

ЗА БЛАГОУСЛОВИЕТО НА ФЛОТЪ

ЕСТАННЪТЪ

НАРОДИГБ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

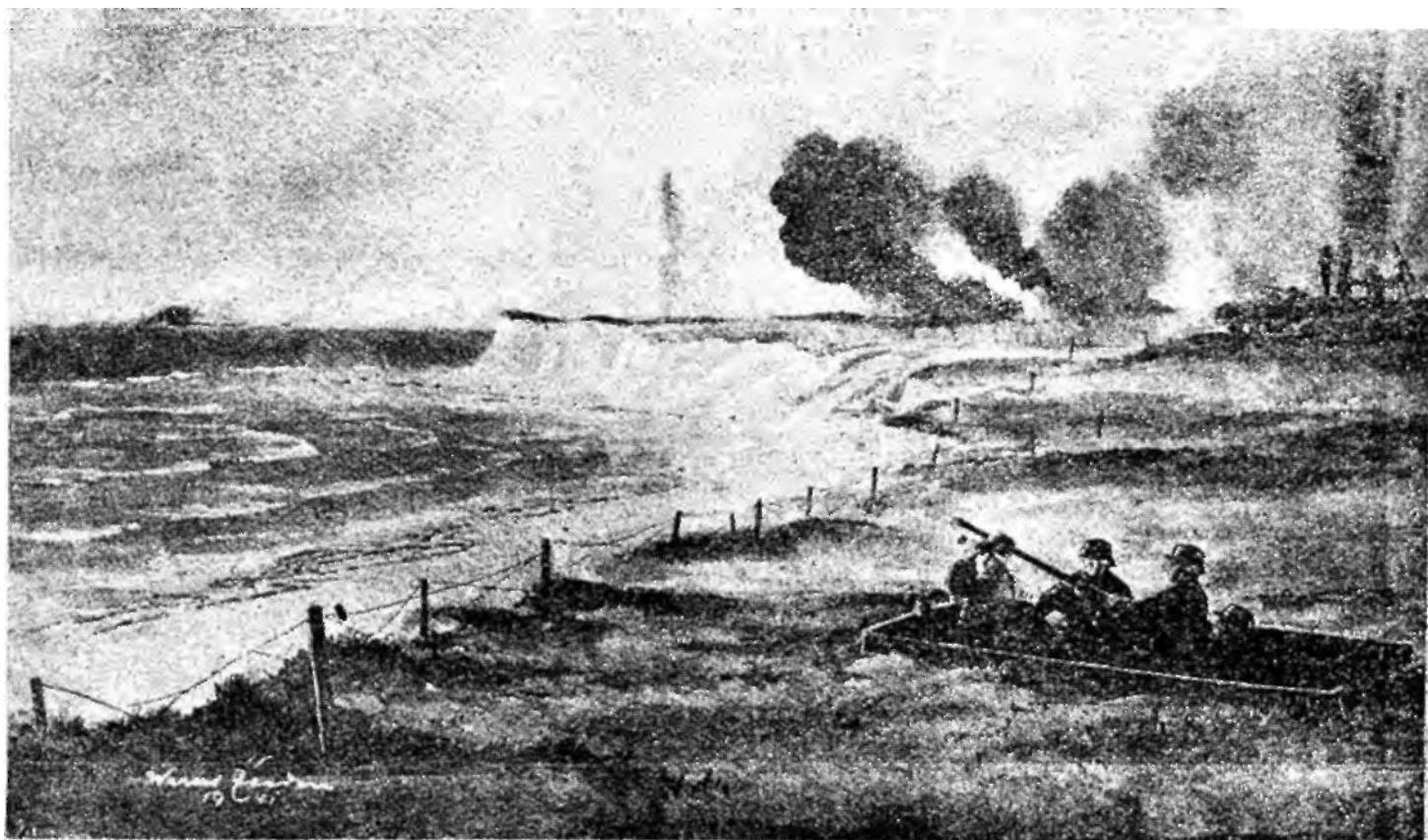


Година VIII.

Варна 15. февруари 1942 год.

Врой 165.

ИЕ ЧАКАЙ ДА САЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ ИАПАДНАТЪ,
ЗАЩОТО ИЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕИЕЦЪ. КОГАТО ОЖЕДНЪЕШЪ.



ПОТОПЯВАНЕТО НА РУСКИЯ ФЛОТИЛОВОДАЧЪ „МОСКВА“, НА 26 ЮНИ 1941 ГОД. ПРЕДЪ КЮСТЕНДЖА.

При започване на военните действия срещу Русия, черноморският съветски флот извърши редица действия срещу романски-българските брегове. При обстрелването на пристанището Кюстенджа билъ потопенъ руският флотиловодачъ „Москва“, притежаващ водоизместване 2,895 тона, скорост 35 мили, 4-139 мм. и 4-37 мм. оръдия и 6-533 мм. торпедни тръби. Картината представлява илюстрация от двубоя и потопяването на „Москва“.

КЛИШРЪ ИЛ „ТРЕКИ ЯРСЫШ“

— На 1 януари 1915 год, германският подлодник „У 24“ атакува едък английски ескадра линейни кораби и успява да потопи с две торпеда линейния кораб „Formidable“, пригизаащ адоизм^стаане 15,250 тона.

— На 2 януари 1915 год., турският изстръбигель Берк и Сатнегъ, притежаващ адоизм^стване 775 тона, се взриаа въ Черно море на една руска мина и погъндлъ.

— На 3 януари 1915 год, руският Чърнморски флотъ започна блокадата на турското анадоисо крайбрежие и подържане дъбсия флангъ на рус(йта К5в;(^131а армия, насгжпваща аъ Мала Язиг..

Следствие на тая блокада билт прекжснатъ вашниятъ морски пжтъ отъ черноморскиг^ пристанища на Турция съ Цариградъ, по който пжтъ се доставяли каменни йл;глища за турската сюлицз, а поисгаищзта и войск^тй аъ Дмадола се снабдявали съ бойни и хранителни припаси. Подвозътъ на тия мэтгрчал! и различни припав.» 1^малъ твърде гол-fer'iO значение, както за туре-ото ^аселение, така и за дейсг.чашчт-ъ по бойннт^е фронтее войски: порвдм което, неговото затрудняване не закъсело да окажи св:гто влияние въ следящкт'ъ съб^•тия.

— На 4 януари 1917-год. се натъкналъ и азривЕлъ нэ з^градна мчнэ предъ пристанището Портъ Сайпъ въ Ср-ъдизам[ю морг, руския п-неенъ корабъ „Перел;ветъ“, пр-иТежавэщъ водоизм.^встелана И,900тон?. Корэбътъ потъналъ за „ГЛ МИНУТИ.

Минигъ въ подит1= предъ Постъ Сзйдь били поставени отъ н^кмския подводникъ „У 73“,

— На 6 януари 1915 год. край северните брегове на ШОТЛЕ1;дия се взривалъ на мина английският^, линеенъ корабъ „Крапъ Ецуэръ 1Г-Въпреки азетитй wtriiп и усилия за спасяване, корабътъ потъналъ следъ кратко време. Минитъ край шогландскит-ъ бр-ъгове били поставени отъ немския спом. кръстосвачъ „Мьове“.

~ На 8 януари 1917 год. н-ъмскиятъ подводникъ „У 32°“ атакуаалъ въ Ср-ъднземно море съ три торпеда английския линеенъ корабъ „Согп-wailis“ пригизаащъ адоизм^ствэне 14,200 тона. И трит-ъ торпеда попаднали въ целта, поради което корабътъ бързо потънапъ.

— На 10 януари 1916 год. францускиятъ брониранъ кръстосвачъ нЖана д'Яркъ, бомбардиралъ усп-ъшно и разрушчлъ намиращит-ъ се край Яфа въ Палестина, германски фабрични съоръжения на сдруже-

— На 10 януари 1916 год. въ гр. Варна а пригизнали необходимите съоръжения и четири германски водосамолета, предназначени за новостъкменото на Черно море водоле-тище.

— На 12 януари сглобенитъ водосамолети започнали свонт'ъ изпитателни летения, а въ следствие продължили ежедневната разузна-телна и бойна дейность.

— На 20 януари 1918 год. германскиятъ лекъ кръстосвачъ „Бое-слау“, на служба въ гурския флогъ, следъ завръщането си въ Дарданелит'Е, навл'ъзапъ аъ поставеното отъ английските кораби минно заграждане до осгрозъ Кефйло и въ продължение на 34 М1-!нути се ударна последоателно въ пейб мини, Огъ варивазанего на посдеднит-фе кръстосвучътъ получилъ тежки повреди и бързо потъналъ.

— На 21 януари 1915 год. турската канонерка „Илис Рейсъ“ се взриа; па иа руска з.^градна ми(!а предъ Босфора и потънала.

— На 24 януари 1915 год. се състояло голямото морско сражение въ Северното море, между н-ъмски-ит и е;нгл'1йски морски сили известна чг,ю морската битка ггри До-гелбннкъ.

Нфеi-icKni-ъ сили \^малъ следниятъ състанъ: линейнитъ кръ^:тосв^чи „З-^L ч ц ч и ц“, „Дерфлиг'геръ“ и „Молткй“, брониранитъ кръстосвачъ „Блюхеръ“, чегирилеки кръстпсвачн, еднз флотилия и д^е полуфлотилии торпедносци. Англи ^.^нит1з рэпплега.ЧИ съ 5 линейн;; кпъсюгвача огъ илч-а „Lion“, 7 деки кръст1^Сзачи, третатр. ескснар Лч1зйч1. кпраби о'тъ Еида на „King Edisrd VH“ и три флогилии торпедо'-осца и изстр'бители.

Геоманскит'ъ кврпби, устакovia-сай!4и нревъзхоаството нэ прст1,)Внина се на1;ачили къмъ repNSficii!^rfe бр1згпзе съ нам'бренме, да отбъгнатъ сражението и се прибератъ въ СВОНТ^i Пристанищ?! Т-ъ били 1-астигяати обаче, ој-ъ британскит^г кораби и били принудени да пркематъ неравния бой.

Въ продължение на н-ьколко часа CS водило ожосгочено морско сражение, въ последица на което, германскиятъ брониранъ кръстосвачъ „Блюхеръ“, кой'о билъ последенъ въ колоната и поради това привл'ькалъ съср1=доточенияогъиъ на британските кораби, получилъ множество снарядш попадания, и;:л'ъзалъ отъ строя и потъналъ, „ЗЙИ-длицъ“ сжщо получилъ снарядни попадания отъ които били разрушени две оржейни кули. Янглийскиятъ линеенъ кръстосвачъ „Lion“ билъ теико поврденъ и бнлъ отведенъ на вл^кало въ своето упорно ср-ъдище, гдето билъ изваденъ на

ПОЧУА

Уредничеството на вестника благодарно за следните, получени дарения:

1. Отъ поручикъ Чобановъ 100 лв.
2. Любомиръ Овчаровъ, отъ гр. Варна. 100 лв.
3. Стефанъ Брусевъ, отъ гр. Габрово 50 лв.
4. Л. Стамболовъ, отъ гр. Никополъ 50 лв.
5. Ц. Начевъ, огъс.Легица 50 лв.
6. Панайотъ Узунюаъ, отъ С.Кипра, Варненско . 50 лв.
7. Гиню Ят. Гюлевъ, отъ гр. Попово 50 лв.
8. Юрданъ Хр. Ивановъ, отъ с. ВtхТОВО, Шуменско 40 лв.
9. Янаки Ж. Тончевъ, отъ гр. Бургасъ 30 лв.
10. С. Стателозъ, гр. Попово 20 лв.
11. Д-во „Морски техникъ“, отъ гр. Попово 30 лв.
12. Ст. Дудевъ, огъ с. Рила, Дупнишко 30 лв.
13. Богданъ Ст. Иончезътъ с. Шишенщ^, Кулско . 25 лв.
14. Христо Ив. Жел^зоаъ, отъ гр. София 25 лв. ^
15. Ст. Фурнаджиевъ, отъ гр. Казанлъкъ 20 лв.
16. Иванъ К. Лиловъ, отъ гр. Севлиево 20 лв.
17. Димитъ-фъ Из. Чолаковъ, отъ гр. Саиленградъ . 20 лв.
18. Георги Тр. fCo^ариноаъ, отъ гр. Попово 20 лв.
19. Дочо Мнканлооъ, отъ гр. Попово 20 лв.
20. Мв, Ди!!КОръ, отъ Попово 15 лв.
21. П. Мстевъ, отъ Попово 15 лв.

(Следва)

Волните дарения, ппедначначени за подкрепа списването на вестника, четцитъ могат да изпрэщатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски прегледъ“, или въ пощенски и гербови марки. За улеснение четцитъ отъ Варна и близките селища, волнитъ дарения могат да се внасятъ на право въ уредничест'зото на вестника, намиращо се въ Интендантството на Флота, на пазарния площадъ, до Пожар^;ата команда.

— Поради гол-ъмия тиражъ на вестника и увеличение на необходимитъ материални средства за списването му, уредничеството съжалява, че по настоящемъ се намира въ невъзможность да удовлетвори искането на многобройните си нови четци, н^елаючи да получаватъ двуседмичника. Това ще бжде извършено при първа възможность.

— Известява се на заинтересованите, че всички изл-ъзлн до сега броеве на „Морски прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжалява, че

РОЖДЕНИЯТЪ ДЕНЪ НА ВЪРХОВНИЯ ВОЖДЪ

Денътъ 30 януари се счита като единъ отъ най-свѣтлихъ празници за българ. народъ.

Тая година рождениятъ денъ на Върховния Вождъ се чествува съ особена радостъ, възторгъ и тържественостъ по всички къщи на улуменото и възобновено Отечество.

Въ тоя сатъль денъ, храбриятъ български народъ, сплотенъ здраво около своя любимъ Царъ който съ прозорлива мъдростъ и царствената вещина направлява държавния корабъ къмъ тихото, пристан ише на благоденствието, всеотдаването и илюстността осъществяване на народностните въжделения, отправи топли молитви къмъ Небесния Отецъ, да дарува Царя — Обединителя

ване подетото велико дѣло за изграждането, славата и величието на обединената Родина.

Въ настоящиятъ тържественъ денъ, проследявайки изминатия

свещения олтаръ на Отееството, проявени отъ Върховния Повелитель, българскиятъ народъ възторжено манифестира своята силна обичъ, безгранична преданность и безпределна стра

въ своя любимъ Царъ, като подчерта своята пълна готовность да следва височайшия примѣръ, по пътя на всеотдаването и върна служба къмъ Върховния Вождъ и Родината, за пребъдването, славата и преуспяването на възродената българска народностна общность.

Българскиятъ народъ е гордъ, че вънаето ящитъ изключител-



ни презъ радости, разочарования, изгитания и копнежи; установявайки величието на подвига, отбелязаното спокойствие, предвидливостъ, мъдростъ,

ни времена на върховни и сдбоносни изпитания има за Царя единъ достоенъ и мъдаръ Повелитель, който неотклонно сочи истинския пътъ къмъ осществя-

МОРСКА МИСЪЛ

ОБИКНЕТЕ МОРЕТО!

„Българи, обичайте морето. Пазете Вашигь брегове!“

Царь Фердинандъ.

Днесъ тоз'и е постоянния неотслаб-
вещъ съ своята сила зовъ на бъл-
гарските моряци къмъ всички бъл-
гари отъ обединеното Отечество.

Защото най-после, удари дванаде-
сетия часъ за българския народъ!
Настъпи вече денътъ, когато и ний
българите, ще трябва да се при-
вържемъ къмъ морето, тъй както
сме привързани къмъ нашата родна
земя. Нека най-подиръ почувствува-
ме тѣзи две родни морета, които ми-
атъ българските брѣгаве като частъ
отъ нашата скѣпа земя, надъ която
имаме сжщигь права и задължения.

Стига тази незантересованостъ
къмъ морето и неговите проблеми!
Би било престѣпление предъ гра-
цущите поколения, ако и сега про-
дължаваме да се отнасяме съ така-
ва небрежностъ и нехайство спрямо
онова световно богатство, което но-
си трайна духовна и материална
мощъ на народностната общностъ.
И не напраздно е повикътъ на мо-
ряците къмъ българското общество,
особенно къмъ ония, отъ които за-
виси съществуването на бждеща
морска България — да заработятъ,
опознаятъ и обикнатъ морето и жи-
вота който кипи въ него, тъй необ-
ходими за техната творческа работа.

Нашето общество не е свикнало
да говори и спори по морски въ-
проси. Често дори се срещатъ хо-
ра, които предвидъ служебното си
положение което заематъ, би треб-
вало да се интересуватъ и знаятъ
всичко за морето, обаче, за жалостъ
те сж така малко запознати съ
всички отрасли на морския битъ.

Най-подиръ Родината получи своя
излазъ на Белото море! Това чув-
ствували се отъ всеки родолюбецъ
и съзнава ли се големото му зна-
чение отъ всеки българинъ! Всички
слушаме, четемъ и се радваме на
придобивките които ни носи златна
Добруджа, за топлата Беломорска
равнина, която ни облагодетелства
съ всички богатства на плодород-
ната си земя и топълъ нлиматъ и
за Македония, но не и за сжщно-
стта и значението на Бело море.
Това се дължи предимно на слабо
проявления отъ българската обще-
зашо.

твърде редко се срещатъ люде кои-
то да говорятъ отъ обществената
трибуна, да държатъ сказки или пи-
шатъ въ нашите списания и еже-
дневници относно Белото море и
неговото грамадно значение за Бъл-
гария като свободенъ воденъ пѣтъ
за културното и економическо пре-
успеване. А то съставлява толкова
благодатна тема за разговоръ, пи-
сане и споръ, колкото сж безкрай-
ни неговите богатства. И ако има
некаква материална мерка, съ коя-
то би могло безпристрастно да се
премерятъ значенията на всички но-
воосвобдени български земи, всеки
би требвало да постави на първо
мѣсто Белото море.

Тогава и поета би възпелъ Бело-
то море, а свободната, трезва обще-
ствена мисълъ би се провикнала
къмъ всички родолюбиви синове на
родната земя: „Българи, обикнете
родните морета, защото чрезъ тяхъ
ще закрепне величието на Родината“.

Тогава най-после всеки отъ насъ
би разбралъ големото значение на
историческата мисълъ изказана отъ
Царя-Отецъ — „Българи, обичайте
морето. Пазете Вашите брегове“!

Но, за да се обикнатъ родните
морета, те трябва и следва да бж-
датъ опознати отъ всеки българинъ,

който да се проникне отъ техната
сжщностъ на необятни богатства,
които криватъ въ своите води,
които, съ своята неумолима сила
шумятъ и се разбиватъ въ родните
ни брегове денонощно, мжчейки се
да пробудятъ спящата морска ми-
сълъ и народностната ни общностъ.

Необяснимо е нехайството и не-
заинтересоваността на българина
къмъ морето и свързаните съ него
морски въпроси и начинания.

Морето е неизчерпаемъ източ-
никъ на несметни блага. То възви-
сява духовно и обогатява всеки,
който го е опозналъ, обикналъ и
умее да цени неговата стойностъ,
и добре да го използва.

Крайно време е всеки родолю-
биятъ българинъ дълбоко да се про-
никне отъ особеното големо зна-
чение на морето за културния и
стопански възходъ на Родината, ка-
то заработи съ всички сили за пре-
успеването на морското дело и за-
силване големата обичъ къмъ род-
ното море и обширните необятни
водни простори, съставляващи ши-
роката врата, светлия прозорецъ за
проникване всестранния възходъ на
Отечеството.

П. Поповъ.



войната по МОРЕ ПРЕЗЪ 1941 ГОД.

(Отъ контр адмиралъ ГадоЕъ)

До влизането на Япония въ войната, германоиталианскою морско бойно ръководство обхващаше най-важните части на океанските области и частъ отъ Индийския океанъ и австралийските води, чрезъ германските помощни кръстосвани, обаче, неговата пълна сила въ Далечния изтокъ можа да се прояви едва съ намесата на източно азиатската морска сила. Нередъ съ важния морски фронтъ еъ Атлантика и Средиземно море, сега се откри и трети фронтъ. Както въ Балто и Черно море, така въ Северния ледосити океанъ и Финския заливъ съветския флотъ бѣе подложенъ на силните германски и съюзнически удари и се приближава вече къмъ своя край.

Въ Северния ледовити океанъ требваше да се попрѣчи на пристигането на англо американските доставки за СССР въ Архангелскъ и да се водятъ сражения съ створиращия по мурменското крайбрежие съветски флотъ. Завзетите навреме позиции откриха на германските морски сили големо поле за дейностъ.

Още въ началото на походъ срещу СССР, на 29 юни, Англия се опита да извърши въздушно нападение срещу Киркенезъ и финландските пристанища Петсамо и Лилиханамври, което завърши съ загубата на 28 самолета. Въ следното време германските въздушни сили действаха успешно срещу пристанището Мурманскъ, а германските изстребители осигуряваха снабдяването на войската.

На 9 септември германския флотъ загуби учебниятъ арктически корабъ „Бремзе“, който плуваше като охрана на единъ конвой, докато конвойятъ стигна невредимъ до местоназначението си. Завземането на Шпицбергенъ отъ англичаните остана безъ стратегическо значение и съ изстискването на зимата, действията бѣха почти преустановени.

Въ Балтийско море германскиятъ и финландскиятъ флоти нанесоха непоправими загуби на болшевиките. На 28.VII. бѣ завзетъ Либава, следъ това Виипава, Рижкия заливъ бѣ фърсиранъ, Рига бѣ завзетъ, балтийските острови паднаха отъ 14 IX. до 21.X. Съветския флотъ се оттегляше все по назадъ, плътнo притискаше огъ леките германски единици, като понесе тежки загуби отъ поставените минни прегради, особено при бегството си отъ Ревалъ и Валтшпортъ. На 4.XI. той требваше да опразни и Хангю и остана базиленъ, понесълъ големи загуби, затворенъ въ залива Кронщадъ. Съ това, Балтийско море бѣ освободено

анъ срещу британското снабдяване показа, особено въ втората половина на годината, големъ успехъ въ потопенъ неприятелски корабенъ тонажъ. До края на годината всичко надъ 15 милиона бр. тона неприятелски кораби отъ началото на войната бѣха потопени, безъ да се сметатъ италианските успехи и загубите причинени отъ мини. Движението къмъ Англия бѣ спрнато, германските линейни кораби и изстребители атакуваха успешно, като особено се отличиха „Швархорстъ“, „Гнайзенеу“ и „Адмиралъ Шееръ“.

На 27 МЕИ следъ германска съпротива и следъ като потопи най-големия военъ корабъ на света „Хуудъ“, потъна линейниятъ корабъ „Бисмаркъ“. Помощните кръстосвани „Пингвинъ“ и „Корморанъ“ бѣха потопени въ Индийския океанъ следъ като отъ своя страна, първиятъ унищожилъ 200 хил. тона неприятелски кораби, а вториятъ 70 хил. както и много по-силния отъ него австралийски кръстосвачъ „Сидней“. Другите помощни кръстосвачи продължаватъ борбата. Битката въ Атлантика се вои съ твърдата воля за победа. Опитите на англичаните да нападнатъ нашите западни пристанища, за да разстролятъ корабоплаването ни и по този начинъ да попречатъ на дейността на нашите подводници, останаха безрезультатни.

На 22 декември Англия загуби въ Атлантическия океанъ своя четвърти самолетносаъ. Бързи торпедни лодки, стражеви кораби и флотската артилерия пазятъ бреговете на канала и същевременно постигнаха големи успехи срещу английското корабоплаване. Големите загуби въ самолети намаляватъ британската нападателна сила. За едно нахлуване въ континента не може и да се мисли,

Въ Средиземно море, завземането на Гърция и Критъ даде едно неоспоримо преимущество. Егейско море бѣше недостъпно за британския флотъ и съ това доставката на материали за СССР презъ Дарданелите стана невъзможна. Неприятелътъ премести центъра на тежестта върху германо италианското снабдяване за Северна Африка и следъ поражението презъ май, поднови нападенията си. Германски подводници и италиански морски и въздушни сили търсеха възможностъ да атакуватъ и нанесатъ на неприятеля тежки загуби, въ което успеха. Тукъ бѣ потопенъ самолетносаъ „Аркъ ройалъ“ и много кръстосвани и изстребители. Линейниятъ корабъ „Малая“ бѣ повре-

завзетите пристанища и бѣха взети мерки, щото западната морска областъ да бѣде свързана съ румънските пристанища, за да се осигури снабдяването на войските. Съветскиятъ флотъ остана затворенъ въ Севастополъ и източните пристанища, като престана да представлява факторъ отъ значение.

Краятъ на годината стои подъ знака на големите японски успѣхи въ Източна Азия. Стратегическото значение на унищожителните битки срещу британската морска мощъ въ Тайландския заливъ и срещу американската въ Хаваите е много големо. Освобождението на Япония отъ опасността отъ концентрични нападения срещу островите и снабдителните пътища е гъвкава връзка съ нахлуването въ областта на британското световно господство и застрашаването на военния потенциалъ на Британската империя. Индийското и австралийското пространство обхващатъ едно толкова количество важни военни сурови материали и оръжейни резерви, че не може да се говори за едно решително изменение на военното положение въ Далечния изтокъ.

Къмъ англо-американските планове принадлежеше и засилването на индийските бази и на източния и кавказкия фронтъ. Съ нахлуването въ Бирмания и вълненията въ Британска юго-източна Азия това стана опасно. Презъ Индийския океанъ минаваше подкрепата на Англия, Австралия и Съединените щати за египетския и източния фронтъ. Тази морска областъ бѣ поставена подъ силна заплаха, следствие започването на японската търговска война, засилена съ завземането на бази по западните брегове на Малака и завземането на Хонгъ-Конгъ и почти цѣлия архипелогъ на Филипините. Австралия запазва своите войски за собствената си сигурностъ. Суровите материали на Тайландъ, Холандска Индия и Малака бѣха отъ големо значение за Англия и Съединените щати. Техната блокада забавя много въоръжението имъ.

Съединените щати решиха да спратъ доставките. Това означава отслабване на фронта на СССР., Англия и Чунгъ-Кингъ. Целиятъ въоръженъ планъ на Съедин. щати пропадна. Въ Вашингтонъ сл. обръкани отъ невиджданото поражение въ Хаваите и не знаятъ какво да правятъ въ Тихия океанъ. Техниятъ флотъ изчезна отъ океанските води. Техното производство е въ неведение — какви кораби трябва да се строятъ, за да се засилятъ



ПРОМЪКВАНЕТО ПРЕЗЪ ДУВЪРСКЮЯ ТЪСНИЯ

От дълго време линейнигь кораби „Шарнхорст“ и „Гнайзенау“ и кръстосвачът „Принц Ойген“ се намираха въ завзетото французско атлантическо пристанище Бресгь, което използваша за опорно сръдище и отправна точка за различни бойни действия въ водите около Янглия и широкият океанъ. Често на тия кораби се възлагаха задачи за воденето на корсарска война, присрещането и унищожението на въкой корабенъ керванъ, днйжещъ се къмъ английските пристанища.

Корабите, следъ завръщането си въ пристанището, бързо попълваха своите запаси отъ гориво и храна и всекога беха готови за походъ. Отплуването отъ опорното средище се извършваше всекога внезапна и за предстоящите задачи и действия обслугата научаваше едза когато корабите се намираха въ открито море. Тая мерка бе необходима за запазване похода въ тайна, тъй като въ пристанището Бресгь се намираха мнон'ество отъ пипалата на противниковите шпиони, които внимателно следеха за всеко действие и намерение на корабите и своевременно уведомяваха чрезъ съществуващите многобройни начини своите разузнавателни средища.

Както всеки други день, така и на 11 февруари следъ обедъ, дзата линейни кораба „Шарнхорст“ и „Гнайзенау“, кръстосвачът въПринцъ Ойгенъ“, множество изстребители, торпедни лодки и др. помощни кораби се намираха на своите кответни места, неподвижни и спокойни, не даващи и най-малкия видъ, че се приготоаляватъ да отплуаатъ въ открито море. Следобедната служба на кораба се изпълняваше напълно естествено и никой отъ обслугата не подозираше, че следъ няколко часа корабите ще напуснатъ спокойните води на пристанището.

Когато пълната нощ обви съ своето непрогледно було мощните снаги на корабите и всичко, пристанището, градътъ и околните възвишения на крайбрежието потънаха въ пълненъ мракъ, въ корабите внезапно настана големо оживление. Дадоха се кратки и отсечени заповеди, които бързо, чевърсто и безшумно се изпълняваха. Всички застанаха по своите места, както въ

електрическа светлина, така и по палубата, при прожекторите, ор,Тидията и наблюдателниците, всички обвити въ пълна тъм)иИна.

Докато вътрешността на гигантските бойни кораби: машините, огнярни, свързочни и други номеиенния въ различните подове и многобройни отделения цареше оживление и се чуваше и)умътъ отъ провяряването хода и изпраа;иОстътa на различните глазни и спомагателни машини и механизми, върху горната палуба и командния мостъ се пазеше възможната тишина и не се ви!кдаше нищо, така щото корабите не издаваха своето присутствие.

Точно въ уречения часъ, корабите единъ по единъ се снеха отъ котва и вързала, като бавно и непредпазливо се насочиха къмъ изхода на пристанището. Въпреки непрогледната нощ, излизането въ откритв море се извърши напълно умело и сполучливо.

Предвождани отъ миночистачи, корабите се наредиха въ строй върволица. „Шарнхорст“ бе водачески корабъ. Задъ него следваха „Гнайзенау“ и кръстосвачътъ „Принцъ Ойгенъ“. Отстрани въ лево и десно се днйжеха множество изстребители които съставляваха страничната защита на линейните кораби. Въ мрачимйга, очертанията на изстребителите едва се забелязваха надъ гъмните води.

Заела тоя строй върволица, ескадрата се движеше вече въ открито море, което се установяваше отъ широките вълни, които бавно повдигаха стоманените снаги на корабите.

Всеки отъ обслугата мислено се запитваше, каква ли ще бжде целътa на настоящия походъ? Дали ще се причака некой, деижещъ се въ открития океанъ неприятелски корабенъ керванъ, ;ойто да се унищожи, или ескадрата ще предприеме действие срещу британски морски сили или срещу английските брегове? Обаче никой, освенъ командирите на корабите не знаеше целътa на предстоящия походъ покойно продължаваиe да изпълнява възложената му работа и служба.

Следъ няколко часово движение, когато корабите се намираха достатъчно далечъ отъ бреговете на Франция, на обслугата бе прочетена заповедътa на предстоящите действия: Корабите беха получили заповепъ да отплуватъ отъ пристани-

и.чстребители и въздушни сили, да се промъкнатъ презъ Дувърската теснина и достигнатъ немските пристанищa въ Северното море, гдето ще имъ бй;даты възложени нови задачи,

Промъкването презъ най-тесната частъ на кзналътъ Ламаншъ, отделящъ Янглия отъ французското крайбрежие, който воденъ пжтъ бе добре ^;аблюаванъ и защитаванъ отъ английските морски и въздушни сили, бе задача опасна и трудно изпълнимо, тъй като водите на теснината бе;а осеяни съ множество заградни и беха зорко наблюдавани отъ английски бойни кораби и самолети, готови всеки мигъ да се впуснатъ въ действие. Промъкването уa ескадрата почти подъ носа на противника не бе лесно изпълнимо, обаче за смелите моряци, свикнали и калени въ борбата съ безбройните опасности, не сжществуваха никакви пречки.

Ескадрата безпрепятствено и необезпокоявана продължаваше своя пжтъ, къмъ отечествените води.

Когато светлината на настжпващия день озари неспокойните вълни на морето, надъ корабите се понесоха като. гигантски птици многобройни самолети, които извършваха въздушната защита на ескадрата, Отъ г.вете страни и напредъ отъ последната, освееъ изстребителиге се виждаха и множество флотилии торпедни лодки. Всички кораби се движеха съ скоростъ 25 мили.

Противникътъ не се виждаше и не бе далъ никакъвъ знакъ, че е открилъ движението на корабите. Когато обаче, къмъ обедъ на 12 февруари ескадрата достигна най-тесното место на Дувърския протокъ, отъ всички страни: отъ въздуха, сушата и по море, върху корабите се изсипаха градушка отъ бомби, снаряди и торпедa. Подобно на стихийен ветьръ разрази се ожесточено сражение чийто тънтежъ се сля въ продълкително адско бучение. Английските въздушни сили се хвърлиха въ непрекъснатa бомбена атака и завързаха бой съ охраняващите ескадрата самолети. Торпедоносци самолети, големъ брой изстребители и торпедни лo^ки движещи се съ шеметни скорости се впуснаха въ атака.

— „Торпедо отъ Мво, торпедо отъ десна страна“ сле^!Еаха f£Но следъ друго донесениятв отъ нЕf7.юрвте-лите. Линейните ксреби лткатуше-

ване торпеднигъ удари и самолетните бомби, като непрестанно действаха съ своите орждия. Водата наоколо закипя от множеството взривове, а въздуха се изпълни от тресъка на орждията и бомбите. Торпедните лодки поставиха димна завеса, а изстребителите влезоха въ бой съ неприятелските кораби. Далекобойните брегови орждии при Дунъръ сжщо откриха ожесточена стрелба. Посредъ адски тресъкъ и непрекъснатъ тънтежъ, въ кипящата вода паднаха единъ следъ другъ множество отъ сразените самолети.

Така продължи сражението до следъ обедъ, съ настойчивите и упорити атаки отъ противника, обаче корабите благополучно и невредими успеха да се промъкнатъ презъ Дувърската теснина и навлизайки въ водите на Немския заливъ въ Северно море, успешно завършиха своята задача. На полесражението беа сразени много неприят, самолети, две торпедни лодки и 1 изстребител. Единъ отъ предвождащите ескадрата стражни кораби бе потопенъ отъ пртивника. Обслужата му обаче бе спасена.

Въпреки силните, продължителни

и настойчиви атаки отъ противника, който се надяваше главно чрезъ своите торпедоносни самолети да нанесе удари и срази линейните кораби „Шарнхорстъ“ и „Гназенау“, както бе сполучилъ да потопи линейния корабъ „Бисмаркъ“, ескадрата чрезъ твърде ловки движения отбегна многобройните насочени удари като успя да достигне невредима отечествените води.

Това сполучливо промъкване на ескадрата презъ Дувърската теснина, който морски път се считаше трудно проходимъ отъ немските бойни кораби подчерта особената смелостъ на германските моряци, способни да подготвятъ предвидливо Бсеко опасно и трудно действие, което да проведатъ и изпълнятъ съ твърдостъ, хладнокръвие, опитностъ и голема храбростъ.

АлопctiOTO сражение въ Ламаншъ

На 12 февруари презъ деня въ водната теснина Ламаншъ, съединяваща Атлантически океанъ съ Северно море и разделящъ Англия отъ европейския брегъ, се състояло морско сражение между една ескадра немски бойни къраби и мно-

гобройни английски изстребители торпедни лодки и самолети.

Като последица на това ожесточено сражение, споредъ получените сведения, били потопени 1 британски изстребителъ, две торпедни лодки и били свалени всичко 62 самолета.

немските бойни сили, състоящи се отъ двата линейни кораба „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“, кръстосващъ „Принцъ Ойгенъ“ (Принцъ Евгени), няколко флотилии изстребител и торпедни лодки и множество ескадрили самолети, имали сравнително малки загуби: Потопенъ билъ само единъ страженъ корабъ, обслужата на който, състояща се отъ 65 души била спасена. Тринадесетъ немски самолета били свалени.

До това морско сражения преминаването на големи бойни кораби презъ каналъта Ламаншъ, се считаше за твърде трудно и опасно, поради малката ширина на водния пътъ, многобройните минни прегради и главно, защитата му отъ бреговата артилерия и готовите за действие, торпедоносни и въздушни сили на англичаните.

НОЩЪТА КРДЙ ПОЛУОСТРОВЪ ЮМИНИДЛ

По-вече отъ 300 руски кораба отъ различенъ аидъ и големина: войскови превозни кораби, влекачи, гетролоносачи, ветроходи, кръстосвачи, изстребител и подводници съ тяхните кораби майки, миночистачи и стражни кораби се намирали съсредоточени въ пристанището Талинъ, очакващи удобния случай и подходяща нощъ, за да се отправятъ на изтокъ, презъ Финския заливъ, къмъ морската крепостъ Кронщадъ и Ленинградъ.

Забелязвайки това съсредоточение и намерение на руските кораби, германските морски, сухоземни и въздушни сили предприели усилен и непрекъснати действия имащи за задача да унищожатъ струпаните кораби.

Действайки денонощно, немските морски сили поставили множество минни заграждения съ които затворили изходите на пристанището Талинъ и залива предъ полуостровъ Юминида, а така сжщо и на морския пътъ водащъ за Ленинградъ. Следъ това корабите отъ немския флотъ заели очаквателно положение западно отъ Талинъ, дебнейки момента, когато руските кораби ще излезатъ въ открито море, за да ги унищожатъ. Дългобойната брегова артилерия непрестанно обстрелвала всички намиращи се въ пристанището кораби.

та, съсредоточените въ Талинъ кораби се опитали да си пробиятъ пътъ и се отдалечатъ незабелязано къмъ Кронщадъ. Забелязани обаче отъ заепигъ позиция немски кораби, те били бързо смело атакувани отъ всички страни отъ множество торпедни лодки, които ги увлекли върху поставените минни заграждения. Много руски кораби политнали въ въздуха, натъкнали се на заградните мини или ударени отъ торпедата на немските бойни единици.

Много отъ оцелелите руски кораби били довършени отъ немските бомбардировачи, отъ чиито бомби водите на Финския заливъ се превърнали въ кипящъ гигантски котелъ. Засегнатите петролоносачи, оставали следъ себе си огнена диря.

Тежка и страхотна била нощъта за руските кораби при полуостровъ Юминида.

Когато настъпило утрото следъ кървавата нощъ на полесражението останали множество отломки отъ потопените и разрушени кораби: греди, дъски, саидъин, бъчвички, спасителни лодки и други остатъци. При тоя опитъ за промъкване били потопени следните кораби; единъ кръстосвачъ, 4 изстребител, 9 миночистача, 3 стражни кораба и били тежко повредени: 1 спом. кръстосвачъ, 5 изстребител и 1 миночисгачъ. Потопени били сжщо 43

122j000 тона, а други 39 били значително повредени и требвало да се считатъ за загубени.

Страшна, съдбоносна и гибелна била за руските кораби тъмната нощъ край полуостровъ Юминида.



Нвчаланнкътъ на северните германски морски



МОРСКИ ВЕСТИ

Намаление на Североамериканския търговски флотъ.

Въпреки големият брой нови търговски кораби, заложили в постройка, търговският флот на Съединените щати, който съществува на настоящата война въ 1939 г., възлизала на 1,402 кораба съ общо 8,180,000 бр. р. т., въ последно време отбелязва значително намаление.

Споредъ съществуващите сведения, това намаление се дължало на обстоятелството, че значителна част от корабите били държани на разположение на военния флотъ, а други кораби, предимно остарели и почти негодни, били продадени на Англия.

Въ настояще време търговският флотъ на Съединените щати се състои отъ 1,168 кораба, съ общо 6,840,000 бр. р. тона, като отбелязалъ намаление отъ 234 кораба възлизащи на 1,278,000 бр. р. тона.

Най-големо намаление отбелязали товарно-пътническите кораби, чийто брой отъ 164 билъ намаленъ на 94. Броятъ на товарните кораби отъ 853 спадналъ на 716, а корабите за превозъ на течни горива отъ 385 били намалени на 358.

Намалението броятъ на търговските кораби се дължи и на обстоятелството, че въ последно време много кораби били записани каю принадлежащи на панамски корабоплавателни сдружения и плаващи подъ панамско знаме.

Финландският търговски флотъ.

Финландският търговски флотъ, преди влизането на Финландия въ война съ Русия се състоялъ въ по-големата си част отъ твърде стари кораби.

Споредъ съществуващите сведения, къмъ средата на миналата година само около една четвъртъ отъ финландския търговски флотъ се състоялъ отъ корабъ! съ служба надъ двадесетъ години, 100 кораба имали повече отъ 50 годишна служба, а 15 кораба отъ тяхъ ийолу 70 годишно съществуване.

Половината отъ финландските търговски кораби пригизаватъ водоизместване отъ 2,000 до 6,500 т.

Къмъ пристанището Хелзинки били зачислени 163 кораба възлизащи на 277,842 бр. р. т., по-вече отъ които били големи търговски кораби; Въ Мариехамъ били зачислени 97 кораба възлизащи на 108,321 бр. р. т.; Корабоплавателните сдружения въ Або притежавали 101 ко-

раба вълизаци на 21,282 бр. р. тонъ, и въ другите пристанища били зачислени 42 кораба възлизаци общо на 34,066. Всичко, въ разните финландски пристанища корабоплавателните сдружения притежавали общо 440 търговски кораба, възлизащи на 517,648 бр. р. тона.

Усилената дейностъ на унгарскитъ корабостроителници

Установено е, че въ последно време корабостроителницата „Ганцъ и &“, а така сѣщо и другите унгарски корабостроителници били претрупани съ множество поръчки и проявили твърде усилен корабостроителна дейностъ.

Новостроящите се кораби сж предимно пунавски речни такива съ различно водоизместване и предназначение. Освенъ тия кораби, строящи се въ по-големата си част за други държави, въ корабостроителницата Ганцъ сж заложили а градежъ 6 морски кораба, няколко наливни такива, приспособени за превозъ на течни горива, а сѣщо и нарочни кораби за преносъ на вагони. Отъ морските кораби два притежаватъ по 1,500, а останалите четире по 4,000 тона. Въ унгарските корабостроителници ще бждатъ построени само корпусите на корабите, а машините и окончателната постройка ще бждатъ поставени и завършена въ Галвцъ.

Въ корабостроителниците на Унгарското кралско речно и морско корабоплавателно сдружение се намиратъ въ усилен постройка 8 влекача.

Постройката на нови докове въ Америка.

Съгласно съществуващите сведения, правителството на Съединените щати чрезъ комисията за корабоплаването, одобрило плановете за постройката на нови 23 дока и места въ различните американски корабостроителници, необходими за залагане въ постройка на нови военни и търговски кораби.

Разширението на корабостроителните възможности въ Америка било наложено следствие новата строителна програма, за осъществяването на която била предвидена сумата отъ 1,246,000,000 долара. Съгласно тая програма щели да бждатъ построени още 566 кораба, така щото общият брой на поръчаните нови кораби възлиза на 1,276, отъ които

Разширение на Белградското пристанище.

Известно е, че Белградъ, поради своето географическо положение се счита за важенъ железопътенъ и воденъ съобщителенъ възелъ, притежаващъ големо речно пристанище. Последното, съобразно увеличените нужди, следва да бжде разширено и подоброено съгласно изработените планове, като се снабди съ необходимите съвременни пристанищни съоръжения.

Усилията на бившето югославско правителство за разширението и подобренята на Белградското пристанище се провеждали твърде бавно и поради настъпилите военни събития, били съвършено прекратени.

Намиращите се обаче въ настояще време въ Белградъ немски строителни части, наново сж взели необходимите мерки и подновили работата, както за разчистване, така и за разширение и подобрене на речното пристанище. Последното е устроено главно върху десния брегъ на вливащата се въ Дунаев р. Сава. Новите пристанищни постройкы сж разширени до моста на Землинъ, съ обща дължина на новостроящата се кейова стена отъ 1,200 метра. Отъ тая стена 1,000 м. сж напълно завършени и вече се използватъ.

Новопостроените пристанищни съоръжения сж съобразени и снабдени съ съвременните технически нововъведения. Успоредно съ новата пристанищна стена рж построени две железопътни линии, които сж включени въ общата железопътна мрежа на бивша Сърбия. Новопостроените пристанищни складове обхващатъ повърхност отъ 4,500 квадратни метра.

Работата по преустройството и разширението на Белградското пристанище продължава усилено.

Изработени сж плановете за постройката и на корабостроителница, чийто градежъ вероятно наскоро ще започне.

Корабостроенито въ Швеция

Въ настояще време въ различните шведски корабостроителници се намиратъ въ постройка около 600,000 'бр. р. тона кораби, отъ които 250,000 тона сж предназначени за чуждестранните корабоплавателни сдружения.

Установено е, че отъ нечвло-tonъ

Похваленъ иочнкъ

Командирът на Черноморската на Негово Величество флоти]Р]И]а изказва своята и тая на чиновет-фе отъ флотилията особена благодарност на жителя отъ гр. Варна Никола Ивановъ Николовъ, живущъ на улица „Генералъ Попоаъ“ № 1, за подарените отъ него 100 кутии цигари за раздавана на моряците.

Починътъ, проявенъ съ тоя даръ, отъ тоя родолюбивъ българинъ е действително достоенъ за похвала.

Така сжщо командирът на флотилията искизвв своята благодарност и на г-жа Сийка П. Рахнева за изработените и подарени отъ нея, чрезъ кап. II р. о. з. Япександъръ • Манолоаъ, четири чифта вълнени р;ккавици, които да се дадатъ на четирма моряци отъ Черноморската флотилия.

Издигане на пототтенигк испански кораби.

Държавното испанско сдружение, натоварено да разчисти пристанищните води и плавателните пжтища по крайбрежието отъ остатъците на потопените квраби съобщило, че въ последните няколко месеца били извлечени отъ морското дъно множество потънали кораби възлизаци на 136,490 бр, р. тона. По-големата частъ отъ броя на тия извадени на повърхността кораби, били потопени презъ време на гражданската война.

Най много кораби били извадени отъ водите на пристанищата на Барселона и Валенция, гдето испанските комунисти при отстъплението си потопили почти всички намиращи се въ пристанищата плавателни сждове, за да не бждатъ взети отъ настжпващите войки на генералъ Франко.

Ново харватско корабоплавателно сдружение.

Въ новата Харватска държава билъ издаденъ нароченъ законъ за образуване на държавното „Харватско речно корабоплавателно сдружение Ягрибродъ“ съ седалище пристанището Аграмъ.

Новото сдружение има задачата да поощри хараатското корабоплаване, чреаъ устройването >ia представителни средища въ страната и въ чужбина, и създаването на необходимите плавателни средства за улеснението на харватския търговски стоко-обменъ.

Половината отъ първоначалниятъ капиталъ, необходимъ за набавянето на кораби и влекачи билъ внесенъ отъ самата държава, подъ чийто покровителство се намира и новосъздаденото речно корабоплавателно сдружение.

Опожаряването на „Нормандия“

Настоящата ожесточена война наложи разходването на грамадни количества бойни и хранителни припаси, за набавянето и попълването на които, воюващите страни, наредъ съ другите превозни средства бе необходимо да притежаватъ значителенъ брой търговски кораби, които да използватъ за пренасянето на първичните материали и суровини отъ различните продоволствени средища и източници въ презморските страни.

Поради потопяването на множество търговски кораби и липсата на достатъчни материали и време за постройката на нови такива, както воюващите, така и неутралните държави положили усилия за да иматъ на разположение необходимите имъ кораби за извършване на стокопревоза и търговския стоко-обменъ.

Следствие на това, Англия и Съединените щати намериха за необходимо да присвоятъ намиращите се въ техните пристанища кораби на чуждите държави.

Наредъ съ множеството кораби на неутралните и воюващи страни, въ американските пристанища се намираха и французски кораби. Въ пристанището на Ню-Йоркъ се бе приютилъ французкия корабъ „Нормандия“, който се счита за единъ отъ най-големите и модерни пжтнически кораби въ Света.

За попълване нуждата отъ наличието на търговски кораби, Съединените щати присвоиха некой отъ корабите на неутралните страни, между които бе задържанъ и „Нормандия“, който корабъ требвало да бжде преустроенъ и пригоденъ за използване отъ американския боеенъ флотъ при пренасянето на войскови части.

Въ началото на февруари н. г. на кораба „Нормандия“ внезапно избухналъ стихиенъ пожаръ, отъ който били ранени и обгорени множество хора, намиращи се на кораба.

Съгласно получените сведения, пожарътъ билъ потушенъ съ големи усилия, обаче огнената стихия опожарила и извършила такива големи разрушения, щото корабътъ се счита вече за неизползваемъ.

Какво представлява „Нормандия“?

Корабътъ билъ завършенъ и спуснатъ на вода презъ месецъ октомври 1932 год. и струвалъ на времето 4 милиарда и 320 милиона лева.

„Нормандия“ притежава 83,423 бр. р. тона, четири винта, скоростъ 30 мили; дължина 300, широчина 36 и газене 11"6 метра и всички нововъведения на съвременната корабостроителна техника.

Корабътъ разполага съ необходимите

шенствувания за пд;туването на 2,170 души пжтници и за живеенето на 1,300 души моряци, съставляващи неговата услуга.

„Нормандия“ започнала изпитателните си плавания презъ априль 1935 год., като извършилъ първото си презокеанско плаване до Ню-Йоркъ въ края на май с. г. Разстоянието било изминато за 4 дена, 3 часа и 2 минути, съ средна скоростъ 2968 мили, съ което спечелилъ синята лента на иай-бързиятъ презокеански пътнически корабъ. За установяване формигъ на кораба били изработени и изпробвани въ изпитателните станции 60 различни модела.

Имайки предвидъ избухналите пожари на французските пътнически кораби „Георгъ Филипаръ“ и „Атлантикъ“, на „Нормандия“ били взети необходимите мерки и предпазни устройства, поради което постройката му била продължена съ 18 месеца.

На кораба били устроени необходимите предварителни съоръжения за поставянето на орждия и използването му като спомагателенъ кръстосвачъ.

„Нормандия“ се счита за най-големия и най-люксозенъ плаващъ хотелъ, въ който пътниците иматъ възможностъ да купятъ, каквото пожелаатъ и да влизатъ всеки мигъ въ телефоненъ разговоръ съ кое да е населено место въ Европа и Америка, притежаващо телеф, централа.

Съ започване на настоящата война корабътъ билъ отпрааенъ, за по-голема сигурностъ въ пристанището Ню-Йоркъ, гдето французкото корабоплавателно сдружение — собственикъ на „Нормандия“, бе принудено да заплаща за престоя на кораба по 2 мил. лв. месеченъ наемъ.

Опожаряването на „Нормандия“ се счита за твърде голема загуба за корабоплавателното сдружение, а също и за американския флотъ, който се лишава отъ единъ големъ, удобенъ и бързоходенъ корабъ за пренасянето на войски.

Корабното движение чрезъ Марсилия

Поради несигурността на корабоплаването въ средиземно море и липсата на достатъчни количества течно гориво и каменни въглища, стокообмянъгъ и корабното движение отъ и за пристанището Марсилия значително били намалени. Множество кораби преустановили своите плавания и били завързани за дълъгъ престой въ пристанището.

Споредъ сведения отъ французки източници, стокообмянатъ презъ Марсилия билъ намаленъ на 1,900,000 тона, докато въ нормално време, презъ 1938 год. той възлизалъ на

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ДО ДЕКЕМВРИ М. Г.

17 СЕПТЕМВРИ: Немски торпедни лодки атакували въ близост на английските бр-feroBe единъ корабенъ керванъ, отъ който потопили четири кораба съ общо 25,000 бр. р. тона.

Английското адмиралтейство съобщило за загубата на британския подводникъ „Р 32“,

18 СЕПТЕМРИ: Въ Финския заливъ и езерото Ладога били потопени 11 руски кораба, възлизащи на 28,000 тона, като 20 други по-малки били тежко повредени. Предъ устието на Днепъръ въ Черно-море били подпалени два руски кораба съ общо 10,000 тона.

Действащите въ Атлантически океанъ немски подводници съобщили за потопяването на 6 английски кораби възлизащи на 27,000 тона,

21 СЕПТЕМВРИ: Германското главно командване на въоръжените сили съобщило, че северозападно отъ Кримския полуостровъ билъ потопенъ единъ 11,000 тоненъ съветски корабъ.

22 ОКТОМВРИ: Действащите въ Атлантически океанъ немски подводници съобщили за потопяването на 7 английски търговски кораба, възлизащи на 38,200 бр. р. тона. Отъ действията на германските въздушни сили били потопени 10,000 бр. р. тона кораби.

23 ОКТОМВРИ: Главното командване на германските въоръжени сили съобщило, че немски подводници атакували добре защитаванъ воененъ керванъ кораби, отъ който били потопени 4 неприятелски кораба съ общо 32,000 бр. р. тона, между които и пренасящия войски корабъ „Ангс1а“ отъ 14,000 бр. р. тона.

24 ОКТОМВРИ: Въ водите предъ Кримския полуостровъ билъ потопенъ единъ руски 6,000 тоненъ корабъ.

Английското адмиралтейство признало за загубата на спомагателния кръстосвачъ „Sprungb--nk“.

25 ОКТОМВРИ: Край източните брегове на Англия били потопени три английски търговски кораба, възлизащи на 12,000 бр. р. тона.

Въ Средиземно море билъ потопенъ единъ 10,000 тоненъ английски товаренъ корабъ.

26 ОКТОМВРИ: Въ водния районъ около Англия били потопени 3 търговски кораба, възлизащи на общо 2,000 бр. р. тона.

28 ОКТОМВРИ: До английските брегове били потопени два британски кораба съ общо 11,000 бр. р. т.

29 ОКТОМВРИ: Главното командване на германските въоръжени сили съобщило, че немски подводници атакували единъ корабенъ кер-

ванъ на 47,000 бр. р. т., а така също унищожили и единъ изстребитель.

31 ОКТОМВРИ: Въ водния районъ около руските черноморски пристанища Евпатория и Керчъ били потопени 5 товарни кораба съ общо 13,000 бр. р. тона.

Действащите въ Атлантически океанъ немски подводници съобщили за потопяването на 6 английски кораба притежаващи общо 27,000 бр. риг. тона, 1 изстребитель и два стражни кораба.

1 НОЕМВРИ: Германските въздушни сили атакували единъ корабенъ керванъ и потопили 29,000 бр. риг. тона кораби.

Въ Черно море билъ потопенъ единъ 3,000 тоненъ турски търговски корабъ.

2 НОЕМВРИ: Германското главно командване съобщило, че отъ действието на немските морски и въздушни сили, презъ октомври 1941 г. били потопени всичко 441,300 бр. р. тона английски търговски кораби, отъ които подводниците потопили 255,200, надводните бойни кораби 18,000, а отъ въздушните сили били сразени 168,100 бр. р. тона.

3 НОЕМВРИ: Презъ време действията на германските въздушни сили срещу оттеглящите се съ кораби руски войски отъ Кримския полуостровъ били потопени 10 превозни войскови кораба възлизащи общо на 38,000 бр. р. тона, а 14 други били тежко засегнати отъ бомби.

Предъ входа на Суецкия каналъ билъ потопенъ единъ английски товаренъ корабъ отъ 6,000 бр. р. тона.

4 НОЕМВРИ: Действащите въ Атлантически океанъ германски подводници съобщили за потопяването на 1 британски изстребитель и 11 търговски кораба възлизащи общо на 53,000 бр. р. тона.

До английските брегове, германски въздушни сили потопили 3 търговски кораба съ общо 20,000 бр. риг. тона.

5 НОЕМВРИ: Въ водите предъ Севастополъ били потопени 2 руски превозни кораба съ общо 10,000 бр. риг. тона.

Единъ кръстосвачъ и 5 други търговски кораба били тежко повредени.

8 НОЕМВРИ: Действащите въ Черно море ромънски подводникъ потопилъ 12,000 бр. риг. тона руски кораби.

9 НОЕМВРИ: Край източните брегове на Англия немски въздушни сили атакували единъ корабенъ керванъ и потопили 6 кораба възлизащи общо на 38,000 бр. р. тона.

10. НОЕМРИ: Главното командва-

керванъ превозни кораби билъ атакуванъ огъ английски морски сили, които потопили 2 италиански изстребителя и множество превозни кораба.

Единъ отъ действащите въ Атлантически океанъ италиански подводници потопилъ 25,000 бр. р. т. английски кораби.

14 НОЕМВРИ: Въ водния районъ до Керчъ били потопени два руски кораба съ 5,500 бр. р. тона.

15. НОЕМВРИ: Италианското главно командване съобщило, че отъ започване на войната били потопени общо 1,193,000 бр. р. тона неприятелски кораби, отъ които огъ действията на италианските подводници: около 500,000 тона въ Атлантически океанъ, 160,000 въ Средиземно море и 100,000 бр. р. тона въ Червеното море; огъ надводните кораби — 133,000 и отъ въздушните сили около 300,000 бр. р. тона.

немското главно командване съобщило, че действащият въ западната част на Средиземно море германски подводникъ подъ командването на лейтенантъ Решке потопилъ английския самолетоносачъ „Аркъ Ройалъ“, притежаващ водоизместване 22,000 тона, скоростъ 30 мили и носящъ 72 самолета. Въ същото време линейният корабъ „Малая“ също билъ засегнатъ отъ торпедо и тежко повреденъ, билъ отведенъ на влекало въ Гибралтаръ.

16 НОЕМВРИ: Край бреговете на Англия билъ потопенъ единъ 7,000 бр. р. т. корабъ. Единъ немски страженъ корабъ успелъ да потопи една английска торпедна лодка.

17 НОЕМВРИ: Въ Средиземно море били потопени няколко английски кораба възлизащи на 10,000 бр. риг. тона.

18 НОЕМВРИ: Действащите въ северната част на Атлантически океанъ и въ водите на Северното ледовито море германски подводници съобщили за потопяването на 21,000 бр. р. тона неприятелски търговски кораби.

21 НОЕМВРИ: Немски торпедни лодки атакували край английските брегове единъ силно охраняванъ корабенъ керванъ, отъ който успели да потопятъ 9,000 тона кораби. При произвеждане на повторна атака една отъ торпедните лодки била тежко повредена отъ сблъскване и въ последствие потънала.

22 НОЕМВРИ: Главното командване на германските въоръжени сили съобщило, че съ унищожените презъ октомври 5 изстребителя, общият брой на потопените отъ германските морски и въздушни сили

СИЦИЛИЙСКИЯТЪ ПРОТОКЪ И ОСТРОВЪ МЯЛТЛ

Въ последно време, всекидневно въ италианските и германски сведения за военните действия въ Средиземно море се съобщава за непрекъснатите и резултатни въздушни нападения върху големата английска морска крепост въ Средиземно море — Малта.

Островъ Малта се намира въ източния изходъ на сицилийския протокъ, който съставлява водната теснина между островъ Сицилия и северния брегъ на Африка.

Най-тесната частъ на протока се намира между пристанището Марсала на островъ Сицилия и полуострова на Тунисъ, на което место ширината на водния път не надвишава 150 км. Тая тесна частъ на протока съставлява западния изходъ на водната теснина, почти на средата на която се намира италианският островъ Пантелерия, отстоящ отъ Марсала на 96 км. и отъ африканския брегъ на 60 км.

До 1936 год. островъ Пантелерия бе твърде малко изаестенъ обаче, следъ укрепяването му като италианско опорно средище, тоя малък островъ получи важно стратегическо значение за отбраната и сигурността на Сицилийския протокъ, а така също и за подпомагане действията на италианските морски и въздушни сили въ Средиземно море.

Пантелерия е малък вулканически островъ, лишенъ отъ буйна разтителност и обхващащъ пространство отъ 83 кв. км. Отъ острова въ малки количества се изнася главно вино, плодове и зеленчуци. Заедно съ намиращият се на 112 км. югоизточно малък островъ Линоза, Пантелерия представя важно опорно средище за италианските въздушни и морски сили, действащи срещу английските кораби и островъ Малта.

Въ съществувашитъ съ времъ мащабъ морски карти, островъ Малта е означенъ като малка точица. Въ действителностъ островъ Малта обхваща повърхност отъ 246 кв. километра съ население около 250 хиляди души, занимаващи се главно съ производството на медъ, портокали и цветя, между които и прочутите малтенски рози.

Споредъ количеството и особеното качество на меда, който се добива на тоя средиземноморски островъ, последниятъ е и наименованието си Малта, споредъ гръцкото наиме-

нование на меда — Мели, Мелита.

Установявайки големото, значение на тоя островъ като изходно место за действията срещу Египетъ, Налалеонъ заповедалъ да бъде завладянъ, което завладяване било извършено презъ 1798 година. Следъ злополучния обаче, за французските морски сили бой на 1 августъ 1798 година, при Абукиръ, Малта билъ блокиранъ отъ английския флотъ и следъ две годишна обсада, билъ превзетъ въ 1800 год. отъ англичаните, въ чието владение се намира и въ настояще време.

Следъ прокопаването на Суецкия каналъ въ 1869 год. и завладяването на островъ Кипър въ 1878 год., островъ Малта получи още по големо стратегическо и военно-значение въ водите на Средиземно море, като първоапенно опорно средище за британските бойни кораби. Ето защо, ръководството на английските въоръжени сили въ течение на много години взело необходими мерки за градежа на съответните защитни постройки, казарми, складове, пристанищни съоръжения и докове за превръщането на островъ Малта като първостепенна и трудно преиземаема морска твърдина.

Планинскиятъ видъ на острова способствува твърде много за защитата на острова, чийто югозападенъ брегъ се издига на право отъ морските дълбочини на височина до 200 метра и е съвършено непристъпенъ. Въ североизточната и източната частъ на острова, гдето брегътъ е низъкъ и се спуска полегато къмъ морската повърхностъ съществуватъ, редица укрепления и артилерийски позиции, защитени заливите и пристанищата на острова срещу действията на противникови кораби.

Застрашаните отъ стоварването на гесангъ брегови ивици сж опзани съ осемъ реда гъсто поставена бодлива телъ, презъ която може да се прекара електрически токъ. Низката северозападна частъ на острова е защитена отъ линията Виктория, минаваща напреко презъ страната и състояща се отъ редица съвременни укрепления и бетонирани кули.

Островъ Малта притежава три летища и едно водолетище служещи за стоянка на множество самолети, които се използватъ за действия, както срещу италианските селища

въ Либия, така и за бомбардирането на опорните средища намиращи се въ Сицилия и южните крайбрежия на Италия.

Халфаръ е най-старото летище на острова и се намира на югоизточния брегъ. Презъ 1937 г. англичаните построили летището Венеция, въ близостъ на което се намира гарнизонния градъ Чита Вечия, а презъ 1938 год. било завършено и големото летище Микаба. Водолетището Калафрана се намира въ залива Марса Счирако.

Последното, както и другите летища е също така добре защитено чрезъ редица укрепления и противосамолетни батареи.

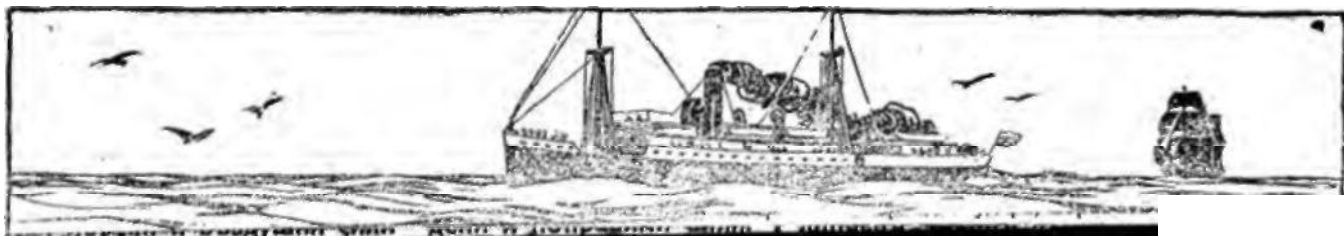
Въ североизточната частъ на острова, въ удобния естественъ заливъ Зенглиа се намира крепостния градъ Ла Валета, въ който сж устроени корабостроителниците и доковете за поправка на нуждаещите се военни кораби. Заливътъ представлява твърде удобно убежище и добра котвена стоянка за корабите отъ британския Средиземноморски флотъ, който се отбива за почивка и попълване запасите си отъ гориво, хранителни и бойни припаси.

Въ пристанището на Ла Валета се намира и големиятъ плаващъ док отъ Киъ, който следъ 1918 г. бе взетъ отъ Германия срещу репарациите и бе изпратенъ на влекало въ Малта.

Ла Валета и гарнизонниятъ градъ Чита Вечия сж съединени помеждо си съ железопътна линия. Освенъ това, множеството селища отъ острова сж общо така съединени съ добри и удобни пътища, позволяващи бързото предвижване, и съсредоточение на войсковите части предназначени за отбраната на Малта.

Отъ действията на итало-германските бомбардировачи, големите докове и корабостроителните съоръжения аъ пристанището Ла-Валета били тежко повредени и не могатъ вече да се използватъ.

Въпреки непрекъснатите, ежедневни ожесточени и настойчиви самолетни атаки, Малта продължава да се държи и устоява срещу действията на итало-германските въздушни сили. Това обстоятелство съ достатъчна яснота показва, до каква степенъ и колко надеждно е била устроена крепостта да представлява трудно превземаема твърдина съ важно стратегическо и бойно значение.



Всичко, което вълнува днесъ Европа, ще узнаете отъ

Г

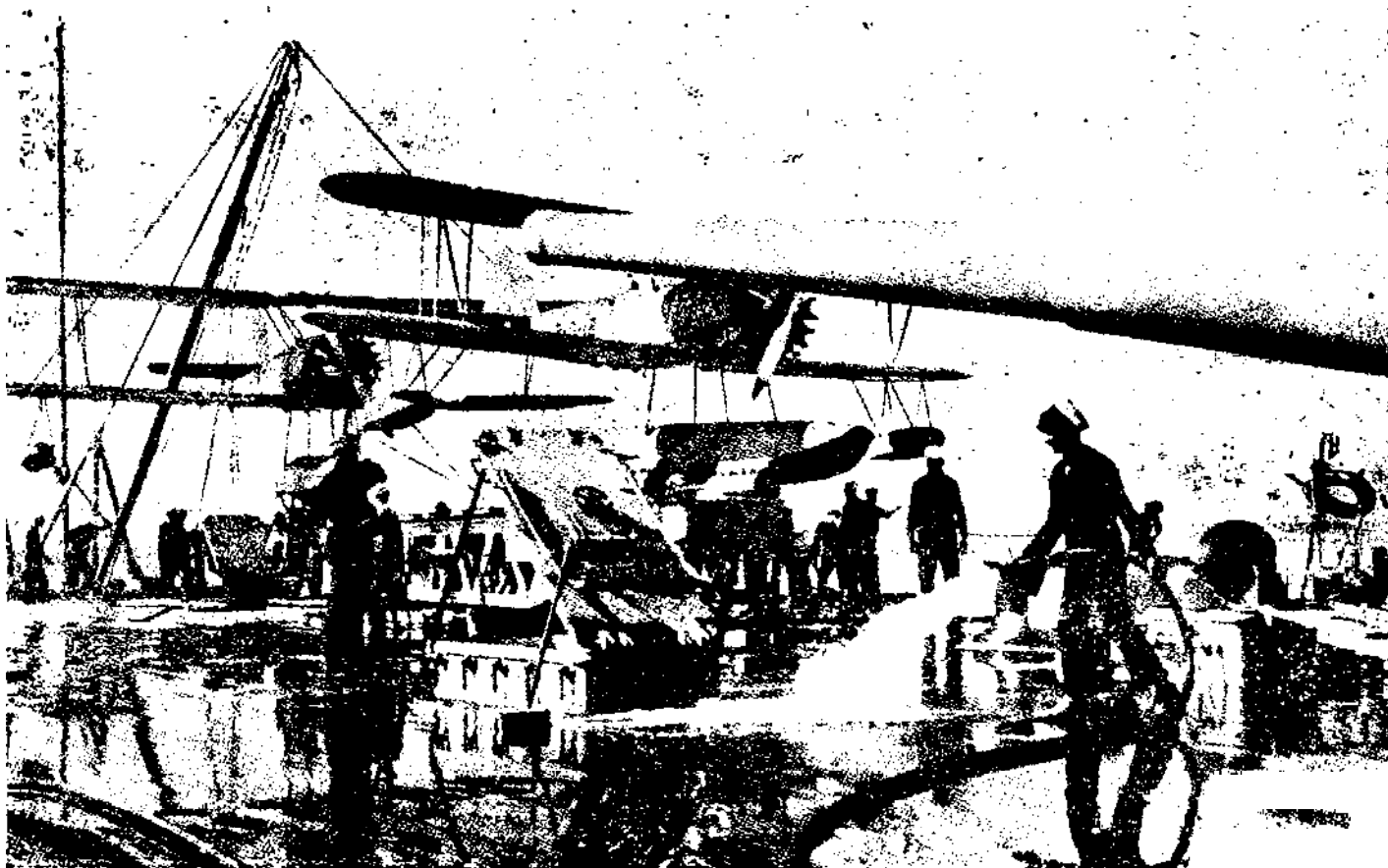
Модерното, отлично осведомено списание: събития, които градятъ историята; най-важното изъ науката и стопанството; най-забележителното изъ изкуството и културния животъ; новото въ филма, театъра и модата; [•извънъ тоза, много хуморъ и забавно четиво.

ВсѣКН две седмици единъ дебелъ брой, изпъстренъ съ цветни иллюстрации.

Ц Е Н Я З л е в а

ГЕРМАНСКАТА КНИЖАРНИЦА—Ерихъ Треллеръ

СОФИЯ, „ЦАРЬ ОСВОБОДИТЕЛЬ“ №12



КЪРМОВЪТЪ ЧАСТЪ НА АМЕРИКАНСКИЯ ЛИНЕЕНЪ КОРАБЪ „WEST VIRGINIA“ — СУТРИННА ПОЧИСТКА.

Корабътъ билъ построенъ въ 1912 год. и притежавалъ следните данни: - Бодоизм-Въстане 41,800 тона, скоростъ 21 мили, въоръжение: 8—106 мм., 20—127 мм. оръдия и 2—5'1/2 мгч. торпедни тръби. Пршежавалъ е три водосамолета (двата отъ които се виждагъ на снимката) и се обслужвалъ отъ 1,407 души.

При внезапните японски действия срещу Хавайскитъ-Острови, корабътъ билъ потопенъ.

спЕциалистътъ

Б. Т О М О В Ъ

изправя говора отъ ЗЯЕКВЙНЕ съ пълень УСПЪХЪ.

С П Р Я В К П: