кораби потопила 22 английски търговски кораба възлизащи общо на 116,000 бр. р. тона.

— На 26 мартъ 1904 год. презъ нощта, четири японски преградни кораба, придружени отъ една бойна ескадра се приближили къмъ Владивостокъ съ задача, чрезъ потапянето си да задрѣстятъ входоветѣ на пристанището и възпрепятстватъ съ това излизането на руския флотъ за действия въ открито море.

Поради добре устроената руска стражна служба въ водния районъ предъ Владивостокъ, японскитѣ кораби били своевременно забелязани и три отъ тѣхъ, преди достигането входоветѣ на пристанището били потопени чрезъ съсредоточения артилерийски огънь на стражнитѣ кораби. Само преградниятъ корабъ „Ионейма Мару“ сполучилъ да се промъкне и приближилъ къмъ пристанището, обаче билъ ударенъ отъ едно торпедо и потъналъ, безъ да успѣе съ това достатъчно надеждно да задрѣсти плавателния пътъ къмъ Владивостокъ.

— Презъ нощта на 26 срещу 27 мартъ 1941 год. леки италиански торпедни сили, предимно торпедни лодки отъ островитѣ на Додеканеза, атакували намиращитѣ се на котва въ залива Суда на островъ Критъ множество английски и гръцки военни и търговски кораби. Въ прѣки силната защита, много отъ атакуванитѣ кораби били засегнати отъ торпедата. Следъ атаката италианскитѣ кораби благополучно се завърнали въ своитѣ упорни срѣдища на островитѣ въ източната частъ на Срѣдиземно море.

— На 30 мартъ 1801 год. намиращиятъ се предъ протоцитѣ Бентъ и Зундъ английски флотъ, следъ упорита борба сломилъ съпротива

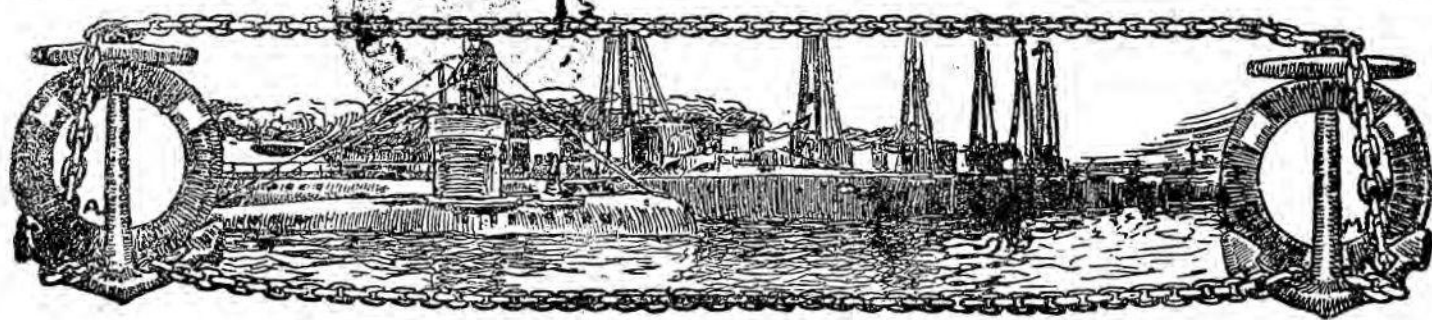
## П О Щ А

Уредничеството на вестника благодарно за следнитѣ получени дарения:

1. Отъ Асенъ Д. Кантарджиевъ, гр. София . 200 лв.
2. Бойка Д. Христова отъ с. Дробнижна, Иван-ловградско . . . . . 100 лв.
3. Владимиръ Юрановъ Мицовъ, Морско училище, гр. Варна . . . . . 50 лв.
4. Цековъ, гр. Карлово . 50 лв.
5. Стойко Халачевъ, Морско училище—Варна . 50 лв.
6. Георги Н. Маневъ отъ гр. Варна . . . . . 50 лв.
7. Петъръ Г. Данаджиевъ, отъ гр. Габрово . . . . . 50 лв.
8. Никола Бръснаровъ, отъ гр. София . . . . . 50 лв.
9. П. В. Стоенчевъ, отъ гр. Стара Загора . . 30 лв.
10. Любенъ П. Димитровъ, отъ гр. Шуменъ . . . . . 30 лв.
11. Маринъ Бъчваровъ, отъ гр. Шуменъ . . . . . 30 лв.
12. Димитъръ Славовъ Димитровъ, с. Александрово, Търговишко . . 25 лв.
13. В. Недѣлчевъ, с. Юперъ, Кубратско . . . . . 25 лв.
14. Сава Т. Манчевъ, отъ с. Беброво, Еленско . 20 лв.
15. Иванъ Касидовъ, Варна . 20 лв.
16. Милко Д. Драганчевъ, с. Беброво, Еленско . 20 лв.
17. Борисъ Живковъ, отъ с. Орсоа, Ломско . . 20 лв.
18. Борисъ М. Абаджиевъ, отъ гр. Шуменъ . . . . . 20 лв.
19. Иванъ С. Памукчиевъ, с. Беброво, Еленско . 20 лв.
20. Ненко Ст. Джамджиевъ, отъ гр. Шуменъ . . . . . 20 лв.
21. Тодоръ В. Куцаровъ, отъ гр. Шуменъ . . . . . 20 лв.
22. Асенъ Василевъ Стефановъ, отъ гр. Плъвенъ . 20 лв.
23. Добри А. Мумджиевъ, отъ гр. Пловдивъ . . . 20 лв.
24. Недю Еневъ, Шуменъ . 20 лв.
25. Гана Ст. Вълчева, отъ гр. Луковитъ . . . . . 15 лв.
26. Димитъръ И. Продановъ, с. Синделъ, Провадийско . 15 лв.
27. Иванъ Ц. Спасовъ, отъ с. Дълбокъ-долъ, Троянско 10 лв.

Поради поскъпване на печатарскитѣ материали и увеличение тиража на вестника, желателно е четцитѣ, които получаватъ „Морски Прегледъ“ отъ много години, да изпратятъ скромното си дарение за посре-





## БОРБА ЗА ТОНАЖЪ

Благополучниятъ завършекъ и победниятъ изходъ въ настоящата ожесточена свѣтовна борба е въ пълна зависимостъ и тѣсна връзка съ владението на морскитѣ пѣтища.

За гигантскиятъ двубой по различнитѣ сухоzemни фронтове: въ Европа, въ многобройнитѣ острови на Тихия океанъ, въ Азия и Индия и по северното крайбрежие на Африка, сж необходими огромни войскови маси и грамадни количества бойни, горивни, хранителни и др. материали. Навременното попълване на разходванитѣ припаси, материали и излѣзлитѣ отъ строя бойци съ нови такива изиска наличието на достатъченъ брой превозни сръдства, първични материали и суровини. А знайно е, че значителна частъ отъ суровинитѣ и всичко, което е необходимо за живота и боя на сра-

далечнитѣ презморски първоизточници, отъ гдето се пренася по воднитѣ пѣтища, чрезъ многобройнитѣ търговски и превозни кораби.

Рускитѣ пѣтища въ Европа не биха могли да оказватъ съпротива, ако не бѣха снабдявани съ военни материали по презокеанскитѣ пѣтища презъ Мурманскъ и Персийския заливъ; Япония не би могла да проведе своитѣ победоносни действия, ако не бѣ спечелила морското господство, а съ това и свободата на воднитѣ пѣтища, необходими за пренасянето на своитѣ войски. Германо-италианскитѣ и британскитѣ войскови части действащи по североафриканското крайбрежие, не биха могли да се задържатъ на своитѣ позиции, ако не бѣха продоволствани на време по море и засилвани съ подкрепления. Сж съществуватъ още реди-

чертаватъ нагледно важността на воднитѣ пѣтища за провеждането на различнитѣ и всестранни действия въ великанския свѣтовенъ сблъсъкъ.

Всѣкога, както въ древното минало, така и въ настоящо време, стремежътъ за владението на морскитѣ пѣтища е съставлявалъ най-главната първопричина за кръвопролитнитѣ войни между народитѣ.

Настоящето ожесточено свѣтовно стълкновение въ сжшность е борба за свободното и възможно използване на воднитѣ пѣтища, борба за тонажъ, отъ изхода на която зависи въ голѣма степенъ и спечелване на победата.

Свободата на воднитѣ пѣтища и наличието на достатъченъ корабенъ тонажъ съставляватъ изключителната възможность на воюващитѣ народи да се снабдятъ съ всичко не-

# МОРСКА МИСЛЪ

## ОБЕДИНЕНА БЪЛГАРИЯ И МОРСКАТА ИДЕЯ

Като последица от миналите войни на Балкана, българският народ бѣ разпокъсанъ и прикованъ върху скалата на неправдата и страданията. Родината бѣ заставена да се откаже дори и отъ земи, чийто български произходъ бѣ признатъ и отъ самитѣ ни съседни държави.

Освенъ това, въ народа бѣ заседнало убеждението, че отъ неговата срѣда не бѣ възможно да бждатъ излъчени синове, които да се проникнатъ отъ сжщността на морското дѣло и достойно да защитаватъ българскитѣ морски интереси.

Ако до сега, благодарение на особено положение, което нашата страна заемаше спрѣмо своитѣ съседни, българският народъ проявяваше незаинтересованостъ къмъ морското дѣло, въ настоящо време, когато обединена България опира на Бѣлото море и морскитѣ ни граници значително сж удължени, не трѣбва вече да се върви по сжщитѣ стѣпки както въ миналото.

Необходимо е всички родолюбиви синове на родната земя да се проникнатъ отъ необходимостта за морска обнова и иматъ ясна представа относно морскитѣ задачи на

възобновена България, защото, тѣзи задачи не сж ни най-малко помаловажни отъ останалитѣ държавни грижи за бждещето преуспѣване на страната.

Съзнаването сжщността на морската идея и необходимостта отъ нейното развитие и прокарване всрѣдъ широкитѣ народни маси, всѣкога сж съставлявали твърдата и положителна основа за всестранния напредѣкъ на народитѣ граничащи съ водната стихия и широко използващи морскитѣ пѣтища.

Сжществуватъ редица примѣри въ това направление, установяващи нагледно възхода, който е осществявала дадена държава при едно правилно и умѣло ръководене на морскитѣ си сждбини.

Знайно е, че до подобни постижения се дохождало тогава, когато всѣка народностна общностъ, не само е имала ясна представа относно морскитѣ въпроси, но и всѣка една нейна личностъ е влагала поне малка амбиция и предприемчивостъ за провеждане на морското дѣло.

А подобна проява въ нашата страна до сега едва бѣ забележима, макаръ, че въ тая насока сж били из-

вършени много опити, обаче, всѣкога се дохождало до не напълно съгласувани усилия, между народа и народностнитѣ водачи. Защото извѣстно е, че единствено ръководнитѣ и отговорни дейци въ една страна иматъ всѣкога условията и възможността за разбиране необходимостта и намиране срѣдствата за убедителното насаждаване на морската идея, по пѣтя на останалитѣ морски държави.

Усилията, които държавата полага въ това отношение трѣбва да бждатъ ясно оценени отъ всички, безъ разлика на обществено положение, защото това е най-правия пѣтъ, който е билъ следванъ до сега отъ всички морски народи, който пѣтъ всѣкога е водилъ къмъ свѣтлитѣ хоризонти на обновата и благополучието. Така при държава, народъ и общество, проникнати здраво отъ тази мисль, и отъ сжщността на морската идея, България ще крачи напредъ къмъ все по-голямъ напредѣкъ, културно и стопанско превъзможване и пълно благополучие.

Емилъ Г. Дзелезовъ

## ТЪЖЕНЪ ПОМЕНЪ

Когато на 12 априль сутринята деньтъ начеваше своя ходъ, неочаквано завършиха житейския си пѣтъ

Ефрейторитѣ

**Стоянъ Яневъ Илиевъ**

24 год. роденъ въ с. Игнатиево — Варненско

и

**Георги Тодоровъ Атанасовъ**

22 год. роденъ въ с. Лозарево — Карнобатско

Съ тѣхната внезапна и ранна смъртъ, Черноморскиятъ флотъ губи едни наистина доблестни и преданни свои моряци, които съ жаръ прегърнаха морското дѣло и дадоха младенческитѣ си сили за достойно изпълнение на воинския си дългъ къмъ Царъ и Родина.

Споменътъ за вѣрната и преданна служба на младитѣ моряци, благиятъ имъ характеръ и проявата на искрено другарство, ще живѣе вѣчно въ натъженитѣ сърдца на тѣхнитѣ съслуживци.

Поклонъ предъ тѣлнитѣ останки и свѣтлата паметъ на скжпитѣ покойници!



## ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ ДЕКЕМВРИ М. Г.

2 ДЕКЕМВРИ: Италианското главно командване съобщило, че италианските морски сили в Средиземно море потопили предъ Тобрук един английски лек кръстосвач от вида на „Ашота“.

През ноемв. британският флот загубил: 1 самолетносач, 1 кръстосвач, 2 изстрѣбителя, 4 торпедни лодки и 2 стражни кораба. Освен тия бойни единици били потопени 48 търговски кораба, възлизащи на 231,870 бр. р. тона.

До началото на декември 1941 г. английският търговски флот загубил общо 41,000 моряци, които трудно биха могли да бъдат замѣстени с други моряци.

3 ДЕКЕМВРИ: Нѣмското главно командване на въоръжените сили съобщило, че спомагателният кръстосвач „Корморан“, действащ в свѣтовните океани, до края на ноември потопил общо 70,000 бр. р. тона неприятелски търговски кораби. Въ близост на Австралия, спом. кръстосвач срещнал и завързал сражение с кръстосвача „Сидней“, когото потопил. „Корморан“ също получил тежки повреди и потънал. Значителна част от обслужката му се спасила на австралийския брѣг.

4 ДЕКЕМВРИ: При опразването на Хангю, съветският превозен кораб „Сталин“ (12,000 бр. р. тона) с 6,000 души се натъкнал на минно поле и получил три минни взрива. Два нѣмски стражни кораба пленили и отвели „Сталин“ на вѣло в едно близко германско упорно сѣдище.

Съобщено било, че от „Корморан“ били спасени 320 души от обслужката, която попаднала в английски плен.

5 ДЕКЕМВРИ: Американското правителство оповестило грамадния военен план на Рузвелт споредъ който, до 1943 год. Съединените щати щѣли да разполагат с 10 милиона добре обучени войници, от които 5 милиона подготвени за изпращане в Европа и Африка. За завършването на плана били предвидени 110 милиарда долара.

6 ДЕКЕМВРИ: Германското главно командване на въоръжените сили съобщило, че нѣмските подводници потопили 25,500 бр. р. тона търговски кораби.

7 ДЕКЕМВРИ: Нѣмски миночистачни кораби завързали сражение с английски торпедни лодки и потопили една от тях.

8 ДЕКЕМВРИ: Японските морски сили потопили в Шанхай английската канонерка „Peterel“; Въ Иангте била пленена американската канонерка „Wake“.

Японски морски и въздушни сили

атакували американската база Пърл Харбър на Хавайските острови и потопили 2 американски линейни кораби, като повредили тежко: други 4 линейни кораба, 4 тежки кръстосвача и 1 самолетносач.

9 ДЕКЕМВРИ: Установено било, че въ Пърл Харбър на 8.XII. били потопени линейните кораби „Oklahoma“ (20,000 тона) и „West Virginia“ (31,800 тона).

10 ДЕКЕМВРИ: Край Малайското източно крайбрежие били потопени английските линейни кораби „Prince of Wales“ и „Repulse“.

Японските морски сили пленили около 200,000 бр. р. тона американски кораби и потопили един 15,000 тонен кораб за превоз на течни горива.

11 ДЕКЕМВРИ: Японското главно командване съобщило, че в сражението при Хавайските острови бил потопен самолетносачът „Lexington“ притежаващ водоизмѣстване 33,000 т. и 90 самолета.

При Филипинските острови били потопени 1 американски изстрѣбител, 1 подводник и 1 малък боеен кораб.

12 ДЕКЕМВРИ: Нѣмски подводници потопили 27,700 бр. р. тона английски търговски кораби.

13 ДЕКЕМВРИ: Японското главно командване съобщило, че бил потопен американският линейен кораб „Arizona“ и един английски изстрѣбител.

15 ДЕКЕМВРИ: От започване на Японо-американската война, японските морски сили потопили общо 350,000 бр. р. тона американски търговски кораби. При Филипинските острови бил потопен 1 американски подводник.

16 ДЕКЕМВРИ: Японците пленили американската канонерка „Tatara“.

В Средиземно море били засегнати от торпедата на един италиански подводник 2 английски кръстосвача, а един германски подводник потопил въ водите предъ Александрия един британски кръстосвач.

17 ДЕКЕМВРИ: Предъ Хонгконг японските морски сили потопили 1 американска канонерка и 6 торпедносеча.

Японското главно командване съобщило, че при Хавайските острови били потопени всичко 5 линейни кораба от вида на „California“, „Maryland“ и „Utah“, 2 тежки кръстосвача и 2 спомагателни кораба. Тежко били засегнати и повредени 3 линейни кораба от вида на „California“, „Maryland“ и „Nevada“, 2 леки кръстосвача и 2 изстрѣбителя, които кораби трудно биха могли да бъдат отново поправени. Повредени и поправими били: 1 линейен

кораб и 4 леки кръстосвача.

18 ДЕКЕМВРИ: Въ водите на Далечния изток били потопени 3 американски подводника.

В Средиземно море един нѣмски подводник потопил един английски кръстосвач от вида „Leander“.

20 ДЕКЕМВРИ: Нѣмски подводник съобщил за потопяването на 17,000 бр. р. тона английски търговски кораби.

21 ДЕКЕМВРИ: Японското главно командване на въоръжените сили съобщило, че до 20 декември били потопени всичко девет неприятелски подводника.

22 ДЕКЕМВРИ: Един от действащите въ Атлантически океан нѣмски подводници съобщил, че потопил английският самолетносач „Unicom“ притежаващ водоизмѣстване 14,750 тона. След потопяването на „Courageous“ (17.9.1939), „Glorious“ (8.6.1940) и „Ark Royal“ (14.11.1941), този бил четвъртият потопен британски самолетносач.

25 ДЕКЕМВРИ: Японците напълно завладели остров Уейк, въ близост на който били потопени два американски изстрѣбителя.

Нѣмски подводници съобщили за потопяването на 23,500 бр. р. тона неприятелски кораби.

26 ДЕКЕМВРИ: Въ Средиземно море, край бреговете на Либия нѣмски подводник потопил един английски изстрѣбител.

От 1 до 27 декември Англия загубила всичко 27 военни кораба.

Остров Хонгконг бил окончателно завзет от японските сили. Пленени били въ пристанището 21 търговски кораба и потопени: 1 подводник, 1 канонерка и 5 торпедон.

27 ДЕКЕМВРИ: Нѣмското главно командване на въоръжените сили съобщило, че нѣмски подводници потопили източно от Гибралтар 37,000 бр. р. тона кораби, движещи се въ керван.

28 ДЕКЕМВРИ: Въ Северно море бил потопен от английски бойни кораби нѣмският стражен кораб „Фон“.

29 ДЕКЕМВРИ: Японски подводници потопили въ водния район около остров Хаити 70,000 бр. р. тона неприятелски кораби, като повредили други 8 кораби възлизащи общо на 70,000 бр. р. тона.

Нѣмски подводници атакували предъ Либийския брѣг неприятелски корабен керван и потопили 9,000 бр. р. тона кораби.

30 ДЕКЕМВРИ: Около Филипинските острови японски морски сили потопили 1 изстрѣбител и 2 американски подводника.

В Черно море бил потопен един руски изстрѣбител.





# ВЕНЦ-МОСКА ИСТОРИЯ

## ВЪ ПОХОДЪ СЪ „АДМИРАЛЪ ШЕЕРЪ“

(Продължение от брой 166)

До настъпването на това време корабътъ трѣбваше да следва задъ кръстосвача или да бѣде взетъ на шѣкало, тъй като ежедневно изразходваше 85 тона каменни въглища, които трѣбваше да се пестятъ, за да може корабътъ самостоятелно да извърши дългото пътуване до родината.

На следния день стоманената птица отново се излитна за извършване на далечно разузнаване.

Докато водосамолетътъ се намираще въ разузнаване, командирътъ реши да използва времето за прехвърляне отъ „Дукеса“ върху кръстосвача на нѣкои ценни и необходими товари. За целта двата кораба постепенно намалиха скоростта и застанаха неподвижно единъ до другъ. Товарните стрели зароботиха трѣскаво и отъ хладилните помѣщения на „Дукеса“ бѣха измъкнати и грижливо прибрани въ вътрешните отдѣления на кръстосвача значителни количества месо, яйца и др.

Едва следъ обѣдъ, отъ водосамолета се получи радиосъобщение, че на хоризонта се забелязва корабъ. „Дукеса“ бѣ бързо освободенъ, като назначениятъ му командиръ и наша служба получиха нареждане да отдалечатъ кораба и следъ известно време го насочатъ къмъ определеното за среща мѣсто.

Съ пълна скоростъ „Адмиралъ Шееръ“ се отправи къмъ мѣстото гдето стоманената птица бѣше забелязала приближаващия се корабъ. Всички се намираха на бойните си мѣста, въ очакване на нови действия.

Въ борбата срещу единъ голѣмъ британски силно охраняванъ корабенъ кербанъ, отъ който бѣха потопени множество кораби, нашиятъ кръстосвачъ бѣше разходвалъ значителни количества бойни припаси, а освенъ това, запаситѣ и отъ различните други материали бѣха почти на изчерпване. Ето защо, когато се установи, че приближаващиятъ се корабъ е продоволствения такъвъ, изпратенъ отъ нашето морско командване за попълване всички изразходвани запаси на „Адмиралъ Шееръ“, нестихваща радостъ озари лицата на всички отъ обслугата на кръстосвача.

Чувство на гордостъ се бѣ породило въ мене отъ мисълта, че корабътъ, въпрѣки британската блокада е успѣлъ благополучно да премине линията на английската корабна охрана и пристига тъкмо на вре-

Разтоварването на продоволствения корабъ „Софи Фердинандъ“ започна въ първите часове на следващата сутринъ и продължи непрекъснато още два дена и две нощи. Всички отъ обслугата бѣха заети въ бързото разтоварване на стокитѣ и прибирането имъ въ огромните помѣщения на „Адмиралъ Шееръ“. Работата бѣше тежка, непрекъсната и изискваше голѣми усилия. Хората работѣха сръчно и пѣргаво. Отъ гдето намираха сили за извършването на тоя тежъкъ и уморителенъ трудъ? Безспорно, че въ ясното съзнание за изпълнението на своя дългъ и за установяване на възможно побързо готовността за нови действия срещу врага.

На третиятъ день продоволствениятъ корабъ бѣше вече празенъ и бѣ поелъ обратния пътъ къмъ родината.

Нѣколко дена по-късно, наблюдателитѣ забелязаха надъ западния хоризонтъ тънка струя корабенъ димъ. Стоманената птица веднага излитна за разузнаване и следъ кратко време се завърна съ донесението, че е забелязанъ 10,000 тоненъ, вѣроятно английски корабъ за превозъ на течн гориво, натоваренъ до възможния предѣлъ.

Следъ като водосамолетътъ бѣ прибранъ на палубата, „Адмиралъ Шееръ“ се насочи къмъ вражеския корабъ, разстоянието до който бѣше твърде голѣмо.

Едва на сръчаване корабътъ бѣ достигнатъ и когато нощта се спушна надъ океанскитѣ води, силната свѣтлина отъ нашитѣ прожектори внезапно озариха стенитѣ и палубата на неприятелския корабъ. Съ далекогледитѣ ясно можахме да забележимъ, че обслугата на петролоносача бѣше вѣроятно изплашена и тичаше обезумяла по горната палуба на кораба, махайки безмислено съ ржце. Англичанитѣ ясно съзнаваха, че подъ тѣхнитѣ нозе се намираще твърде опасенъ товаръ. Достатъчно бѣ попадението само на единъ снарядъ и корабътъ щѣше да бѣде веднага обвитъ отъ буйнитѣ пламъци на подпаленото гориво. Имайки това предвидъ, капитана веднага преустанови движението на кораба, като не използва нито оржията за защита, нито своята радиостанция за да съобщи, че е нападенъ отъ неприятелски корабъ.

Съ развиделяването на следната заранъ настѣпи и последния частъ на вражеския корабъ. Изпратеното миноподривно отдѣление бѣ

раба взривни патрони. Фитилитѣ на последнитѣ бѣха запалени и нашитѣ моряци наскачаха въ лодкитѣ и бързо се отдалачиха отъ петролоносача.

Следъ десетина минути последваха нѣколко взрива. Върху горната палуба на кръстосвача бѣше застана свободната отъ стража обслуга и наблюдаваше. Завесата бѣше вдигната и представлението започна. Следъ първитѣ избухвания на взривнитѣ патрони се чуха и четир други по-силни взрива и корабътъ се обви въ гъсти кълба димъ и пламъци. Отъ направенитѣ върху корабнитѣ стени отвори, океанскитѣ води бързо нахлуваха въ вътрешнитѣ помѣщения, обаче, корабътъ продължаваше да се бори съ водната стихия. Едва следъ половинъ часъ той се наклони, първоначално на лѣвата си страна, следъ това наново зае хоризонтално положение, като чели търсеше удобно мѣсто въ своето вѣчно легло.

Най-подиръ носътъ на кораба се издигна високо и петролоносачътъ бързо се насочи съ кърмата си къмъ океанското дѣно. Намирашитѣ се върху горната палуба военни материали, останаха да плуватъ надъ морска вода, която се съедини надъ мѣстото, гдето корабътъ изчезна.

Кръстосвачътъ продължи своя походъ презъ океана като унищожаваше всѣки срещнатъ неприятелски или намиращъ се на английска служба търговски корабъ. Така загинаха последователно единъ следъ другъ: „Gregorios“, „Rantan Pandjang“ и всички други английски въоръжени кораби, които завършиха последното си пътуване въ океана. Дори и проявената хитростъ отъ „Canadian Cruiser“, който бѣ издигналъ американско знаме, не можа да му помогне и го отклони отъ неминуемата съдба, която имаха всички други потопени кораби.

Тая дейностъ на „Адмиралъ Шееръ“ не остана скрита за врага. За отстранение надвесилата се опасностъ надъ британското корабоплаване презъ океана, английското адмиралтейство бѣ изпратило множество бойни кораби, които да търсятъ и унищожатъ дрѣзкия корсаръ. Напразно. Кръстосвачътъ следваше своя пътъ, нанасяйки тежки удари на неприятелското продоволствие и снабдяване, като въ единъ слънчевъ день, успѣшно завършвайки своята дейностъ, благополучно се завърна въ едно нѣмско упорно морско

# ЧЕРВЕНО МОРЕ

Знайно е, че Африка се отделя от Азия посредством дълга и тесна водна ивица известна под името Червено море, което се съобщава с европейските морета чрез Суецкия канал. Въ същност Червеното море, както и Персийския залив съставляват част от Индийския океан, вдадени въ сушата и опасащи големия полуостров на Арабия.

Въ древното минало тия два водни басейна съставлявали важни морски пътища за оживената световна търговия. Съ прокопаването обаче на Суецкия канал въ 1869 година, значението на Червеното море бързо нараства.

Дължината на Червеното море възлиза на 2,240 км., а най-големата широчина, намираща се около паралела 16° с. ш. е 350 км. Въ северната си част морето завършва съ два тесни залива, разделени от Синайския полуостров. Северозточният е известен като залив Акаба, а северозападният носи наименованието Суецки залив, съставляващ най-северната част на Червеното море.

Въ последното не се вливат никакви реки, поради което водата притежава голяма соленост. Средната му дълбочина е 460, а най-големата измърена такава възлиза 2,271 метра. Най-големите дълбочини се намират въ средната част около която, към бреговете се редуват множество плитковини, поради което корабоплаването е затруднено и свързано съ опасности усиливащи се от духащите ветрове.

Липсата на пристанища затруднява още повече корабоплаването, тъй като корабите при появата на силни ветрове и бури, развиващи голямо вълнение, нямат възможност да се приютят въ нѣкое пристанище или заливъ. Поради малката дълбочина която притежават, заливите и котвените мѣста могат да се посещават само от малки ветроходни кораби или парни и моторни такива, притежаващи малко газене. Входавете и плавателните пътища към заливите и котвените мѣста водят между редица подводни скали и коралови плитковини.

Арабите моряци и рибари познават много добре водния районъ и времето на духащите ветрове, като при движението съ своите малки арабски кораби избират най-кѣсия път за прекосяване на морето и преминаване отъ азиатския на африканския брегъ и обратно.

Арабските и индийски мореплаватели, обслужващи съ своите кораби търговските съобщения между различните крайбрежни селища въ Червеното море, умѣло използватъ тѣс-

то съ спущането на нощта застава на котва между кораловите плитковини или завързватъ кораба за издатината на нѣкоя скала посредствомъ дълго въже, което морякъ отъ обслужката чрезъ плаване затѣга за скалата.

Обикновенно тия кораби се движатъ въ близостъ на крайбрежието, тъй като арабите се страхуватъ отъ водната стихия и при нейното бушуване се стремятъ да се намиратъ близко до сушата, гдето изтеглятъ корабите на пѣсѣка. Последните често се разбиватъ, но затова пѣкъ обслужките всѣкога успѣватъ да се спасятъ.

\*\*\*

Надъ Червеното море падатъ твърде малко валежи, а горещината е трудно поносима. Както обслужката, така и намиращите се на кораба пътници, твърде трудно понасятъ тропическата горещина, която е особено тежка за огнярите при парните котли. Затова нѣкои отъ корабите, при преминаването си презъ Червеното море, за обслужване на парните си котли използватъ за огъари китайци, които понесатъ горещината и по лесно се приспособяватъ къмъ всѣки климатъ.

Температурата на водата въ Червеното море по нѣкога достига до 35 градуса.

Кораловите плитковини и скали, които съставляватъ главната прѣчка за безопасното корабоплаване, започватъ отъ самите брегове и се разпространяватъ до 90 км. навътре въ морето. Тѣ се издигатъ изведнѣжъ и отвесно изъ големите водни дълбочини. Ето защо, арабските и индийски мореплаватели се страхуватъ да се движатъ съ корабите си нощно време изъ водите на Червеното море, чийто брегове изобили сѣ скалисти, пѣсѣчни, пустинни и слабо населени. Задъ тѣхъ се издигатъ възвишения на планински склонове, достигащи до 3000 метра надъ морското равнище.

Ветровете, които духатъ въ Червеното море сѣ въ тѣсна връзка съ монзуните на Индийския океанъ, и презъ лѣтото улесняватъ движението на корабите къмъ Индия, а презъ зимата — на северъ, къмъ Суецкия каналъ.

Отъ май до ноември, почти по цѣлата дължина на морето духатъ северни ветрове, които затрудняватъ значително корабоплаването, особено това на ветроходите, движещи се на северъ. Така отъ Бабе-ел-Мандебския протокъ до Суецкия каналъ, ветроходите изминаватъ разстоянието за 30 денонощия, а обратния пътъ, съ духащите благоприятни северни ветрове — за 7 до 8 денонощия. Поради тая причина,

ти всички ветроходни кораби, извършващи търговското и пѣтническо съобщение съ пристанищата въ Червеното море достигали южните пристанища, гдето разтоварвали своите стоки, които въ послѣдствие били пренасяни съ кервани презъ пустинята за долината на Нилъ или свещенниятъ градъ Мека. Най-близкото пристанище до тая градъ на Ислама е Джида, който се счита и за най-главното търговско сръдище, презъ което минаватъ всички поклонници на Мохамеда идващи отъ югоизточните и югозападни области на Азия.

Още отъ древните времена, Червеното море било използвано за извършване на разнѣната търговия между крайбрежните поселници.

Споредъ съществуващите исторически сведения се установява, че египтяните първи сѣ използвали морето за пренасяне съ своите кораби богатствата отъ Арабия и Индия. Така сѣщо и индусите разширили своето корабоплаване на западъ, въ Червеното море, за което свидетелствува името на острова предъ входа на залива Адентъ. Сокотра, намиращъ се на 230 км. източно отъ носъ Гвардафуй, най-източната част на Африка. Старите гърци назовавали тая островъ Диоскаридесъ (щастливия островъ).

Главниятъ предметъ за разнѣната търговия билъ арабския тамянь, а така сѣщо и богатствата отъ близките и далечни азиатски страни.

Въ надгробния паметникъ на египетската царица Хатшефутъ било намѣрено следното описание относно начина на извършване на търговията презъ Червеното море:

Въ едно отъ пристанищата на Червеното море се намиралъ флотътъ, който ще отведе войниците на нейно величество египетската царица въ далечната страна. Корабите били държавни, притежаващи дължина 20 метра и снабдени съ 30 гребла и едно грамадно вѣтрило, което се издавало въ видъ на крила отъ двете страни на кораба. Гребни лодки пренасяли големи делви съ храна, вода за пиене и други припаси, необходими за продължителното и далечно плаване. На брега въ близостъ на дърветата, за чийто дѣнери били завързани корабите се извършвало последното жертвоприношение на богинята „Хаторъ, покровителка на страната Пунтъ“, за да се омиловичи и „изпрати благоприятенъ пожатенъ вѣтъръ“. Вързалата се отдала, грамадното вѣтрило се издигнало и опъвало, а гребците потапали и движили перките на дългите гребла въ водата. Корабите заминавали въ своето далечно плаване къмъ „божествената страна Пунтъ“.

(Следва)



# МОРСКИ ВЕСТИ

## Развитието на гръцкия търговски флотъ

Известно е, че морячеството и корабоплаването съставляваха едни от главните сръдства за препитанието, стопанското и економическо състояние на гръцкия народъ.

Естествено, че моретата които опасватъ границитъ, начупеността на брѣговата линия, наличнитъ заливи и множеството, прѣснати въ Бѣлото и Сръдиземно морета острови, влизаци въ чертитъ на гръцката държава съставляватъ условия за развитието на морячеството и корабоплаването. Последното, особено между крайбрѣжнитъ селища и близки пристанища се извършвало първоначално предимно съ вѣтроходни кораби, които използвали за главенъ двигателъ вѣтъра.

Като последица отъ това, още отъ времето на гръцката революция въ 1821 год., въ Сирось, Андросъ, Спецай и Хидра били създадени малки корабостроителници за градежа изключително на вѣтроходни кораби. Въ 1858 год. Гърция притежавала 1,213 вѣтрохода по-голѣми отъ 60 тона, възлизаци общо на 234,000 бруто регистъръ тона.

До 1866 год. броятъ на вѣтроходнитъ кораби нарастналъ на 1,657. Съ появяването обаче на парнитъ кораби, строежътъ на вѣтроходи билъ почти преустановенъ. Гръцкитъ корабоплавателни сдружения, които обслужвали съ своитъ вѣтроходи търговскитъ съобщения между Русия, Дунава и европейскитъ пристанища, бързо установили голѣмитъ преимущества, които притежавали корабитъ съ парни машини, и започнали да купуватъ такива, поради което броятъ на вѣтроходите започналъ да се понижава. Въ следващата таблица е означенъ броятъ на парнитъ и вѣтроходни кораби до 1912 година.

| Година | Кораби | Вѣтрох. | Бр. р. тона |        |
|--------|--------|---------|-------------|--------|
|        |        |         | Кораби      | Вѣтрох |
| 1887   | 61     | 1293    | 331171      | 203146 |
| 1890   | 84     | 1193    | 44590       | 197738 |
| 1894   | 136    | 1236    | 89232       | 199075 |
| 1903   | 210    | 1152    | 202140      | 181473 |
| 1907   | 285    | 1145    | 288573      | 147403 |
| 1912   | 389    | 760     | 433663      | 101459 |

Въ 1915 год. Гърция притежавала всичко 475 парни кораба съ общо 893,650 бр. р. тона и 884 вѣтро-

Презъ миналата Свѣтова война Гърция загубила почти 60% отъ своя търговски флотъ. Статистическитъ данни отъ 1918 год. отбелязватъ само 205 парни кораба съ общо 290,793 бр. р. тона и 700 вѣтрохода възлизаци общо на 120,000 бр. р. тона. Следващитъ години обаче, отбелязватъ бързо покачване броятъ и тонажа на корабитъ и понижение тоя на вѣтроходитъ така, както е означено въ следващата таблица:

| Година | Кораби | Общо бр. р. т. | Вѣтроходи | Общо бр. р. т. |
|--------|--------|----------------|-----------|----------------|
| 1919   | 284    | 430237         | 1056      | 133116         |
| 1921   | 440    | 685000         | 1093      | 152000         |
| 1925   | 467    | 912209         | 814       | 67796          |
| 1927   | 504    | 1111052        | 726       | 58634          |
| 1930   | 559    | 1413020        | 708       | 55993          |
| 1931   | 575    | 1487623        | 698       | 55753          |
| 1932   | 558    | 1430418        | 697       | 55709          |
| 1933   | 565    | 1572159        | 699       | 55061          |
| 1934   | 600    | 1755223        | 709       | 56267          |
| 1935   | 600    | 1758731        | 700       | 54161          |
| 1936   | 605    | 1793659        | 714       | 55491          |
| 1937   | 615    | 1875145        | 712       | 55996          |
| 1938   | 607    | 1873700        | 716       | 56401          |
| 1939   | 568    | 1721084        | 712       | 55260          |

Отъ съществуващитъ данни се установява, че отъ 1925 г. броятъ на вѣтроходитъ значително билъ намаленъ. Това се обяснява съ обстоятелството, че на много отъ вѣтроходитъ били поставени мотори и тѣ влѣзли въ състава на корабитъ съ механически двигатели.

Въ 1940 год. Гърция разполагала съ 710 вѣтрохода, възлизаци на 56,000 бр. р. тона. Въ броятъ на вѣтроходитъ не влизатъ тия по-малки отъ 30 бр. р. тона, които наброяватъ 1,000. Презъ 1938 год. чрезъ вѣтроходитъ били превозени 720,435 тона разни стоки.

Броятъ на гръцкитъ търговски кораби, следствие развитиѣ се военни действия и задържането имъ отъ Англия, значително билъ намаленъ.

Въ последно време, запълвайки нуждата отъ плавателни сръдства и използвайки наличнитъ строителни материали, градежътъ на голѣми вѣтроходни кораби наново билъ засиленъ и вѣтроходниятъ флотъ отново се използва за извършване на крайбрѣжното корабоплаване и поддържане на корабнитъ съобщения

## Ново японско корабоплавателно сдружение.

Поради възможността и необходимостта за разширение на корабоплаването, въ Япония било образувано ново корабоплавателно сдружение съ значителенъ капиталъ.

Корабитъ на новото сдружение щѣли да обслужватъ съ пѣтнически и товарни кораби пѣтническата и корабоплавателна служба между Япония, Филипинскитъ острови, Малая и островъ Борнео.

## Подпомагане на француското корабоплаване.

Въ гласувания френски държавенъ бюджетъ за 1941/42 год. била предвидена сумата за Морското министерство възлизаша на 6,512,000,000 франка отъ която 920,000,000 франка били предназначени за подпомагане търговския флотъ на Франция. Освенъ това, за същото министерство билъ одобренъ извънредния бюджетъ отъ 1,700,000,000 франка, отъ които 213 милиона за подобрене на търговското корабоплаване.

По-големата частъ отъ гласуваната сума 920,000,000 франка трѣбвало да бжде изразходвана като държавна помощъ, дадена въ подкрепа на корабоплавателнитъ сдружения за поддържането отъ тѣхъ на съществуващитъ съобщителни линии, а сжщо и за подобрене на бита и повишение възнагражденията на корабнитъ услуги отъ пѣтническитъ и товарни кораби.

Отъ извънредния бюджетъ била отпусната сумата отъ 43 милиона лева, за покупката, постройката на нови кораби и подобрене на съществуващитъ кораби и плавателни сръдства. За сжщата целъ била отпусната и сумата отъ 150 милиона лева, предвидена въ нарочния бюджетъ за подпомагане безработнитъ.

Съ отпуснатитъ грамадни суми правителството на Франция подчертава голѣмото значение на корабоплаването и необходимостта, щото то да бжде закриляно и подкрепено отъ държавата, за да бжде напълно дейно и полезно за презморската търговия и економическото и стопанско заздравяване на страната.

Значителната следствие на войната загуба на търговски кораби безспорно се отрази въ висша степенъ на француското продоволствие и външенъ стокообмѣнъ. Ето защо, държавата полага грижи и разходва грамадни суми за съживяване



# МОРСКА ЛИТЕРАТУРА

## ЗАГИВАНЕТО НА „ПРИНЦЪ ОФЪ УЕЛСЪ“ И „РИПЪЛСЪ“

Следващите редове сж преводъ отъ бележките на единъ очевидецъ и участникъ при потопяването отъ японските въздушни сили на двата мощни английски линейни кораби „Уелският принцъ“ и „Рипълсъ“.

Бележките сж изнесени така, както сж дадени отъ спасилия се участникъ.

\*\*\*

Въ утринните часове на 8 декември, командващиятъ Източно-азиатската ескадра, адмиралъ Томасъ Филипъ издаде следната заповѣдъ:

„Врагътъ се намира край северните брѣгове на Малайския полуостровъ, край които сж забелязани бързи превозни кораби. Задачата на ескадрата е, корабитѣ да бждатъ унищожени и се попрѣчи на следващото стоварване на войски.

Ескадрата ще се движи по курсове водещи незабелязано отъ неприятелското разузнаване, къмъ десантното мѣсто съ огледъ, въ Срѣда заранята, непосредствено съ изгрѣване на слънцето, противникътъ да бжде изненаданъ.

Надявамъ се въ успѣшното завършване на похода, благополучното достигане Сиамския заливъ и сигурното унищожение на неприятелските морски сили, между които се намира, споредъ сведенията и тежкиятъ кръстосвачъ „Конго“.

При настѣпващата битка е необходима бърза, съсредоточена и точна стрелба за скорошното сразяване на противника“.

Сжщиятъ день следъ обѣдъ когато ескадрата, чийто главни сили се състояха отъ линейните кораби „Принцъ офъ Уелсъ“ и „Рипълсъ“ бѣ отплавала отъ Сингапуръ и се движеше съ голѣма скоростъ на северъ, къмъ 17 ч. 20 м. по кораба се разнесе тревоженъ сигналъ, а непосредствено следъ него чрезъ високоговорителитѣ въ различните отдѣления на „Рипълсъ“ се даде следната кратка заповѣдъ:

— „Всички по мѣстата си! Неприятелски самолети предъ насъ!“

Напредъ, въ далечината на хоризонта се забелязваха два японски разузнавателни водосамолета. Скоро се установи, че двата водосамолета сж отъ вида на „Никашима Ника 93“. Между това отъ командния мостъ се разнесе заповѣдта:

— „Неприятелските самолети ни

Два други самолета придружаваха ескадрата, като я следваха въ продължение на нѣколко часа отдалечени на голѣмо разстояние. Това, отъ което се опасявахме най-много се бѣше вече случило: ние бѣхме открити отъ врага, който следеше зорко нашитѣ движения и всѣки мигъ щѣше да предприеме извършването на своята въздушна атака. Ние бѣхме открити и неприятелските превозни кораби бѣха вече известени, че се насочваме къмъ тѣхното мѣсто и сигурно бѣ, че вражеските военни и др. кораби ще взематъ съответните мѣрки за своята защита.

Свечеряваше се, когато на обслугата се даде за вечеря топла супа, студено печено, шумка, портокали, банани и кафе.

Разговоритѣ се водѣха около появата на неприятелските самолети. Очакваше се на разсъмване пакъ да ни откриятъ, поради което презъ течението на нощта се предприеха необходимитѣ приготовления за неизбежната среща съ врага.

Въ 21 ч. 15 м. отъ високоговорителя на командния мостъ и тия въ различните помѣщения на кораба се разнесе гласа на командира:

— „Внимание! Внимание!“ — Последва кратко слово:

— „Началникътъ на ескадрата току що събщи, че три неприятелски самолета се движатъ по нашитѣ следи и ни настигатъ. Конвойтъ, който трѣбваше да потопимъ е предупреденъ. Ескадрата ще промѣни своя курсъ и ще се насочи обратно за Сингапуръ!“

Кратко мърморене се разнесе по кораба. Разочарованието бѣше общо. Всѣки очакваше орджията най-подиръ да загърмятъ, защото „Рипълсъ“ бѣше пропътувалъ вече 53,000 мили безъ дългобойнитѣ му орджия да дадѣтъ поне единъ единственъ изстрелъ.

Презъ нощта хората отъ свободната стража заспаха облѣчени. Въ Срѣда, петъ часа сутринята отново се заповѣда всички да заематъ бойнитѣ си мѣста.

Сутринната мъгла, твърде прозрачна въ тропическитѣ морета бавно се вдигаще и разчистваше хоризонта. Хладенъ вѣтрецъ повѣя надъ командния мостъ. Небето се проясни и въ далечината се издигнаха очер-

черни точки приличащи на влакъ. Чрезъ далекогледнитѣ уреди обаче бѣ установено, че това сж голѣми кораби. Чрезъ високоговорителитѣ се получи съобщението: „Вражеските кораби търсятъ удобно мѣсто за десантъ северно отъ Сингапуръ. Корабътъ да се приготви за бой!“

Изгълтахме набързо сутринната закуска, като презъ това време ескадрата отново се престрои въ строй върволица, начело съ „Принцъ офъ Уелсъ“, следванъ отъ нашия корабъ „Рипълсъ“.

Изтрѣбителитѣ следваха отъ двете страни на колоната.

Къмъ 8 часа отъ „Уелскиятъ принцъ“ излитна единъ водосамолетъ който имаше за задача да разузнае за противника. Ние надѣнахме стоманенитѣ шлемове, поставихме си нарочнитѣ за стрелба очила, а сжщо и огнеупорнитѣ качулки и ржжавици. Движещиятъ се предъ насъ линейен корабъ „Принцъ офъ Уелсъ“ представляваше наистина удивителна гледка. Той величествено забиваше своя огроменъ стоманенъ носъ въ развълнуваното море, изпѣстрено отъ бѣлитѣ ивици пѣна отъ пречупенитѣ върхове на вълнитѣ. Отъ кърмата и отъ бойната му кула плюсеха бойнитѣ знамена, така опънати отъ вѣтъра, като чели бѣха твърди, направени отъ дъска. Единъ младъ офицеръ, стоящъ до мене забеляза:

— „Действително, досега не сме влизали още въ сражение, обаче тия два величествени кораба сж напълно уеднаквени. Двата заедно се взаимно допълватъ и притежаватъ най-добрата артилерия отъ корабитѣ на британския флотъ“.

Така се движехме два часа, безъ да се случи нѣщо особено. Отъ „Рипълсъ“ сжщо изхвъркна единъ разузнавателенъ водосамолетъ. Изведнажъ, къмъ 10 часа и 20 минути на небето видѣхме единъ японски самолетъ. Той бѣше голѣмъ, двумѣстенъ, отъ сжщия видъ самолети които атакуваха Сингапуръ въ първия още день на войната. Той обаче се държеше високо, извънъ обсъга на нашата артилерия.

Въроятно нѣговата обслуга разузнаваше вида на нашитѣ кораби и ги сравняваше съ даннитѣ въ флотския нѣржчникъ.

Точно въ 11 часа и 5 минути „Принцъ офъ Уелсъ“ даде първия

се появиха и летяха на небето. Това бѣ началото отъ мощнитѣ нападения отъ японскитѣ самолети, които до сега бѣха една непозната сила. Опасността ще бѣде твърде голѣма си мислѣхме ние, ако тия момчета летящи надъ насъ решатъ да си направятъ хакари. Тогава тѣ ще полетятъ и се спуснатъ право върху кораба и ще се блѣснатъ въ него съ цѣлия си бомбенъ товаръ. Обаче, въ действителностъ, се случи нѣщо по-друго. Японцитѣ летяха ниско и въ разпрѣснатъ строй, сѣщо като ели предприемаха нѣкакво престоиване така, че отначало действително ни очудиха. Нѣколко моряци и офицери, служещи по-рано на други кораби, съ които сѣ живѣли въ Атлантически океанъ и Северното море въздушни атаки твърдѣха, че никога не сѣ предполагали и не сѣ допусщали извършването на подобно фантастическо въздушно нападение. Още съ първата атака ясно пролича, че японцитѣ сѣ хвърлили ско на двата линейни кораба. Изстрѣбителитѣ не бѣха за тѣхъ предметъ на внимание. Само нѣколко самолета, които очевидно бѣха принудени да отбѣгнатъ отъ действието на нашата противовоздушна отбрана, преминаха на значителна височина надъ изстрѣбителитѣ и хвърлиха своитѣ бомби.

Следъ 13 минути „Принцъ офъ Уелсъ“ откри преграденъ огънь съ всичкитѣ си противовоздушни оржия. Свѣтящитѣ снаряди и куршуми обкржжаваха отъ всички страни неприятелскитѣ самолети, които въпрѣки силния противовоздушенъ огънь продължаваха упорито своитѣ настойчиви атаки. Тѣнжежътъ и бученето отъ стрелбата бѣха така силни, щото при разговоритѣ не можехме да чуемъ нито дума.

Изведнажъ въ дѣсно видѣхъ два торпедоносни самолета, които съ ниско летене приближаваха право къмъ нашия корабъ. Ние открихме пълненъ огънь съ всички странични оржия, обаче не улучихме. Самолетитѣ извиха внезапно въ обратенъ курсъ и бързо се отдалечиха, безъ да хвърлятъ нито бомби нито торпеда. Въ следващия мигъ установихме, че това нападение съ ниско летене бѣше една твърде гениална маневра за отвлечане на нашето внимание. Докато всички погледи на обслугитѣ бѣха насочени къмъ тия два самолета, силенъ взривъ разтърси нашия корабъ и отъ димната трѣба на „Рипълсъ“ се разхвърчаха наоколо огромни късове отъ паднала бомба. Погледнахме нагоре и забелязахме на твър-

мираха съоржженията за корабнитѣ водосамолети, като извърши значителни опустошения. Язъ стояхъ задъ една картучница Викиерсъ, която даваше 2.000 изстрела въ минута.

Улучини и втора бомба „Рипълсъ“ се наведе леко надъсната си страна. Бомбата бѣше паднала въ водата, на нѣколко метра отъ дѣсната ни стена. Обслугата на противвъздушнитѣ оржия полагаха голѣми усилия и старание въ стрелбата обаче, още не можеха да засегнатъ нѣкой отъ неприятелскитѣ самолети. Ето два отъ тѣхъ съ силно бучене бързо се спускатъ къмъ насъ. Единия се намира едва на 900 метра и изглежда, че лети право къмъ дулото на едно отъ нашитѣ оржия. Последнитѣ откриха съсрѣдоченъ огънь. Неприятелскиятъ самолетъ получи едно точно попадение. Колелото му бѣше откъснато, а отъ тѣлото му излизаха дълги пламаци. Въ следващия мигъ той падна горящъ въ морето. Ние ревахме отъ радостъ. За мигъ нашия викъ подвизаваше тракането на картучницитѣ и оржията. „Рипълсъ“ бѣ свалилъ първия нападател. Настѣпви кратко огнево затишие. Отъ всички говорители се чуваше кратакъ сигналъ, най-страшния който моряка познава: „Пожаръ на кораба!“

Отъ самолетната палуба се издигнаха гъсти облаци димъ и дълги пламъци. Моряци отъ противопожарнитѣ групи съ огнеупорно облѣкло, очернени отъ сажитѣ, пъргаво поставяха предпазителни покривки върху близката до пожара палуба. Отъ всѣкъде къмъ огнището на пожара се насочваха обилни струи вода. Въ мигъ, потокъ вода се изсипа и върху нашата картучница. Нѣкои отъ обслугата опитваха калкитѣ по изсѣхналитѣ си устни и се потърсваха. Солена вода.

Оржията започнаха отново своя смъртоносенъ концертъ. Празднитѣ патронни гилзи се търкаляха по палубата. Тѣ бѣха изхвърляни съ такава бързина отъ магазинитѣ, така, че не бѣше възможно да бѣдатъ преброени.

Въ 11 часа и 25 минути на близкия хоризонтъ видяхме да се издига грамаденъ гейзеръ вода. Отъ сигналния мостъ нѣкой извика:

— „Още една патка падна въ потока“. Патка означаваше неприятелски самолетъ. Това наименование бѣхме усвоили отъ моряцитѣ на австралийския флотъ.

Работата по гасенето на пожара продължаваше. Отъ дѣсната страна на димната трѣба се виждаха две огромни отвърствия, причинени отъ късоветѣ на избухналата бомба.

Въ това време единъ отъ свър-

щения!“. Съобщи се за приближаването на нова вълна неприятелски самолети. Наброихме само деветъ, които се движеха съ насрещенъ курсъ. Нападението бѣше насочено срещу „Принцъ офъ Уелсъ“. Часътъ бѣше 12 и 10 минути, когато надъ кърмата му забелязахме да се издига грамаденъ стълбъ вода, димъ и огънь. Той бѣше ударенъ отъ торпедо. Ожесточената и съсрѣдочена стрелба отъ оржията на „Принцъ офъ Уелсъ“ не можа да отклони вражескитѣ самолети отъ настойчивата атака. Корабътъ се наклоняваше на лѣвата си страна и изглеждаше, че кърмилото му бѣше силно повредено и „Уелскиятъ принцъ“ вече трудно се управляваше по своя курсъ.

Изведнажъ нѣкой извика: „Тукъ, тукъ!“ като сочеше съ прѣстъ къмъ водата. Непосрѣдствено предъ носа на нашия корабъ, видѣхме да се проточва, права като конецъ, бѣлата следа на едно торпедо, което ни отминаваше. Отъ „Принцъ офъ Уелсъ“ запитаха чрезъ сигналъ, дали имаме торпедни попадания. Капитанъ Тенандъ, — нашиятъ командиръ заповѣда да се отговори:

— „До сега не. Ние успѣхме да се отклонимъ отъ ударитѣ на деветнадесетъ торпеда!“

Върху палубата се появиха шести души огньри. Тѣ бѣха почертили отъ димътъ и маслото и бѣха ранени. Отведохме ги въ превързочното мѣсто, за да имъ бѣде дадена първа медицинска помощъ.

Появи се нова вълна отъ самолети, която ни обкржи отъ всички страни. Недалечъ напредъ и отъ лѣво се движеше безпомощенъ вече линейниятъ корабъ „Принцъ офъ Уелсъ“. Нашитѣ оржия наново откриха ожесточена стрелба, като се стремѣха да помогнатъ и на „Принцъ офъ Уелсъ“, който не бѣ вече въ състояние да се брани и отбѣгне отъ насоченитѣ къмъ него торпеда. Грамадниятъ корабъ приличаше на смъртно раненъ тигъръ, който отчаяно търсѣше удобния мигъ и начинъ за да-срази неприятеля. Едва разпознавахме очертанията на кораба, който бѣ обвитъ въ гъсти облаци димъ и огънь.

Забелязахме ясно какъ нѣколко самолета се спуснаха ниско надъ водата и хвърлиха своитѣ торпеда. Последнитѣ паднаха въ водата и съ свѣткавична бързина се насочиха право къмъ „Принцъ офъ Уелсъ“. Нѣколко мига по-късно, тѣ се взриваха последователно въ носа, срѣдата и кърмозата частъ на кораба, който силно се наклони къмъ лѣвата си страна. Кърмата му се издигна бързо нагоре и ясно забеле-



страни. „Рипълс“ също получи торпеден удар. Отъ коя посока дойде торпедото, никой не забелязал.

Следъ нѣколко секунди получихме втори торпеден удар. Гръмътъ отъ силния взривъ се слясъ мощното ура, изтрѣгнато отъ обслугата на едно орждие, което бѣше свалило единъ неприятелски самолетъ, доколкото ми бѣше известно, шестиятъ подъ редъ. Въ „Рипълс“ попадна трето торпедо и корабътъ силно се наклони на дѣсната си страна. Чрезъ високоговорителитъ бѣше предадена заповѣдта:

— „Всички на палубата! Всички на палубата!“....

Настѣпи раздвижване и отъ всички страни и долни помѣщения наизкачаха моряци, които се събраха върху главната горна палуба. Наклонътъ се бѣше значително увеличилъ щото едва можахме да се задържимъ на нозетъ си. За по-голяма устойчивостъ изухме си обувката, за да не се хлъзгаме и едва се

закрепихме боси върху силно наклонената палуба. Настана бъркотия...

Ние пълзахме по намиращата се вече почти въ хоризонтално положение стена на кораба и отъ височина три метра скочихме въ разпънената вода...

Когато отново се показахъ на морската повърхност, видѣхъ какъ „Принцъ офъ Уелс“ потънавсрѣдъ вълнитъ. Водата около менъ бѣше омаслена. Полагахъ голѣми усилия за да се отдалеча отъ потъващия „Рипълс“. Една вълна отъ водовъртежа ме повлече въ обратна посока и азъ видѣхъ какъ предъ менъ се издигаше надъ вълнитъ свѣтло-червения грѣбнакъ на кораба. Носътъ му се изправи вертикално, подобно на гигантско дърво. Въздухътъ излизаше съ силно фучение отъ всички отворстия на потъващия вече линейенъ корабъ. Тая картина се застоя само нѣколко секунди, следъ което и „Рипълс“ се насочи и изчезна за винаги въ

морската бездна.

Последенъ отъ кораба бѣше скочилъ командирътъ му капит. Тенантъ. Плувайки въ водата, той бѣше ударенъ отъ една греда влачена отъ течението. Въпрѣки силния ударъ обаче, той запази съзнание и успѣ да се задържи въ водата до като бжде спасенъ.

Така, въ кратко време, отъ смѣлитъ нападения извършени отъ японскитъ самолети, които безъ огледъ на даденитъ жертви произвеждаха обща и сполучлива атака отъ бомбовози и торпедоносни самолети, двата могъщи линейни кораба отъ британския военъ флотъ „Рипълс“ и „Принцъ офъ Уелс“ бѣха сразени и потънаха въ морскитъ води.

Тоя случай и атаката върху американското упорно срѣдище на Хавайскитъ острови, Пърлъ Харбъръ показаша красноречиво, че японското военно-морско командване превъзхожда англо-американското.

Преведе: Николай П. Ханчевъ

## ПОБЕДИТЕЛИТЪ ПРИ ХАВАЙ

Първитъ часове отъ обявяването на войната срещу Съединенитъ щати сж вече протекли. Бурята фучи надъ обширнитъ води на Тихия океанъ, презъ чийто водни планини съ голѣма бързина се движатъ японски самолетоносачи къмъ американското упорно срѣдище на Хавайскитъ острови Пърлъ Харбъръ, гдето, споредъ сведенията отъ разузнаването се намиратъ застанали на котва корабитъ отъ американския Тихоокеански флотъ.

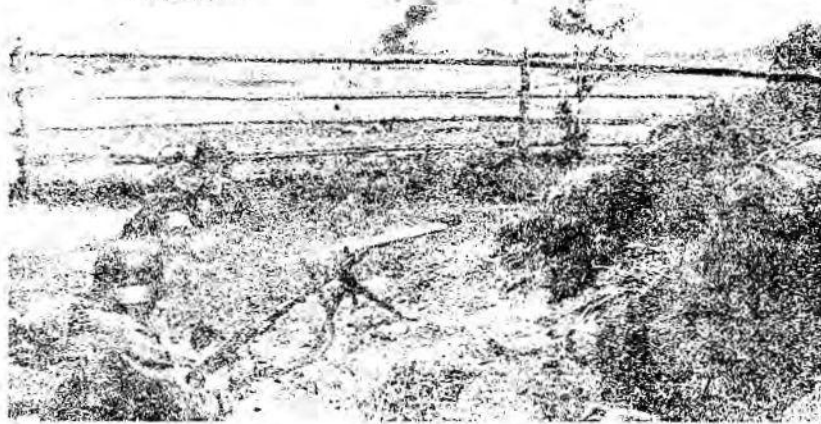
Следъ кратко време самолетоносачитъ сж заели вече заповѣданата изходна позиция за предстоящитъ действия. Въпрѣки бурята и голѣмото вълнение японскитъ бомбардировачи и изстрѣбителни самолети излитатъ отъ самолетоносачитъ и се отправятъ за атака.

Първоначално надъ американскитъ кораби се появяватъ последователни вълни отъ японски изстрѣбители, които се спускатъ върху намиращитъ се на котва линейни единици и кръстосвачи. Съ малкокалибрени бомби и картечницитъ, японскитъ изстрѣбители успѣватъ да сломятъ противовъздушната отбрана на корабитъ. Следъ това на небосклона внезапно се появяватъ тежкитъ японски бомбардировачи и торпедоносни самолети, които се спускатъ низко, твърде низко, почти до самата водна повърхност, така щото неприятелскитъ орждия нѣматъ възможностъ да стрелятъ. Въ последния мигъ, когато се вече мисли, че самолета ще се удари и разбие въ корабната стена, японскитъ летци хвърлятъ своитъ торпеда и бомби, умело извиватъ своитъ птици въ

Посрѣдъ тоя тънтекъ на орждията, взривоветъ на падналитъ бомби и ударитъ на торпедата, малки японски подводници незабелязано се промъкватъ подъ преграждащитъ входоветъ на Пърлъ Харбъръ предпазни мрежи.

Въ подводницитъ се намиратъ само двама души, обречени на явна гибелъ, готови да се жертватъ за преуспѣването на своето отечество.

Петъ подобни подводници успѣватъ да приближатъ къмъ линейнитъ кораби и потопяватъ чрезъ своитъ взривове значителна частъ отъ тѣхъ.



6 АПРИЛЪ 1941 ГОДИНА ЩЕ ОСТАНЕ ПАМЕТНА ДАТА ЗА ЦѢЛИЯТЪ БЪЛГАРСКИ НАРОДЪ.

На 6 априлъ 1941 година, победоноснитъ войски на Германия, започнаха събарянето на две недонесчета, крепители на Ньойския дик-

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; извънъ това, много хуморъ и забавно четиво.

Всѣки две седмици единъ дебелъ брой, изпъстренъ съ цвѣтни иллюстрации.

ЦЕНА 5 лева

Намира се въ всѣка вестникарска будка и въ **ГЕРМАНСКАТА КНИЖАРНИЦА—Ерихъ Треллеръ**

СОФИЯ, „ЦАРЬ ОСВОБОДИТЕЛЪ“ № 12

## ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

складъ на вълнени платове

Варна — ул. „Преславъ“, телефонъ: 27—97

Винаги най-голѣмъ изборъ отъ вълнени платове  
за мъжко облѣкло.

Всички шивашки и шапкарски материали.

Изпълнение на държавни доставки.

СПЕЦИАЛИСТЪТЪ

## Б. ТОМОВЪ

изправя говора отъ ЗАЕКВАНЕ съ пълень УСПѢХЪ.

СПРАВКА:

Всичко, което вълнува днесъ Европа, ще узнаете отъ