



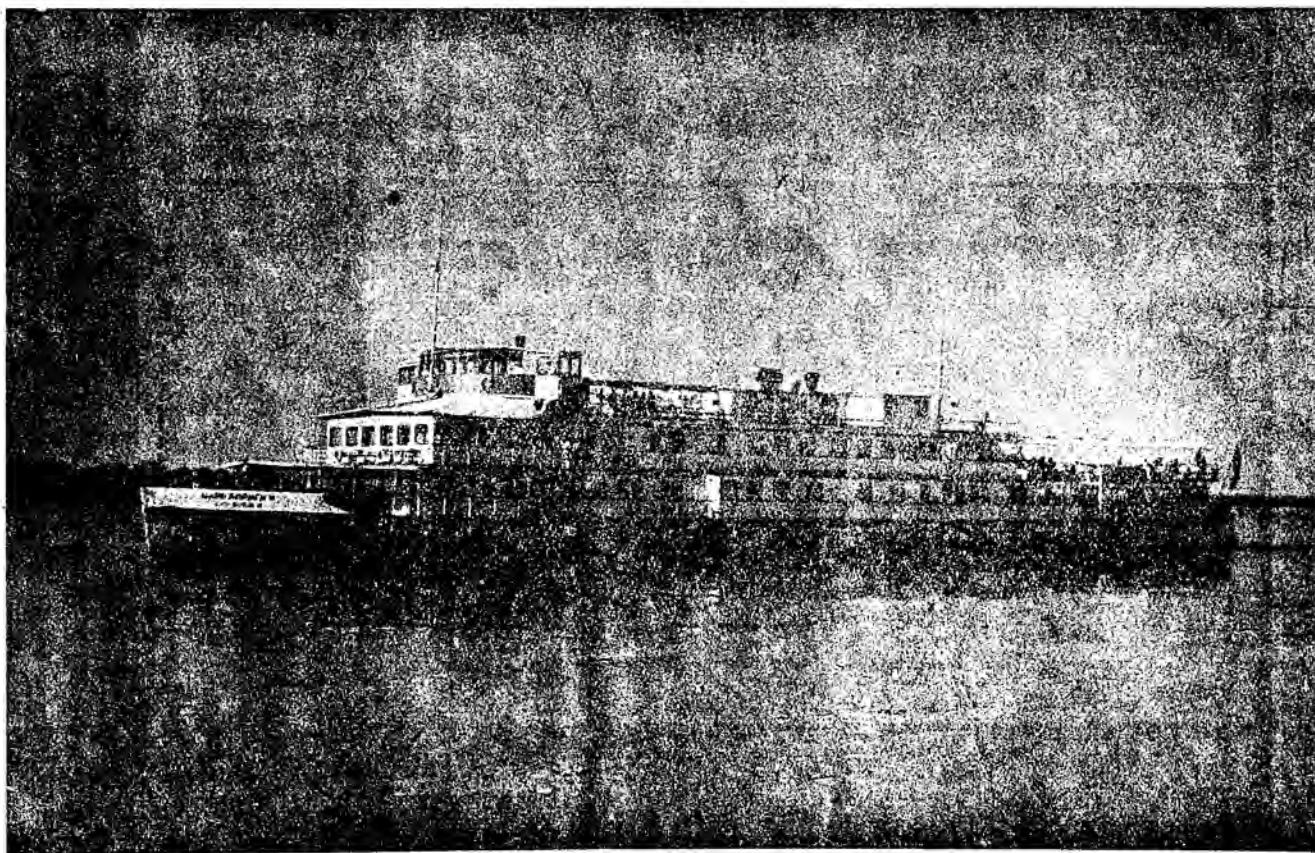
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

МЕСЕЧНО СПИСАНИЕ
ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА



Година X. брой 188. Варна, 1. май, 1944. год. Ръководи уредническо тѣло. Редакторъ Крумъ Кънчевъ

ЧРЕЗЪ МОРСКИ ВЪЗХОДЪ – КЪМЪ ВСЕСТРАННО ПРЕУСПЪВАНЕ



КОРАБЪТЪ ОТЪ БЪЛГАРСКОТО РЪЧНО ПЛАВАНЕ „ЦАРЬ БОРИСЪ III“

„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ СЕ ИЗДАВА СЪ ПОДКРЕПАТА НА ЧИНОВЕТЪ ОТЪ БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТЪ
И СЕ ИЗДЪРЖА ИЗКЛЮЧИТЕЛНО ОТЪ ДОБРОВОЛНИ ДАРЕНИЯ.

ХРАБРОСТЪТА

Да бждешъ храбъръ, значи да си жизнеспособенъ. Защото животът е борба, а въ борбата се даватъ доказателства за храбростъ.

Спокоень и устойчивъ при най-тежки тъл случаи, храбрецът не унива и не познава нито страхъ, нито отчаяние. Той е събрать на джба, който стои гордо и непоклатимо възправенъ подъ напора на бурните вихри и жестоките посегателства на времето.

Отдълната личност и милионната общност се раждатъ и живятъ, за да творятъ подъ знака на единъ неписанъ законъ — законът на храбростта. Който правилно изтълкува и доблестно изтълни неговата повеля, той ще заслужи щастие и доброденствие, отредени за достойните синове на земята. А има ли по-достойни отъ храбрите? . . .

Върховна и жизнедавна доброделът всъкога, храбростта е безусловно необходима качество, особено въ дни на бранъ. Подобно всесилна стихия, тя повлича и превъзмогва всички пръчки, преминава презъ кръв и огънъ, презира смъртта, за да увънчае своя неспиренъ устремъ съ вънешта на победата.

Днесъ, когато подъ всепобедния напоръ на младоевропейските бойци, рухватъ прогнилите постройки на юдео-плутократията и картонениятъ кули на самоотреклия се безпътенъ боловизъмъ, по свътоворните бойни полета се пишатъ единствени и не-повторими страници въ човъшката история. Въ тъхната многобройна низа, блъстътъ съ слънцезарна свътлина тия, които сѫ написани отъ сърдцата на избрани маже, високо вдигнали знамето на храбростта. Достигнали лоното на безсмъртието и въчната слава, тъзи херои-светци съ осъществените горди подвиги засвидетелствуватъ смисъла на саможертвата и величието на една борба, която се води въ името на новъ свътоворенъ редъ — по-съвършенъ и по-човъченъ отъ досегашния.

Нашиятъ народъ, който е народъ отъ храбреци, на Георгьовденъ ще отаде сърдечна данъ на почитъ и прослава къмъ храбрите — тъзи, които сѫ отличени съ ордени за проявена храбростъ въ свещените воини, които съ пушка при нозе трепетно очакватъ часа на подвига и проявата на храбростта и всички безимени българи, които отъ поста на граждансия дълъг крепко пазятъ и бранятъ твърдина на вътрешния фронтъ.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

На Георгьовденъ тази година обединена България ще се представи предъ света съ народностна сила, единение и готовност за борба, както на обичайния величественъ парадъ въ Столицата родното воинство се представяше предъ О Бозе починалия Царь Борисъ III Обединител великиятъ носител на Ордена за храбростъ . . .

Съ благоговение ще дадемъ изразъ на почитъ и признателност и къмъ нашите велики съюзници, чиито многопрославени войски излъчиха изъ редоветъ си множество приказни храбреци, изградили съ стоманени тъла и съ огнедишащъ духъ моста къмъ победата и утрешния свътълъ день.

Но въ същото време, цълокупниятъ български народъ, единодушно и съ гръмопевична мощъ ще изрече тежко проклятие къмъ страхливите и подлеци, които той презира толко са повече, колкото се прекланя и благоговъе предъ храбрите и доблестните. Страхливите злодеи, които изъ засада се насочватъ къмъ мирното население на нашата Родина и отъ въздуха съ огънъ и желъзо разрушаватъ сгради и убиватъ невинни любе, както и опетненитъ съ черенъ позоръ родоотстъпници, попадатъ подъ ударите на народното презрение и омраза.

Родниятъ морякъ, който съ безграницна смълостъ се бори срещу врага, срещу водната стихия и престъпните съзнателни и несъзнателни спъвачи на морското преуспъване, празнувайки деня на храбростта — Георгьовденъ, за лишенъ пътъ дава клетвено обещание, че ще следва примера на храбрите. Храбростта е неговата пътеводна звезда. Храбростта е неговата въдра и надежда, че и следъ най-тежкото плаване, корабътъ ще достигне спасителното пристанище.

Да запазимъ българскиятъ държавнически корабъ! — Ето общиятъ повикъ на нашето изключително хероично време, когато е поставенъ съ склонна неотмънностъ въпросътъ за нашето народностно съществуване: да бждемъ или да не бждемъ?

Този повикъ има стойността на борческо знаме, следъ което вървятъ въ победоносенъ походъ всички българи, спътни и единни въ храбростта, върата и надеждата.

Въ това е силата на България, въ това е тържеството на въчната българска.

“МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ”

КАПИТАНЪ I РАНГЪ ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ

ПРОСЛАВЕНИЯТЪ БЪЛГАРСКИ ФЛОТОВОДЕЦЪ

Именитиятъ бившъ командиръ на отреда торпедоносци при българския флотъ и прославенъ герой отъ Балканската война капитанъ I рангъ Димитъръ Добревъ, не е между живите! Той склони очи на преклонна възрастъ въ старопрестолния градъ Търново на 11 априлъ т. г., и като всѣки избранникъ на сѫдбата, завършвайки съ победоносни стъпки своя борчески земенъ путь, премина въ лоното на безсмъртието.

Тлѣнните останки на всеуважавания покойникъ бидоха пренесени въ Варна, за да бѫдатъ приютени въ приморската земя, въ вѣчно неразлична близостъ съ родното Чёрно море, съ което

вимия покойникъ премина подъ знака на стихийни устреми и постижения. Жivotътъ му е украсенъ съ дълга редица отъ свѣти дѣла, съ които той оставя следъ себе си незаличима паметна дира и затвърдява име на човѣкъ, българинъ и морски воинъ.

И наистина, трудно и несъвършенно би могло да се очертатъ този многоголикъ животъ въ твърде ограниченитѣ размѣри на една статия.

Капитанъ I рангъ Димитъръ Добревъ е роденъ въ градъ Русе на 12 февруари, 1868 година. Първоначалното си образование получава въ родния си градъ.

Въ 1878 година, едва десетъ годишенъ, той заминава за Москва, кѫдето завършила III класното (основно) училище.

Презъ 1883 година се завръща въ България и постъпва въ срѣдния общъ класъ на новооткритото Военно училище. Две години по-късно бѫдещиятъ голѣмъ военоначалникъ участва като юнкеръ-доброволецъ въ избухналата Срѣбъско-българска война, проявява храбростъ и бива награденъ съ войнишки кръстъ за храбростъ IV степень.

Следъ свѣршването на войната той постъпва отново въ Военното училище, което завършила въ 1888 година съ чинъ подпоручикъ и започва свое то военно поприще въ 7. пехотенъ Преславски полкъ. Петъ години по-късно, презъ 1893 година, покойниятъ морски воинъ, съгласно изявено желание и следъ успѣшенъ състезателенъ изпитъ, бива преведанъ на служба въ новосъздадената Дунавска флотилия въ Русе, кѫдето той намира своето истинско призвание. Изпълняващъ е длѣжността младши офицеръ на корабъ „Крумъ“, „Симеонъ“ и „Александъръ“, билъ е адютантъ на флотилията.



+ Кап. I р. Дим. Добревъ

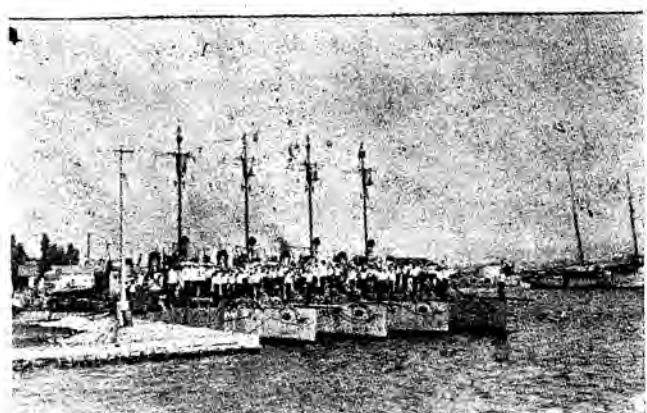
бележитиятъ морски воинъ навѣки свѣрзва име и дѣла следъ своята кончина, както бѣ всесъдъ свѣрзанъ и въ днитѣ на своя буренъ творчески животъ като войникъ и гражданинъ.

Погребението на стария морякъ стана съ достойна за извѣнреднитѣ му прояви и народополезни заслуги тържественостъ на 13. априлъ, следъ като тѣлото му бѣ изложено за поклонение отъ почитатели воински чинове и граждани въ нарочно стъкленъ трауренъ кътъ въ Военно-морското на Негово Величество училище.

Опѣлътъ се извѣрши въ морския храмъ „Свети Никола Чудотворецъ“ при стечението на внушително множество люде, между които личаха освенъ висши представители на властта и нарочни траурни пратенства, стари другари и съслуживци на покойния.

За живота и дѣлата на капитанъ Добревъ като ратникъ въ военно-морското поприще, за неговитѣ блѣстящи качества на морякъ и военоначалникъ, за неговия съкровищенъ приносъ за създаване и закрепване на нашия младъ флотъ, въ цѣрквата произнесоха подходящи слова капитанъ-лейтенантъ В. Пѣевъ и кап. II р. о. з. Ал. Маноловъ. Сбито, правдиво и съ почтително чувство тѣ изтѣкнаха, че тежкиятъ и многостраненъ жизненъ подвигъ на героя отъ атаката на „Хамидие“ заема голѣмъ дѣлъ въ нашата скромна военно-морска история и по достоинство му отрежда едно отъ членните мѣста въ пантеона на български-тѣ морски командири-водачи...

Бидейки въ много отношения изключителна личностъ, вдъхновеното труженичество на незабра-



Флотилия български торпедоносци при „вдигане знамето“

На 1 януари, 1894 година капитанъ I рангъ Добревъ е произведенъ въ чинъ мичманъ I разредъ. Показалъ качества на даровитъ офицеръ, той бива изпратенъ въ Пола—Австрия, да следва торпедно дѣло: единъ особено благоприятенъ случай, който дава отлична възможностъ на младия мичманъ I р. Добревъ да заработи трескаво и да усъвършенствува своите военни и общи познания, като освенъ преподаваното въ торпедния курсъ, той усърдно изучава висша математика, немски, френски и английски езици. Благодарение своите

способности и упоритъ добросъвѣстенъ трудъ, за изненада на своите колеги чужденци, младиятъ български офицеръ завършва курса като първенецъ.

Презъ 1898 година незабравимиятъ покойникъ е началникъ на зимовището за корабите отъ Дунавската флотилия, началникъ на минната часть и ржководителъ на занятията по минно дѣло при сѫщата; нему се пада и историческата честь да подготви съ наличните първобитни срѣдства първите български минни техники и електротехники.

Презъ месецъ октомври на 1899 г. бива преведенъ въ Морската часть—Варна и назначенъ за „вахтенъ началикъ“, а следъ това за миненъ офицеръ на учебния кръстосвачъ „Надежда“.

Произведенъ е въ чинъ лейтенантъ на 1 януари 1900 година, година по-късно заема поста старши адютантъ на флота, работещъ и въ щаба на сѫщия.

Именитиятъ капитанъ I рангъ Димитъръ Добревъ има рѣдкото щастие да замине презъ 1901 година въ Русия (Кронщадъ) да следва артилерийско дѣло, защото, освенъ богатитъ познания, който добива, освенъ учебните плавания, които извършва изъ Балтийско море съ артилерийския отредъ, той получава разрешение отъ българското правителство да участвува като доброволецъ въ водената по това време знаменита Руско-японска война.

Той постига като младши артилерийски офицеръ и вахтенъ началикъ въ кръстосвача „Димитрий Донской“—корабъ, причисленъ къмъ II-та Тихоокеанска ескадра на адмиралъ Рождественски, и на 3 октомври заминава за Далечния изтокъ. Следъ около осемъ месеца тежко плаване, на 14 май 1905 година се разразява голѣмото морско сражение при Цушима, въ което взима участие ескадрата срещу японския флотъ. На 15 май „Димитрий Донской“ води самостоятелно бой съ отреда на адмиралъ Ориу, съставенъ отъ 6 кръстосвачи и 7 миноносци. Въ това сражение между неравни сили тогавашниятъ лейтенантъ Добревъ командува артилерията на кръстосвача съ голѣмъ

японците и съ кръстосвача „Касуга“ е отведена изпърво въ Сасебо, после въ пленническия станъ въ Мацу-яма и накрай—въ Осака.

На 30 октомври, 1905 година, получилиятъ своето славно бойно кръщение морски боецъ лейтенантъ Добревъ, свободенъ вече отъ пленъ, потегля съ единъ отъ корабите на руския доброволчески флотъ, пристига на 7 ноември въ Владивостокъ, а отъ тамъ се отправя по суза за Петроградъ, където пристига следъ около едномесечно уморително пътуване.

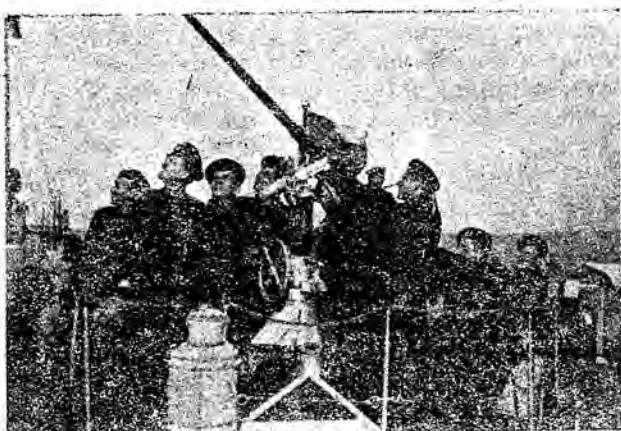
Тукъ, въ столицата на царска Русия, участници въ историческия бой при Цушима морски офицеръ получава съобщение, че е произведенъ въ чинъ капитанъ-лейтенантъ и назначенъ за началикъ на Машинното училище въ Варна. На пътъ за новото си място служене капитанъ Добревъ се отбива въ София, дето е билъ приятъ на докладъ отъ Н. Ц. В. князъ Фердинандъ, който благоволилъ да го награди за участието му въ руско-японската война съ ордена „Св. Александъръ“ IV ст. съ мечове, едно високо отличие за проявена храбростъ.

Презъ 1906 година, по докладъ на адмиралъ Дубасовъ, председателъ на следствената комисия по издиране причините за разбиването на руската ескадра предводителствувана отъ адмиралъ Рождественски, капитанъ Димитъръ Добревъ е удостоенъ съ височайше внимание и признаване на военна заслуга въ боеветъ при Цушима и Матусима отъ Н. В. руския императоръ Николай II и награденъ съ ордена „Св. Владимиръ“, IV степень съ мечове и лента.

Въ крайнитъ месеци на 1908 година капитанъ Добревъ е началикъ на Минната отбрана (отреда), на следната година заема поста командиръ на учебния кръстосвачъ „Надежда“, и следъ като за късно време изпълнявалъ длъжността командиръ на флота на Негово Величество, бива уволненъ въ запаса на българския военно-морски сили—1911 година.

Когато избухва Балканската освободителна война, калениятъ и опитенъ морякъ бива призованъ отново въ редоветъ на родния флотъ и назначенъ за особени поръчки при Щаба, а въ последствие, когато Варна е обявенъ за укрепенъ градъ, не забравимиятъ капитанъ е назначенъ за командантъ на сѫщия, а малко следъ това—той е командиръ на отреда български торпедоносци, който води съ високо достоинство, доказано съ блестящата атака на кръстосвача „Хамидие“—всеизвестниятъ съ историческа стойност подвигъ на нашия малъкъ, но храбъръ флотъ, навъки свързанъ съ името на единъ призванъ командиръ—водачъ—флотоводецъ капитанъ I рангъ Димитъръ Добревъ. Орденъ за храбростъ III степень, който краси вдъхновениетъ юначни гърди на героя отъ първата българска победа на море, отбелязва и най-високата точка отъ жизненото военно-морско поприще на единъ животъ, посветенъ на българския морски възходъ.

На 27 юни, 1913 година, поради опасността, следъ нещастната за настъ развръзка на войната, флотът да биде унищоженъ, капитанъ Добревъ заминава съ кръстосвача „Надежда“ и бѣ миноносци за Севастополь. Презъ юли сѫщата година, следъ четвъртвѣковна преданна и особено полезна служба на Царя и Родината, той е произведенъ въ чинъ капитанъ I рангъ, а въ септември освободенъ отъ служба...



Обучение въ противосамолетна стрелба отъ кораба

успѣхъ: бива потопенъ единъ отъ японските кръстосвачи, а останалите са намиратъ за благоразумно да бждатъ на почетно разстояние. Но и нанесениетъ на руския кръстосвачъ отъ японците рани сѫ били толкова значителни, че командирътъ даль наложителната заповѣдъ корабътъ да биде потопенъ, което бива извѣршено чрезъ отваряне на кингстоните*), а обслугата, напуштайки своя плаваща домъ и бойна твърдина, пада въ пленъ на

* Нарочни отвори въ подводната част на кораба.

Не по-малко разнообразна и многосъдържателна е и мирновремената гражданско-обществена дейност на капитанъ Добревъ. Едно сухо и сбито очертаване на изминатия път и осъществени дѣла, ни убеждаватъ въ това.

Презъ 1914 година прославениятъ труженикъ за величието на морска България държи допълнителни изпити по седемъ предмети, изучавани въ българските срѣдни училища, следва, успѣшно завършва въ Софийския университетъ правните науки, и следъ предвидения стажъ, се установява адвокатъ въ Столицата.

Той не остава чуждъ на политическия животъ. Само нѣколко месеци следъ напуштане военната служба, ние го виждаме да бѫде избранъ за народенъ представителъ въ V-то В. Н. Събрание; билъ е секретаръ на тогавашната прогресивно-либерална партия, и редакторъ на вестникъ „България“, органъ на сѫщата партия. Следищъ съ будно око явленията въ нашия общественъ животъ, той нерѣдко е давалъ съ даровито перо изразъ на своите свидѣния, отличаващи се съ трезвостта на човѣкъ съ богатъ житетски опитъ и съ високото съзнание на отличенъ българолюбецъ. Обнадържалъ е тукъ и тамъ частъ отъ особено ценниятъ си спомени отъ службата въ Флота на Негово Величество. Тукъ е мѣстото да бѫде отбелязано, че надаренъ съ изумителна по своята вѣрност и пълнота паметъ, капитанъ Добревъ бѣше въ истинския смисълъ на думата живата история на нашия воененъ флотъ, за чието развитие бѣше даль голѣма частъ отъ живота си, отбелязвайки дѣлбоки бразди на безспорни зазлуги.

А споменитъ му отъ руско-японската война? — Като се вземе предвидъ, че отъ дена на заминаването на II-та руска тихоокеанска ескадра отъ Либава до нейния трагиченъ край при Цушима, единствениятъ чуждъ офицеръ въ ескадрата на Рождественски, какъвто виждаме въ лицето на нашия бележитъ морски труженикъ, е водилъ най-подробенъ дневникъ за живота и бойната дейност на ескадрата, можемъ да си представимъ мжката, която е изпиталъ капитанъ Добревъ, принуденъ да хвърли своя съкровищенъ трудъ въ морето, за да не попадне въ ръцетъ на японците по време на неизбѣжната му пленническа участъ.

Но—благодарение на поразителната си паметъ, презъ днитъ на пленничеството той успѣль да възстанови и попълни бележките си, като се е позовалъ и на сведения отъ обслугите на другите кораби отъ състава на ескадрата.

Завѣрналъ се въ своето Отечество, по изричното желание на князъ Фердинандъ, той изнася за офицерите отъ софийския гарнизонъ беседа, която трае 5 дни по 5 часа дневно—и не е излишно да се подчертате, че единъ отъ най-редовните посетители, не пропусналъ нито една беседа, билъ самиятъ князъ.

Представящъ богата сбирка отъ впечатления, изводи и поуки, извлѣчени отъ преживелиците на единъ високопросвѣтенъ морски офицеръ билъ въ близъкъ дѣнь досегъ съ една рѣдка военно-морска действителностъ, обнародването на въпросния единственъ по рода си дневникъ у насъ бѣ повече отъ желателно. И трѣбва основателно да съжаляваме, че това не стана нито по починъ на обременения отъ житетски несгоди именитъ авторъ, нито съ просвѣтните грижи и необходимото съдѣствие на нашите обществени срѣди.

Днесъ, когато много веществени и духовни

ценности сѫ затрупани подъ развалините на тежко разрушената и опожарена наша свидна Столица отъ дивацитѣ на ХХ вѣкъ—англо-американците, можемъ да направимъ скрѣбното предположение, че и ржкописите на капитанъ Добревъ сѫ безвъзвратно пострадали подъ развалините на неговия домъ.

Капитанъ Добревъ е единъ отъ основателите и идеолозите на бившата родолюбива организация „Кубратъ“. Деенъ членъ на Съюза на запасните офицери, билъ е въ състава и на върховното управление на сѫщия.

Особено силно и съ неотслабваща любовъ той има присърдце идеята за морето и въпросите, свързани съ отбраната на българските бръгове, и по достоинство е въ редицата на малцината голѣми апостоли на морелюбието у насъ: единъ отъ основателите на Българския народенъ морски говоръ и прѣвъ председателъ на софийския морскиговорски клонъ.

Особено ценни заслуги има преминалия въ лоното на вѣчността морски ветеранъ къмъ съюза „Морски технизи“, за които, напълно основателно, единодушно бива провъзгласенъ за почетенъ съюзенъ председателъ.

Трикратниятъ пущенъ залпъ на почетната представителна дружана отъ Морските на Негово Величество войски наруши гробищния покой. Тѣжните изпращачи на капитанъ Добревъ до вѣчното му жилище, благовейно смирени и вдѣлбочени, мигомъ трепнаха и високо вдигнаха глави. Предъ наслъзления си взоръ тѣ виждаха смѣлія командиръ-водачъ да предвожда дрѣзко и устремно нашия малъкъ, но храбъръ флотъ, и да показва на наследниците си—младото българско морско воинство—какъ себежертвено трѣбва да действува по-слабия флотъ срещу несравнено по-силния противникъ. И ободряващото твърдо убѣждение—убѣждение на всички българи—че дѣлото на призвания вождъ на отреда торпедоносци, който презъ 1912 година замисли и осъществи историческата победа надъ турския флотъ съ атаката на „Хамидие“, ще пребѫде презъ вѣковетъ, възпламени сърдцата и ги изпълни съ укрепляващата надежда въ все по-хубавата бѫднина. . .

Въ нашето хероично съвремие, когато съ цената на върховни изпитания и жертви се изгражда новия благоденственъ животъ на Обединена България, примѣрътъ на старите и многозаслужили дейци въ нашата военна и мирна действителност е неприсъхващъ изворъ на поука, назидание и вѣра.

Такъвъ неприсъхващъ бистроструенъ изворъ за българските моряци е голѣмиятъ покойникъ капитанъ Добревъ, чийто вѣченъ споменъ ще ни окрия въ нашата клетвено вѣрна служба на Царь и Родина, а дѣлата му ще ни вдѣхновяватъ за нови борби и нови успѣхи въ името на мощната морска България, като съ напѣтствената мощъ на неугасващъ маякъ ще сочатъ победата и ще освѣтляватъ пътя къмъ нея.

Родната земя прие тѣлото на своя вѣренъ синъ. Духътъ на голѣмия българинъ се всели въ мислите и чувствата на едно доблестно поколѣние, което има сили и воля да продължи неговото незавършено дѣло.

Вѣчна слава на стария морякъ!

Богъ да дарува съ миръ неспокойния му духъ!

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

РЪКА ДУНАВЪ И НИЕ

Отъ Черноморецъ Храбъръ

Наричатъ я велика. И не случайно и неправилно. Това почетно прозвище се налага не само отъ великанската снага на тази водна стихия, не само поради обстоятелството, че протича въ съседство и презъ много и велики държави.

Свидетелка на големи и съдбоносни исторически събития презъ въковетъ, тази рѣка е въечно напрегнатъ нервъ който трепти въ съзвучие съ стопанския, културния, политичния и всестраненъ въходъ на редица европейски народи — и то въ размѣри, каквито рѣдко достигатъ свѣтовно известни рѣки.

За насъ, българитъ, рѣка Дунавъ е естествена граница, която ни отдѣля отъ северната ни съседна страна — Ромъния. Но и въ случая, по единъ убедителенъ начинъ се доказва класическата истина, че водните пътища като скъсяватъ разстоянията, сближаватъ земите и народите, които раздѣлятъ: за това свидетелствува добритъ относения между двата придунавски народи — нашия и ромънския — и блѣстящъ възможности и изгледи, които се очертаватъ въ утрешните дни.

Тихиятъ бѣлъ Дунавъ бѣше прѣкосенъ отъ хвъръ озата га Исперихова конна дружина — следъ тази

да запълни всички пропуски, дѣлжещи се на робското мъртвило. За честта на българския творчески духъ, съ гордостъ трѣбва да се изтъкне, че за малко време следъ Освобождението въ всички клонове на живота ние осъществихме много и големи дѣла, съ които очудихме свѣта и достигнахме първо място въ европейския Юго-изтокъ, ако и подъ градушка отъ завистливи престъпни и злобни оспорвания. Не е тукъ място за изброяване постиженията на българското всестранно строителство. Важното е, че то не се насочи да изчерпе изключително възможностите на сушата — градивната мощь на българина влѣзе въ упорита и вдъхновена борба и съ водната морска и рѣчна стихия — и увѣнча своята борба съ блѣстяща победа.

На рѣка Дунавъ бѣ поставено началото на българския воененъ флотъ насъкоро следъ Освобождението, и по такъвъ начинъ Третото българско царство се означава съ единствено въ историята ни събитие.

А презъ 1935 година родниятъ предприемчивъ и смѣлъ морякъ самоувѣрено и здраво стѫпа на корабите на Българското рѣчно плаване, съ мощна дѣсница издигна знамето на своето доблестно



Когато мичманътъ разписва билетите за ослусъкъ

зовоюзателна победна стѫпка се дойде до основаването на българската държава.

Като ли кръщението въ водите на великата рѣка е предшествувало бойното кръщение на смѣлите мѫже, които съ себежертвата изкупиха безсмъртието на България. Това биде потвърдено по единъ незабравимъ начинъ стъ юначната дружина, която подъ водачеството на юнакъ надъ юнаците Христо Ботйовъ, презъ 1876 г. по дунавския води достигна родната земя и пролѣ кръвта си за нейната свобода.

Паметни и многозначещи ще останатъ въ нашата история грѣмките слова на Ботийовъ, изречени въ австрийския параходъ „Радецки“: „Тукъ се слуша моята воля, азъ съмъ капитанъ!“ — Не бѣха ли тѣзи думи изразъ на волята и копнежа на нашия жизнеспособенъ богоизбранъ народъ да замѣме достойно място не само въ предѣлитъ на своята прадѣдна земя, но и въ водите на една рѣка, кѫдето блика дѣйността и зрѣе съперничество съ международно значение?..

Постигнали многожелания свободенъ животъ, народътъ ни трѣбваше да води тежка и дълга борба, за да превъзмогне всички несъвършенства,



Учебна водна тревога на корабъ

Отечество, и въ благородно състезание съ чужденци, съ борчески устремъ забразди водите на великата рѣка.

Така начена историческиятъ походъ по Дунавъ за размѣна на съкровищни блага, въ който стоманините мишици и всепобедниятъ духъ на българина се увѣриха за винаги, че водниятъ дунавски путь широко отваря вратите за столански и културни сношения и че пънливата бразда на корабите отъ Българското рѣчно плаване бележи благоденствието и напредъка на България.

На лице сѫ всички указания, че дѣлото на родното търговско параходство по рѣка Дунавъ ще се разрастне до очудващи размѣри. Поставено на здрави начала още отъ своето основаване, то се радва на дейна подкрепа и непрестанни грижи отъ страна на Държавата, спечелило е обичята и живота сътрудничество на нашето общество и разчита на всеотдайното апостолско труженичество на българския морякъ. „Той потегли“ съ закъснение, но изпреварилъ и дълго плаващите първи покорители на великата рѣка, която вече оправдава своето название не само отъ международно, но и отъ българско гледище.

ДЕВЕТЬ ГОДИНИ БЪЛГАРСКО РЪЧНО ПЛАВАНЕ

Отъ Дим. Роевъ

Корабоплаването за нась, българите, е все още нѣщо ново, тѣпърва у нась то предстои да се развие и заеме онова място, което му се пада въ една страна, граничеща съ две морета и една международна рѣка, каквато е рѣката Дунавъ. Ние имаме да работимъ още много, нуждни сѫ още много голѣми усилия и постоянство и, най-важното, разумно ржководене на работите, за да може родното корабоплаване да се разрастне и затвърди, та по този начинъ да оправдее срѣдствата, които българскиятъ народъ отдѣля и дава съ вѣрата, че тѣ ще бѫдатъ най-разумно използвани.

По отношение на рѣчното ни корабоплаване ние бѣхме изостанали дѣста назѣдъ. Назадъ бѣхме, и въпрѣки, че повече отъ половинъ вѣкъ измина откакъ българскиятъ народъ самъ кове сѫбините си, нашиятъ трицивѣтъ едва се мѣркаше по Дунавъ. Едва презъ последнитѣ нѣколко години може да се каже, че Дунавъ, тази огромна водна струя, която само за наше щастие мие цѣлата ни северна граница, започна да се използва отъ нась вече по-целесъобразно. Едва отъ деветъ години ние имаме наше истинско рѣчно корабоплаване.

Само деветъ години!

На тия, които не сѫ запознати съ нашите „водни работи“, това може да се види много чудно, но тия, които работиха, особено въ недалечното минало, за създаването на нашето рѣчно корабоплаване, знаятъ много добре какви трудности и прѣчки срещнаха тѣ при своята работа.

Така бѣше, нека не криемъ, защото наистина на българския народъ не му липсваше желание да работи по водата, но въпрѣки това, той оставилъ дѣлги години наредъ чужди пароходни дружества и компании да използватъ дунавското ни крайбрѣжие за свои лични облаги и печалби, като по този начинъ отнемаха хлѣба на трудолюбивите и способни български моряци.

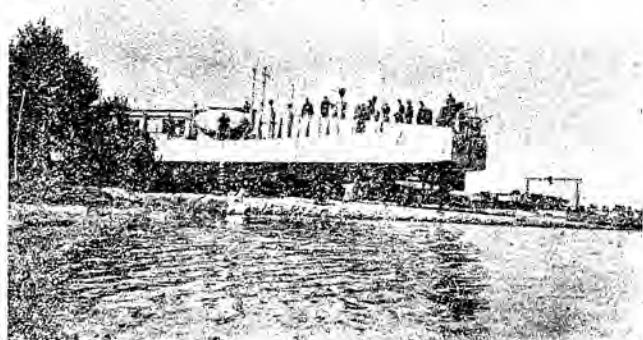
Причинитѣ за това бѣха многобройни и отъ различно естество. Затова, усилията, които създалите на рѣчното ни корабоплаване положиха, за да ги преодолѣятъ и отстранятъ, бѣха голѣми. И едва преди деветъ години, на 17 мартъ 1935 год., потегли първиятъ корабъ на създаденото тогава Рѣчно крайбрѣжно плаване. Ние ще смѣтаме официално тоя денъ за началото на родното рѣчно корабоплаване, но все пакъ добре е да знаемъ, че въ този денъ по-скоро се даде само видимиятъ изразъ на дѣлгогодишниятъ дотогавашенъ първиченъ трудъ, че началото на Б. Р. плаване може да се тѣрси много преди тоя денъ, когато, за да се създадатъ поне малко-отмалко условия за неговото създаване, трѣбваше да се води упорита борба съ погрѣшните разбирания на мнозина бѣлгари относно ползата отъ наше корабоплаване по Дунавъ, да се избие вкорененото недовѣрие на българския народъ къмъ водата и да се отстраниятъ чуждите кораби, работещи по нашето дунавско крайбрѣжие.

При такива неблагоприятни условия се подготви създаването на Б. Р. П., при сѫщите се пустна на 17 мартъ 1935 г. и първия корабъ, пъкъ и може би и по-сетнешните условия, при които продължи започнатата работа, не бѣха по-добри. Въпрѣки това, началото бѣ поставено на здрава

основа. Оставаше само да се продължи и развитие започнатото.

Две отъ най-важните условия за разрѣстващето на едно започнато дѣло сѫ: нуждата и възможноститѣ. Първата у нась бѣ голѣма, а вторитѣ — доста ограничени. Въпрѣки това, обаче, българскиятъ народъ преодолѣ всички прѣчки и трудности и следъ като сложи началото на своето дунавско корабоплаване, се опита да го развие и увеличи. И нѣколко години само следъ трѣгваката на първиятъ корабъ, Б. Р. плаване увеличи своя корабенъ паркъ съ четири бѣрзини моторни товарни кораби и три ненадминати по удобства и бѣрзина товаропрѣтнишки такива. И тогава се започна една усилена и планомерна работа, която се разви не само въ участъка на нашиятъ Дунавъ, но и въ неговата международна частъ. Произведените на български трудъ започнаха да се появяватъ по тѣрзищата на Срѣдна и Западна Европа, превозвани вече отъ наши кораби. Поради бѣрзината на превоза и по-голѣмите грижи, които нашите корабни услуги проявиха, и качеството на превозените земедѣлски произведения се подсбри. Наличността на хладилни помѣщения и уредби пъкъ дадоха възможность да се изнесатъ какаръ и мелките излишещи отъ месо и заклани птици.

Въ това време бѣрзите товаропрѣтнишки кораби на Б. Р. плаване правѣха своите редовни пътувания по цѣлия нашъ Дунавъ — отъ Видинъ до



Десантенъ корабъ преди спущането му на вода

Силистра. Поради голѣмата имъ бѣрзина, превозътъ на пѣтници и стоки стана по-навремененъ и съ това по цененъ. Голѣмите удобства привлѣкоха голѣмо множество отъ пѣтници, и пѣтвованията както по работа, така и за разходка и удоволствие, се увеличиха извѣнредно много. Съ всичко това нашето дунавско крайбрѣжие веднага се оживи. Корабите на Б. Р. плаване порѣха мѣтните води на голѣмата рѣка, извѣршвайки своята полезна апостолска работа, като разнасяха и въ най-малките и забутани по брѣговете на рѣката селища култура и тласкаха населението имъ къмъ икономически напредъкъ.

Съ две думи, следъ непосиленъ трудъ, българскиятъ народъ създаде свое рѣчно корабоплаване, като по тоя начинъ се нареди въ редицата на дунавските корабоплаватели. Нашиятъ трицивѣтъ започна да се развѣва по цѣлия Дунавъ, отъ Сулина до Регенсбургъ, показвайки на другите на-

роди, че тукъ на Балканския полуостровъ има единъ народъ, способенъ да се нареди рамо до рамо съ всички дунавско-европейски народи, за да работи и твори както за своето благо, така и за благото на цѣлата срѣдна и югоизточна европейска общност.

Истинското съществуване на Б. Р. плаване продължава вече 9 години. Тия 9 години сѫ нищо, нищо въ свѣтовното лѣтоброение, но за насъ българитѣ тѣ не сѫ безъ значение, и затова не бива да ги отминаваме незабелязано и съ мълчание. Тѣхното значение за насъ е двойно поучително.

При положението, че българскиятъ народъ вече 66 години води свободенъ самостоятеленъ животъ, а само отъ 9 години имаме свое рѣчно корабоплаване, ние би трѣбвало да се зѣмислимъ и съ всички сили да се постараемъ да направимъ това, което по едни или други причини сме пропустили.

Огъ друга страна, обаче, деветгодишното съществуване на Б. Р. плаване при тия трудни и неблагоприятни условия, въпрѣки които то е показвало едно всѣкигодишно неспирно разрастване,

това за лишенъ путь ни доказава, че при желанието и добра воля никакви прѣчки не сѫ въ състояние да пресѣкатъ творческиятъ устремъ на българския народъ. Отъ това следва, че трѣбва да се стегнемъ и съ утроени усилия да се зѣмемъ съ изграждането на утрешна велика и благоденствующа България, граничеща съ своите две морета и Дунавъ, въ които ще плуватъ нейните кораби – истински творци и ратници за културенъ напредъкъ и благосъстояние, като корабите на Б. Р. плаване играятъ своята роля не по-зле отъ своите морски събрата.

Затова, по случай деветата годишнина отъ създѣването на Б. Р. плаване нека пожелаемъ, преди всичко, здраве и сили на нашите дунавски моряци, за да могатъ тѣ, черпейки поука отъ себеприцанието и твърдата воля на своите предшественици, да продължатъ своята работа съ също по-голъмо въодушевление и настойчивостъ, за да може Б. Р. плаване да се разраства и развива все повече и повече въ върна служба на българския народъ и държава.

БОРБАТА СЪ КОНВОИТЕ ДНЕСЪ

отъ лейтенантъ Kuhnt

Въпрѣки сегашните опасъжди потопявания отъ нашите подводници, противникътъ си остана и за по-нататъкъ въ постояненъ страхъ за своя презоceanски корабенъ превозъ. Всички предпазни мѣрки, каквито можеха да се взематъ отъ него, бѣха прилагани за всѣки конвой. Поради това, въ последните месеци на миналата година, за смѣтка на търговския тонажъ противникътъ трѣбваше да строи военно-морски защитни сили – изтрѣбители, фрегати, корвети и преди всичко спомагателни самолетоносачи, защото при тогавашното състояние на своите морски сили, при наличието на подводните глутници, той не можеше да биде повече господарь на дѣлгите и жизнено необходими плавания.

Самолетътъ въз основа на своята несравнено по-голъма скоростъ, е въ състояние въ едно значително кѫсъ време да разузнае едно опредѣлено морско пространство, следователно да търси подводници. Поради неуспѣхите на морските сили, наложително трѣбваше да се дойде до увеличаване употребата на самолетите. Наблюдението на крайбрѣжните води не представлява твърде голъма трудностъ. Обаче наблюдението на цѣлия северенъ Атлантикъ бѣше голъма и тежка задача за противника, свързана съ голъми затруднения. Бѣха употребени мощнни водосамолети и по-късно голъми четириоторни самолети. Наложи се построяването на различни нови въздушни срѣдища въ Нюфаундленъ, Гренландия, Исландия и Ирландия, даващи възможностъ на неприятеля да наблюдава по въздуха значителна част отъ Атлантика.

Въпрѣки всички усилия, остана едно празно пространство отъ около 600 морски мили, така наречената „пропастъ на смѣртта“, която не можеше да биде прескочена даже съ голъмите четириоторни самолети, и тъкмо тамъ подводниците нападаха конвоите съ забележителенъ неоспорванъ успѣхъ.

Трѣбваше да се предполага, че противникътъ ще направи всички усилия да затвори тази зееща бездна. Като първа спомагателна мѣрка бѣха нѣ-

колко парада, въоръжени из хвърлячи за по единъ ловенъ самолетъ. Голѣмото неудобство на тази уредба бѣ, загубата на самолета следъ из хвърлянето му, и освенъ това, малкото време на летене, би принудило единъ подводникъ да стои само кѫсъ време подъ водата. Това следователно не бѣше още действителното желано разрешение. Приемливо и оправдано е, че първиятъ опитъ се изостави. Тогава съ всички сили за смѣтка на търговския тонажъ бѣха построени спомагателни самолетоносачи, които следъ нѣколко месеци бѣха поставени въ Атлантика. Пазенето и защитата на единъ конвой, безъ съмнѣние, е направило голѣма крачка напредъ.

Ако разгледаме пространството, наблюдавано отъ охраната на конвоя, ще установимъ, че последниятъ остава въ пазената отъ единъ спомагателенъ самолетоносачъ вътрешностъ, обграденъ отъ близу съ изтрѣбителна охрана. Тѣзи изтрѣбители иматъ за задача да отблъсватъ проникналите презъ вънкашния охранителенъ поясъ подводници, малко преди тѣхната атака. На границата на видимостта са състояти изтрѣбителите на външната охрана, така че единъ подводникъ извѣнъ тази охрана не може да забележи конвоя.

Този начинъ на охрана противникътъ дѣлжи на своята опитностъ отъ свѣтовната война. Новото, обаче, при конвойната охрана въ тази война, е самолетъ. Около вънкашната изтрѣбителна охрана кръстосва самолетъ, който наблюдава отгоре разширена осигурена площъ на охраната. Когато този самолетъ забележи подводникъ, не го напада самъ, а съобщава по телеграфа на най-близу на миращиятъ се изтрѣбител. Последниятъ гони подводника до тогава, докато той дойде задъ конвоя и съ това биде възпрепятствува да атакува. На разстояние предъ конвоя напрѣчно е поставено далечното въздушно разузнаване. Главни точки на това осигуряване сѫ отпредъ и въ страни, защото само подводникъ, стоящъ предъ конвоя, може да атакува. Подводниците биватъ принуждавани отъ тѣзи самолети да се потопяватъ. Конвоятъ ще бѣ-

де предупреденъ за подводника и може чрезъ една промънка на курса да мина далечъ отъ него, като възь основа на своята незначителна подводна скоростъ не може да преследва конвоя.

При едно групово нападение това отклонение е една тежка задача. Една голъма частъ отъ глутницата ще се стреми да дойде наблизу до външната изтрѣбителна охрана, обаче присѫтствието ѝ не ще остане незабелязано. Осигурената площ отъ въздуха може да биде премината съ подводно плаване.

Тогава настава още по-тежко сражение съ изтрѣбителната охрана. Изтрѣбителите и корветите сѫ снабдени главно съ подслушвателни апарати, съ които могатъ да откриятъ единъ безшумно пътуващъ подводникъ и да се борятъ съ подводни бомби. Оказва се отъ това, че при атака подводникът не може да се защища съ своята невидимостъ, и въ една продължителна борба съ новите технически срѣдства, пропада.

Въздушното разузнаване задъ конвоя има сѫщата задача, като стоящите задъ конвоя изтрѣбители. То не трѣбва да допуска, щото единъ подводникъ следъ едно нападение или единъ отблъснатъ отъ охраната подводникъ, изплавалъ задъ конвоя и продължилъ веднага преследването, да има скоро възможностъ отново да напада. Колкото по-дълго единъ подводникъ биде принуденъ да стои подъ водата, толкова по-малко нападения ще може да извърши при едно преследване на конвоя.

Само по себе си се разбира, че мжно ще може да се нападне единъ охраняванъ конвой отъ една или двойка подводници. Борбата на единъ отблъснатъ подводникъ срещу единъ конвой значи най-голъмата саможертва, понеже цѣлата охрана ще биде срещу него. За да може да се нападне единъ силно охраняванъ конвой, ще трѣбва да се използватъ голъмъ брой подводници, така наречени „глутница подводници“. Само съ много подводници, които могатъ да се биятъ и да разпръснатъ охраната, е възможно да се пробие охраняващия поясъ и да се дойде до нападение. Не ще е нужно да се обяснява подробно, че при това нападение за пробиване, въ страни ще се разиграва доста ожесточена единична борба между изтрѣбители, корвети и подводници. Изключително нощта до сега още дава възможностъ незабелязано да се приближимъ до конвоя; самолетът не е въ състояние да забележи въ нощта подводника. Обаче нашето разбиране трѣбва скоро сѫществено да се промъни.

Самолетът може по причина на своята голъма скоростъ много лесно да не забележи единъ подводникъ, когато лети на по-голъма височина. Трѣбва, следователно, да се употребява въ срѣдна височина на летене за подводна отбрана. Но понеже и по този начинъ мжно може да се забележи единъ морегледъ, противникът е преминалъ къмъ бавно-летящи самолети, които иматъ възможностъ почти да се задържатъ надъ потопения подводникъ. Единъ бъръз самолетъ не може съ положителностъ да опредѣли една точка въ водата. Когато той напримѣръ забележи единъ морегледъ, може да хвърли единъ означаващъ предметъ — веха или цветно флагче, обаче така отбелязаната точка не ще съвпада съ мястонахождението на подводника. Затова се въведоха малки въздушни корабчета, така наречените „Blimps“,

които могатъ да намалятъ скоростта си до задържане върху една опредѣлена точка. Обаче за лошото време въ Атлантика тѣ сѫ неудобни, а задържането имъ за нароченъ стожеръ на корабъ за получаване гориво е невъзможно. Следователно презъ нощта при лошо време могатъ да се употребяватъ само въ близостъ на бръга. Като замѣстител на това се въведе отожира (хвърчило, на кое то перката се намира отгоре), който е въ състояние да отлети и кацне отъ една платформа, на промѣръ капака на хамбара на единъ търговски параходъ. Отожирътъ може да се установи въ въздуха на едно място, върху една опредѣлена точка, а може сѫщо да обикаля съ малка скоростъ около конвоя. Неудобството на това летящо срѣдство е това, че при изискваната голъмина не е въ състояние да носи товаръ, като бомби и бордови оръдия.

Неприятельтъ, въ края на краишата, може да установи защитата по въздуха на далечъ плуващите конвои. Това покриване заедно съ изтрѣбителите е далечъ по-добро отъ досегашната защита, достигната само съ морски сили. Това развитие обаче не бѣше едно развитие отъ днеска до утре, но то е наложено отъ бързо промѣнящата се тактика на подводниците. Досегашните потопявания отъ подводници въ продължение на нѣколко години показватъ, че тѣ винаги сѫ се справяли съ тѣзи трудности.

Всички тѣзи постоянно изникващи противосрѣдства на противника да следи, и следствие на това, да строи по-добри срѣдства и оръдия противъ тѣхъ, е една отъ най-важните задачи на подводното командуване. Както при всички други родове оръдия, така и тукъ биватъ наблюдавани най-новите оръдия на противника. На всѣко ново развиващо се оръдие трѣбва да се постави едно ново противосрѣдство. И така, нищо не е останало непровѣрено, та да може да се противопостави на тази силна конвойна охрана една нова тактика и оръдие. Това не е обаче само борбата въ Атлантика, която се води за унищожаването на неприятелския търговски тонажъ, но сѫщо борбата на командните щабове, на техниците, както и на работниците въ родината; едно ново оръдие трѣбва да биде създадено бързо, за да може бързо да биде приложено, преди противникът да е изнамиръл противомѣрки.

Въ едно такова вѣчно лутане въ борбата се намира подводната война и ако въ момента противникът е загубилъ само „малко тонажъ“ и върху този „успѣхъ“ той гради своята пропаганда, не трѣбва да се пренебрегватъ гласовете на нѣкои отъ водачите на противника, които казватъ: „Подводниците оставатъ, както преди, нашиятъ най-твърдъ и опасенъ противникъ“.

Че тѣ ще останатъ такива вѣпрѣки всички мжнотии за водене на подводна война, ни показватъ опитите на най-добрите щабувани борци, които непрекъснато се явяватъ на фронта и постоянно усиливатъ нападателния духъ, за да принудятъ съ това противника да падне на колѣне. Това не е борба, която може да биде разрешена въ малко месеци, но една дълга твърда борба, съ която при всички мжнотии ще осъществимъ крайния успехъ.

Отъ нѣмски, ст. морски кадетъ: Г. Георгиевъ

ВЪЗГЛЕДИ ЗА ЛИНЕЙНИЯ КОРАБЪ

(Продължение от бр. 187)

При изготвянето на клетъчната непропускаема система на кораба, тръбва да се има предвидъ, че днесъ е възможно едно ято отъ самолети-торпедоносци да нападнатъ единъ корабъ и да му нанесатъ 10—12 попадения. До сега още не е билъ построенъ б. корабъ, който да може да устои на такъвъ ударъ.

За да отслаби действието на торпедата, авторът желаетъ да го изгради съ въздушни сандъци: това сѫ сандъци на голѣмина 1³ м., изработени отъ алюминий или друга лека сплавъ. Тѣзи въздушни сандъци, разположени въ вътрешността на кораба, сѫ поставени освенъ това въ непропускателни клетки отъ напрѣчни и надлъжни прегради. Съ това ще се постигне значително ограничение на водонахлуване, при което металните сандъци ще играятъ ролята на възглавници подобно на предпазители между взривния облакъ и водонепропускаемите прегради — при което ударътъ на взрива се разпрѣделя върху голѣмо количество съпротивителни предмети. Гореизложената клетъчна уредба тръбва да се разпростира по цѣлата дължина на кораба отъ водолинията до най близката палуба и надолу дълбоко въ вътрешността на кораба. По сѫщия начинъ тръбва да бѫдатъ защитени и корабните краища.

Общата дебелина на страничната противогнева защита относно артилерията и бойните припаси авторът опредѣля на 350 мм., при което той раздѣля тази бронировка на вътрешната броня отъ 150 мм. и външна броня 200 мм. дебелина. Последната има за задача да предизвика взриването на попадналите снаряди, които споредъ мнението на кап. Генова, не ще сѫ въ състояние да пробиятъ вътрешната броня.

Празното пространство между дветѣ брони, което отгоре е отворено, ще тръбва да намали напрежението на взривните газове, съ което ще се постигне и намаление на действието имъ.

Водоравната броня, при която нѣмаме клетъчно устройство, достига най-голѣматата си дебелина до 250 мм. около ордайните кули и палубата между сѫщите. Кърмилната апаратура е защищена отъ една 300 мм. дебела палуба и 350 мм. дебели странични стени.

Палубната броня по протежение на машинните отдѣления е навсѣкъде 200 мм. дебела. Станичните стени на бронирания заслонъ, който съхранява машината, можели въ долната си част да се утънятъ на 100 mm. На долното дъно на машинното помещение, авторътъ опредѣля дебелина 50 mm.

Тежката артилерия на кораба се сѫстои отъ осемъ 405 mm. ордия, разпределени по четири, въ по две кули, които сѫ разположени на около $\frac{1}{3}$ на предната част на кораба. Това разположение дава възможност на кулите да се завртватъ на почти 360°.

Леката артилерия е разположена предъ и задъ тежките ордия въ малки кули отъ по три ордия. Защитата на тѣзи второстепенни батареи не е по-незначителна отъ тази на тежките 12 см. калибъръ е напълно достатъчна за защитата отъ торпедоносачи и сѫщевременно дава възможност за дейна и успѣшна стрѣлба по нападащи самолети.

Срещу последните е належащо да се устройтъ множество автоматични ордия.

Командната кула и изчислителното място, авторътъ иска да постави между кулите и снегърдните помѣщения на 406 mm. ордия като ги устрои въ помѣщения много отдалечени едно отъ друго, и то така, че цѣлостната уредба се разпредѣля въ нѣколко ката, като всички заедно сѫ сѫщо така добре защитени, както самата артилерия. За наблюдение отъ командната кула ще служатъ кѫси свѣтлосини съ голѣмо зрително поле морегледи.

Неизбѣжната слаба страна на мястата за ржководството на огъня, въ предлагания кроекъ, авторътъ на статията се е опиталъ да заобиколи по този начинъ, като е увеличилъ значително броя имъ или е преустроилъ въ кули, които механически се издигатъ на горе. До като до сега на корабите се даваше едно главно артилерийско ржководно място и едно второстепенно или спомагателно за тежката артилерия, като по подобенъ начинъ ставаше и ржководството на огъня и на леката артилерия, капитанъ Генова сѫщта това количество за напълно недостатъчно и настоява по-не за тѣхното удвоение отъ 4 на 8, т. е. за всѣки калибъръ по 4. Въ боя ще бѫдатъ издигнати също онѣзи наблюдателни кули, които нѣмъ да прѣчатъ на въртенето на артилерийските кули, въ другите ще бѫдатъ спуснати. Използвани ще наблюдавателни ржководни за огъня мяста сѫ добре защитени поради намиращите се отъ горе 4 реда броня. Други такива резерви постове по желание, може да се приспособятъ въ тежките кули.

За машинните уредби въ предназначъртанието се предвиждатъ 24 помѣщения, отъ които 12 за инсталирането на по четири, и други 12 за по шестъ дизелови динами, всѣко отъ по 1000 к. с. Произведените електрически токъ отъ тѣзи 120 дизелови генератори служи за движение на осемъхъ винтови мотори.

Всѣки отъ тѣзи винтови двигателни мотори дава една мощь отъ 1500 к. с. и се намира въ едно нарочно бронирano помѣщение. При такова едно разпределение на двигателната уредба, напълно е невѣроятно, че при торпедно попадение, значителна част отъ двигателната мощь да се загуби. Даже ако биха излѣзли изъ строя 40 генераторни групи, разположени въ 6 до 10 помѣщения, то и въ такъвъ случай най-голѣматата скоростъ на кораба едва би спаднала най-много 4 до 5 възли. Даже ако отъ строя биха излѣзли 4 винтови мотори едновременно, нѣщо твърде невѣроятно, и въ този случай корабътъ ще разполага съ скоростъ превишаваща съ повече отъ половината на двигателната си сила, като пакъ ще развива скоростъ 7 до 8 десети отъ първоначалната. Въ всѣки случай, една по този обрезецъ разпределена машинна уредба, е много по малко изложена на действието на противниковите снаряди, въ сравнение съ голѣмите котелни и турбинни съоръжения на днешните бойни кораби.

Предложените отъ автора начинъ на машинното устройство, дава освенъ вече посочените изгоди, и следните преимущества:

1) Корабътъ е въ състояние бързо да преминава отъ единъ умѣренъ ходъ веднага къмъ най-голѣма скоростъ.

2) Разходътъ на горивото при движение отговаря напълно на машинния ходъ, въ зависимостъ отъ заповѣданата скоростъ.

3) Закотвениятъ въ пристанището корабъ е готовъ въ всъки мигъ да вдигне котва и замине, безъ да е нужно, както при другите кораби, да е подъ пара.

Отъ каква особена важност, при сегашната липса на гориво и трудността на неговата доставка, е станало особено ясно на автора отъ обстоятелството, че при последната испанска гражданска война, корабите на националистите, които съ били въ главното си пристанище Палма на Малорка, прекарвайки на тяхните котви мѣста



Проверка на мотора—стърцето на кораба

съ изгорили повече отъ 70% отъ цѣлото количество на горивото си. Това излишно прахосване на горивото е последица на непрекъсната готовност за излизане.

Надстройките на кораба ще тръбва по възможност напълно да бѫдат премахнати. За мирновременната служба би могло да се постави единъ лесноподвиженъ команденъ мостикъ, върху който да нѣма повече уреди, отколкото съ крайно необходими за корабното ржководство. Кулата на подводника може въ този случай да ни послужи като образецъ. Всичко останало, също стаята съ картите, ще тръбва да се поставятъ въ вътрешността на командното мѣсто.

Въженото стъкляване да се постави на малки сигнални стожери или антени и да се ограничи върху покривите на кули и та въ време на бой да се сгъва и прибира. Щомъ можемъ днесъ да построимъ на единъ съвремененъ самолетоносачъ съ напълно равна палуба летище, то ще е също възможно да ограничимъ до крайния предѣлъ надстройките върху бойния корабъ.

Нужните прожектори, по подобие на артилерийските мѣста за ржководство на огъня, да бѫдат поставени върху повдигащи се и снемащи се стълбове.

Отъ димни тръби корабътъ не ще се нуждае, понеже изгорѣлите газове се отвеждатъ навън презъ неговите стени.

Предначертанието на кап. Генова предвижда една много голѣма и обширна задна палуба, която може да се използува за поставянето на самолетоизхвъргачки (катапулти) за корабното въздушно оръжие, съ изключение на перокрили самолети (кои-

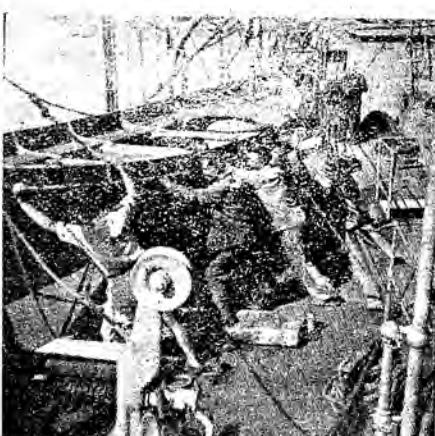
то вмѣсто криле иматъ водоравно витло); тази часть отъ палубата не ще е достатъчна за кацане на самолети, обаче съ помощта на самолетоизхвъргачки за късо време ще може да се изхвърлятъ около 20 изтребители, които да влѣзватъ въ бой съ противниковите бомбардировачи и торпедоносци.

За единъ корабъ при 27,000 т. водоизмѣстимостъ, споредъ предложения проектъ, ще се получатъ следните тегла въ тонове за главните групи.

ПРЕДМЕТИ	T.	%
Корабенъ корпусъ и спомаг. мѣста	8900	33,0
Тежка артилерия съ въртящи кули	3700	
Противовъзд. арт. съ въртящи кули	900	19,2
Бойни припаси	600	
Неподвижни брони на оръд. кули	5400	
Складове за бой. прип. и ком. мѣста	4300	35,9
Винтови и кърмилни съоръжения	2640	9,8
Маш. инстал. 120,000 к. с. X 22 кгр.	560	2,1
Общи тегла	27,000	100,0

При бойно снабдяване на кораба съ гориво, водоизмѣстимостта ще достигне 30,000 т. Общото количество на горивото тръбва да се изчисли на базата—около 9,000—10,000 мили съсъгъ на действие при 15 възли ходъ.

Теглото на машинната уредба, при 22 кгр. на конска сила, е изчислено доста високо съ огледъ на множеството електропроизводители и мотори съ тяхните мрежи на проводници, таблица за включване и пр., понеже представляватъ значителна тежестъ.



Изнасяне на спасителните лодки преди тръгване

При това бронировката, която представлява около 36% отъ общото типово тегло, е сравнително малко по-назадъ отъ съответния % на най-новите бойни кораби (40 до 41%) понеже авторът не държи толкова на особено дебелата броня, отколкото на по-доброто разпределение.

По отношение голѣмината, корабътъ е по-назадъ отъ съвременниятъ бойни кораби въ строя.

Ако я увеличимъ, обаче отъ 27000 т. до размера на американския боенъ корабъ „Jowa“ (45000 т.) тогава лесно ще се получи едно усилване на тежката артилерия до 12 броя 406 mm, дълги мор-

ски оръдия, което ще позволи едно значително подобреие на бронята.

9. Съединение на два корабни вида въ единъ единенъ типъ

Въ края на статията си, авторът обещава да даде предначертанието на единъ главенъ боенъ корабъ, който да не разполага съ самолетоизхвъргачки за изтръбители, но съ едно напълно изградено палубно летище при сръдна широчина отъ 30 м. и дължина 230 м., което се постига като се премѣсти въоръжението на даденъ корабъ, къмъ десния бордъ, а за равновесие една част отъ лѣвата палуба ще надхвърля корпуса. По този начинъ се получава единъ боенъ самолетоносаченъ корабъ отъ островния типъ, който нѣма да носи на борда си само изтръбители, но и бойни хвърчила (бомбардировачи и торпедоносци). При голѣмата висота на съвременното корабостроене, не би било

трудна постройката на такъвъ корабъ.

Подвозътъ на бойните припаси къмъ затворите на оръдията, разположени на дъсния бордъ на кораба може да се осъществи посрѣдствомъ наклонени повдигателни стрели или стѣжално повдигане и претоварване, отъ срѣдната часть на кораба. И при този тъкмежъ бойните припаси нѣма нужда да напуснатъ своето добре запазено място въ срѣдната часть на кораба;

На такъвъ корабъ, чието водоизместяване ще достигне около 40000 т., артилерийската мощъ ще съответствува на тази на „Бисмаркъ“ и при това ще носи на борда си 70 до 80 хвърчила отъ всички видове:

Неговата защита ще може да се подобри повече, отколкото защитата на боенъ корабъ отъ 27000 т., при това, нѣма причина да се намали неговата скоростъ.

Отъ нѣмски: В. Руевски

7000 ГОДИНИ КОРАБОПЛАВАНЕ

ОТЪ ВАНЪ ЛООНЪ

3. Начало на корабостроенето

Ние знаемъ много малко за финикийците.

Запазени сѫ само нѣколко откъслечни надписи, отъ които може да се установи дали сѫ писали книги. Тѣ самите не сѫ се наричали финикици, а сидонийци, по името на главниятъ имъ градъ Сидонъ, който е билъ на северъ отъ Туръ.

Когато гърците за пръвъ пътъ се срещнали съ тѣзи люде, нарекли ги „фойной“ — кървавочервени. Следъ като това наименование е изгубило своето значение, тогава свързали финикийците съ тайнствената птица „фениксъ“, която споредъ преданията е живѣла 500 години, тогава се е хвърляла въ пламъкъ, изгаряла е и отъ пепельта е изхвъркала младъ „фениксъ“.

Нѣколко изрази отъ финикийския езикъ, които сѫ достигнали до насъ, се намиратъ въ произведенията на Плаутось, римски авторъ на комедии презъ третия вѣкъ пр. Хр., които нѣкои отъ действуващи лица сѫ говорили на финикийски езикъ (диалектъ), само да се предизвика смѣхъ въ слушателите.

Финикийците сѫ били морски търговци, и както днешните улични търговци, тѣ сѫ били хитри, прикрити, бѣрз и не сѫ имали понятие отъ честъ и достоинство. Фактътъ, че тѣ сѫ създали азбука, този великъ духовенъ инструментъ, съ помощта на който можемъ да запазимъ нашите мисли и знание за бѫдещето, както и ние запазваме смокините, ягодите и доматите за презъ зимата, този фактъ безспорно ни доказва, че тѣ сѫ имали и по-висши интереси въ живота. Сѫщо може да се допусне, че изнамирането на стенографията или пишещите машини, съ тѣхните преимущества, служатъ само да окрилятъ и подпомагатъ литературата. Такава склонностъ нѣма нищо общо съ тѣзи изнамирания: тѣ сѫ практически спомагателни срѣдства въ търговията и занаятите изобщо. Финикийците, както и жителите на тѣхната най-богата колония Картигенъ, сѫ били търговци отъ шапката до обущата т. е. изцѣло. Тѣ сѫ били търговци, които сѫ носили предметите за проданъ направо по кѫщите, включително и високо ценените тогава подправки.

Финикийците, вѣкове наредъ, сѫ имали право да търгуватъ съ роби, и затова не сѫ били обичани. Робството е съществувало по цѣлото земно кѣлбо, а и днесъ се явява подъ разни форми.

въ източно Срѣдиземно море

Преди въвеждането на машината, робството е било единственото срѣдство, съ помощта на което сѫ извършвали почти всички работи.

Почтеността и знатността на тогавашния гражданинъ се е опредѣляла отъ числото на робите, които е притежавалъ. Съ сѫщо такава усмивка ще гледатъ и нашите правници на днешната търговска почтенностъ, съ каквато ние гледаме на търговията съ робите. Южно-американските пантатори не ядѣха, нито пиеха на една маса съ търговците на роби. Тѣ купуваха тѣхните произведения, но ги поставяха извѣнь кръгла на цивилизованиите люде и не общуваха съ тѣхъ на равна нога. Сѫщото сѫ чувствували гърците, римляните и критяните, когато сѫ влизали въ досегъ съ финикийците и на тѣхъ сѫ гледали съ презрение.

Никой народъ, никоя страна, никой градъ, който въ своята търговия се ръководи отъ мисъльта само за голѣми печалби не може да съществува дълго време. Голите скали, които стърчатъ на мястото, кѫдето е билъ Картигенъ, ни даватъ това право на заключение. При все това, остава фактътъ, че финикийците сѫ били действително добри моряци и сѫ строили мореходни кораби, въ Срѣдиземното море.

Преди всичко, изнамѣрили сѫ новъ видъ корабъ, който е билъ използванъ главно за бой, но тѣхното главно предназначение е било търговията. Финикийците напълно се освободили отъ старите кораби. Тѣ построили много дълги и тѣсни кораби, които много по-бързо плавали отколкото кѫсите и широки кораби на тѣхните съседи.

Точни и пълни доказателства за това предположение нѣма. Притежаваме голѣмъ брой картини на египетски, гръцки, римски и картигенски кораби. Съ изключение само на нѣколко монети и склупторни работи, нѣма нито една картина на финикийски или картигенски търговски кораби, но всички обстоятелства говорятъ за тѣхните преимущества. На въпроса: кои сѫ били най-голѣмите вѣтроходи на дългите плавания, трѣбва да отговоримъ — финикийците.

По всички краища на Срѣдиземното море тѣ сѫ основали колонии. Кадикъ въ Испания, Марсилия въ Франция, повечето отъ градовете на Корсика и Сардиния, Картигенъ на северния брѣгъ

на Африка — всички тъ съ принадлежали много по-рано на финикийците, отколкото на гърците или римляните. Ние притежаваме неоспорими доказателства, че финикийците съ минали Херколесовите стълбове, сегашния Гибралтарски протокъ, много по-рано преди някой да се е доближавалъ до тяхъ. Ние имаме достовърни известия, че тъ съ достигали до о. Сиди, където съ размѣняли стоки отъ Средиземното море съ калай отъ Корнои. Четъхенъ кракъ не е стъпвалъ на английска земя, това изглежда, дължи се на тяхното лошо име. Вализерите (жители на Англия) предпочитали да търгуватъ съ финикийците на неутрална страна. Тъ се страхували, че дошлиятъ презъ далечни морета, търговци крадатъ девици, и ги продаватъ като робини въ Испания, Африка и Сирия.

Финикийците съ проникнали презъ покритите съ мъгла острови на Северното море, и изглежда, че съ навлѣзли и въ Балтийско море. По това време Балтийското море е представявало скъпоценна каса за изкустните финикийски търговци. Човѣкъ изразходва повече пари за накити, отколкото за храна презъ цѣлия си животъ. Балтийско море е било родното място на рудата, съ помощта на която римските жени съ си оцвѣтвали косите червени... Най-старите птици отъ северъ на югъ съ били тѣзи, по които съ пренасяли янтаря (кехлибара).

Три хиляди години по-късно е било сѫщото съ лова на бисерите. Тъ съ водили бѣлитъ търговци по най-отдалечените костища на Великия океанъ, преди да се започне търговията съ кокосовата палма. Даже и днесъ китоловците много ценятъ ако намѣрятъ по вълните плаваща топка отъ янтаръ — извлекъ отъ боленъ китъ, който особено много се употребява въ парфюмерната индустрия... и се чувствува много по-щастливъ, отколкото неговия съперникъ, който се е борилъ съ дузина обикновени и здрави китове и ги е победилъ.

Естествено, финикийците не съ се застояли по брѣговете на Балтийско море. Още Херодотъ разказва за финикийски флотъ, който египетскиятъ фараонъ Несно е наелъ едно пътуване около Африка, въ която финикийците съ видѣли планината Macal. Значи, много преди Васко де Гама да е миналъ така наречения носъ „Добра надежда“. Съ увереностъ знаемъ, че картагенците, които съ били само финикийска колония, съ достигнали западното крайбрѣжие на Африка до носъ Бланко на около 15,000 мили южно отъ Гибралтаръ и тамъ съ установили различни търговски места и съ открили нѣколко острови 1700 години преди да се явятъ португалците.

Такива осъществявания въ едно време, въ което и гърците съ почнали да се развиватъ съ били възможни само отъ люде, които съ притежавали и вътрюходни кораби. Такива разстояния не е възможно да се преминаватъ само съ човѣшка сила.

Ние притежаваме само оскѫдни сведения, отъ които да можемъ да си представимъ, какво съоръжение съ имали при тѣзи пътувания. Изглежда, че финикийците най-напредъ съ използвали стожера, който прилича на обръната римска цифра V, за която имаме египетски рисунки. Но съ тяхъ не съ могли да плаватъ срещу вѣтра, защото плаването по зигъ-загъ е изнамѣрено по-късно отъ северните народи, а стожеръ е стоялъ непромѣнъ, но все пакъ е билъ достатъченъ за постигане

на гонената цель. При известни случаи, използвували съ и две вѣтрила, които съ поставяли на напрѣчникъ.

Една картина отъ много по-късно време, която показва финикийски образецъ, по който естроенъ римски корабъ ни показва, че финикийците съ използвали два стожери. Тъ съ се придържали къмъ четирижгълните вѣтрила Понѣкога тъ съ поставяли напредъ и единъ прибавенъ малъкъ стожеръ, на който съ вдигали малко вѣтрило, което е помагало на управлението.

Изглежда, тъ съ познавали и котвата. Значи, моряците не съ били принудени вечеръ да се за вързватъ за брѣга, а съ могли да оставатъ на открито, на котва, щомъ като времето е било тихо и морето спокойно, а дълбочината достатъчна за тяхната котва. Стоманена, желязна или бронзова котва още не е била позната. Тъ съ използвали тежки камъни или кожи, напълнени съ камъни.

Има още единъ много важенъ въпросъ, за който съ необходими повече сведения. Какъ на такива дълги пътувания съ могли да се продоволствуватъ съ храна и вода за пиене? До като съ плавали по Средиземно море съ много пристанища, а и сега, стоките се пренасятъ съ лодки на брѣга, тамъ въпросътъ става много по-труденъ, но не трѣбва да забравяме, че финикийците, а така сѫщо и днешните араби, съ безъ голѣми нужди. Напримеръ, една шепа фурми или сухо грозде съ били достатъчни за дневната имъ дажба. Грънчарството въ източното Средиземно море имъ е доставяло голѣми делви за сладка вода, докато винопроизводителите на Галия съ дали бъчвите, които съ използвали около 2,000 години като единствено срѣдство за пренасяне на вода, вино, бира и други течности по море.

Че тогавашните пътувания съ били дълги и трудни, не може да се спори. Азия не е неспокойна като Европа. Ако сега сте на нѣкой съвременъ корабъ, който пренася поклонници за Мека, веднага ще забележите, че за пътниците времето нѣма никакво значение. Съ часове седятъ тъ на едно място и нищо не правятъ: само седятъ и нищо не правятъ! Забелязани съ нѣкои отъ поклонниците, когато правятъ първото си пътуване, да медитиратъ. Който е запознатъ съ действителността на Ориента знае, че нѣкои ориенталци оставатъ съ седмици въ положение, изглеждащи на мъртви, защото или съ погълнали голѣмо количество опiumъ или пъкъ това се дължи на голѣмото имъ безразличие; та не съ въ състояние да направятъ нито едно движение.

Еднообразието на пътуването, което се е продължавало даже цѣла година, въ тогавашните времена се е понасяло по-леко, отколкото сега. Все съ ставали по нѣколко особено занимливи случаи и тѣзи дълготърпеливи пътници съ принадлежали на кораба, както и пътковете. Щомъ се е свършвало пътуването, раздѣляли съ си плячката и нѣколко седмици съ живѣли въ веселба и пиршество. Накрая, пакъ съ се връщали на кораба въ Бейрутъ или Тартишъ, за да натоварятъ кедъръ отъ Ливанъ, който царь Соломъ е употребявалъ за постройката на храма. Кедровите дървета съ били привързани на голѣми салове и съ ги влечили до Яфа, или съ тръгвали къмъ покритото съ мъгла Северно море, където съ намирали високо ценене калай.

Ако измѣрваме съ наша мярка, тогава не е

съществувалъ никакъвъ живот. При все това, морякиятъ живот е билъ основанъ на непоклатими обичаи отъ нѣкогашните времена, та дори и до днесъ. Единъ финикийски морякъ отъ шестия вѣкъ пр. Хр. не би се чувствувалъ много неудобно на товаренъ корабъ. Естествено, той ще намѣри известни подобрения. Сега той ще намѣри опредѣлено място за спане и топла храна и не може да бѫде продаванъ като робъ. Като изключимъ това, той ще намѣри същитъ условия на животъ, какъвто е билъ презъ негово време, заплатата такава, съ каквато сѫ работили моряците презъ време на царь Химосъ, който ни оставилъ не разрешенъ въпроса за страната Офиръ.

Преди да се занимаемъ съ гърцитъ и тѣхните кораби, ще трѣбва да кажемъ нѣщо за високо поченитъ и прославени древни критяни. Защото критяните сѫ били цивилизовани преди още гърцитъ да населятъ каменистия полуостровъ, който по-късно стана тѣхно отечество. Критяните сѫ били толкова напреднали, че ако ги сравнимъ съ другиъ тогавни народи, все едно, че последниятъ сѫ живѣели като въ адъ. Главниятъ имъ градъ Кнососъ е билъ разрушенъ, когато тѣхниятъ флотъ е отъсъществувалъ отъ Критъ и не е могълъ да го защити, защото е билъ по грабежъ. Следъ това нещастие тѣ сѫ попаднали подъ властьта на гърцитъ — и тѣхните кораби сѫ си приличали толкова единъ на други, че неможемъ да кажемъ кой е принадлежалъ на критяните, и кой — на гърцитъ.

Това старомодно раздѣление на историята на египетски, римски или гръцки периоди или на вѣкове се дължи на учения, който иска само да усложни повече историята. Въ историята на корабостроението въ последниятъ 5000 години, имаме само три главни промѣни: тѣ, сѫ били непосредствена последица на социални, економични и научни еволюции, които сѫ влияли на всички останали човѣшкни прояви. А това, което се е отнасяло до корабоплаването, сега ще докажемъ.

Щомъ като нѣщо се е изнамѣрило, което да служи за пренасяне на люде и стоки, вече можемъ да почнемъ да говоримъ за корабъ. Обаче съ така склоненитетъ дѣрвета, свързани съ вжжа, които не сѫ могли да бѫдатъ водонепроницаеми, половината отъ обслужватата е била заета да изхвърля вода или следъ нѣколко часове престояване на вода сѫ ги изтегляли на брѣга. Съ такива кораби моряците не сѫ могли да стигнатъ далечъ отъ пристанището си. Въ такъвъ случай трѣбвало е винаги да виждатъ брѣга. Когато людете сѫ усъвършенствували инструментите си и сѫ се обѣрнали къмъ по-голѣмите дѣрвета и сѫ могли да обработватъ греди и дѣски, и като сѫ почнали да калафатятъ прорѣзите, т. е. да ги запълватъ съ кѣлчища и заливатъ съ смола, вместо да ги запълватъ съ вжже и да ги замазватъ съ глина, и щомъ като сѫ могли вече да изработватъ платна, тогава вече сѫ могли да използватъ корабите и за практически цели. Следъ нѣколко хилягододишна дѣйност дошли сѫ до възможността да използватъ движението на кораба по желаната посока.

Първото действително подобрение въ корабостроението е следствие отъ социалната промѣна въ европейските народи. Отъ петия вѣкъ пр. Хр. до третия сл. Хр. при постепенното изчезване на римската държава, Европа е била населена отъ люде, които по физическа сила сѫ били по-силни отъ римляните и гърцитъ, но въ военните походи съ модерно въоръжените и добре снабдените

римляни, тѣ не сѫ могли да се сравняватъ. Различията въ родоветѣ и липса на единно водачество е било причината, да бѫдатъ често покорявани.

Тѣзи руси великаны доставяха на италианските и гръцките народи неизчерпаемо и евтино количество човѣшки маси. До преди единъ вѣкъ е съществувало подобно нѣщо въ Северна Африка. Когато нѣкой отъ буритъ е ималъ нужда отъ нѣколко души слуги, то той е навлизалъ въ гората и се е връщалъ съ двама-трима туземци. Той ги е подгонвалъ, сѫщо така, както днешниятъ ловецъ подгонва фазаните. Римляните и гърцитъ можеха дълго време да доставятъ съ принуда достатъчно количество човѣшка сила, щомъ като сѫ пожелавали да построятъ фабрика на Рейнъ, мѣкарница въ Италия или работилница въ Австралия.

Въ заключение, — историята се повтаря — започнали сѫ да страдатъ за тази човѣшко сила сѫщо така, както и днесъ се чувствува липса на работна ръка. Отъ цѣлъ свѣтъ се стичали роби въ Римъ, отъ които въ последствие и той пропадна.

Щомъ като човѣшката сила се е явила на тържището въ неограничено количество, корабостопаните сѫ могли да си доставятъ гребци и въ излишъкъ. Когато нѣкой корабъ е потъвалъ, трѣбва да забележимъ, че гребците сѫ били завързани за греблата, та заедно съ кораба сѫ потъвали и гребците. Тогава собствениците сѫ поръчвали нови гребци, на брой отъ 80 до 100 души, сѫщо както днесъ корабостопанътъ си поръчва нова турбина, ако старата стане вече негодна. Това положение е продължило около хиляда години. Работството въ Европа е съществувало още много вѣкове и презъ време на християнството. Християните не сѫ ходили да ловятъ роби, но сѫ ги купували отъ северно африканските пирати или пѣкъ, когато сѫ били достатъчно силни, залявяли сѫ морски разбойници и съ тѣхъ сѫ пълнили своите галери, възлагайки имъ службата гребци.

Щомъ и този източникъ се изчерпалъ, африканските турци и езичници, привикнали къмъ най-страшното, „обърнали копието“ и направили корабите имъ да се движватъ отъ европейски християни — тогава дошълъ редът на престъпниците. Престъпниците сѫ били отъ различенъ произходъ и видъ. Много отъ тѣхъ сѫ били и невинни хорици: добриятъ Людовикъ XIV съ едно драсване на пеперото осъждадъл е десетки френски протестанти да бѫдатъ гребци по галерите. Множество отъ гребците на галерите сѫ били люде убийци, крадци, подпалвачи или военноплененици и безразлично отъ какъвъ да е произходъ. Щомъ гребецътъ е билъ веднашъ заверенъ за греблото, той е преставалъ да съществува за външния свѣтъ, въ е представявалъ частъ отъ устройството, което е движило кораба, тъй както днесъ буталото е частъ отъ машината.

Не ще бѫде грѣшка, ако направимъ една успоредица между гръцките и римските кораби въ срѣдните вѣкове. Двата вида кораби сѫ били дѣло на една стопанска сила, при това, докато сѫ имали човѣшката сила въ неограничено количество, и видътъ на кораба не се е промѣнялъ. Голѣмиятъ морски бой при Лепанто, въ който Донъ Жуанъ Австрийски въ 1571 г. е разбилъ турския флотъ е билъ много сходенъ на Саламинския бой въ 480 г. пр. Хр., въ който Темистокълъ е разбилъ финикийския флотъ, наетъ отъ персите: съ това е била запазена Европа отъ нахлуването на азиатците. Тактиката на двата боя е била еднаква. Корабите сѫ се ус-

тримвали единъ срещу другъ, а въ това време гребцитѣ сѫ били бити съ бичове до кръвь. Когато двата кораби сѫ се сблъсквали, войниците сѫ се покатервали по неприятелския корабъ, и тамъ съ брадви и чукове сѫ се биели, тъй както е и при земните бойове.

Животътъ на кораба, който е довелъ Св. Павелъ въ Римъ, не се много различавалъ отъ този следъ двадесетъ вѣка: корабътъ, който е закаралъ Св. Францъ въ Светите мѣста. Въ известенъ смисълъ срѣдновѣковните кораби сѫ били малко по-добри; отколкото класическите; относно чистотата сѫ били винаги много по-мръсни.

Обаче, въ основните чърти напълно си приличали: стратегията на Наполеонъ е била като тази на Цезарь.

Както Наполеоновите, така и Цезаровите постижения се дължали само на ржците и краката на двуноги и четириноги, въ всеки случай, само на тѣхната работа; и двестъ тогавашни армии не сѫ имали нито танкове, нито самолети, нито пъкъ телефони, а още по-малко радио, които изобретения, както по море, така и по суза, далечъ захвърлиха старата тактика.

Изведенажъ. — Човѣшкиятъ животъ действително е много сложенъ! — е настѫпилъ края на излишъкъ отъ евтинъ човѣшки материалъ. Това е станало по това време, когато се е забелязalo стрежи на нови кораби и когато стана изнамѣрването на барута. На брѣга барутътъ унищожи старото дворянство, като ограби бронираните въ желѣзни ризници господари и запазени въ тѣхните каменни крепости. На море барутътъ коренно измѣни воденето на морския бой, и всички кораби, които въ движението си сѫ били зависими отъ човѣшката сила, изведенажъ останаха. Точно тъй, както гърците и римляните, при сблъскването си трѣбвало да изнамѣрятъ новъ начинъ на управление на кораба, защото успѣхътъ на боя е зависи отъ способността на кораба да може лесно да маневрира, точно така европейските народи си поставили за задача да иматъ по възможностъ повече ордия на кораба, а сѫщевременно да има по възможностъ и по-голяма срѣдна скорост. Барутътъ е станалъ главната причина, та генуеските, венецианските и папските галери, които сѫ били много разпространени, при все че не сѫ се ползвали съ добро име, да бѫдатъ превърнати въ линейни кораби отъ Ройтеръ и Нелсънъ.

Трета голѣма промѣна е станала следъ откриването на пѣрата, която направи кораба напълно независимъ нито отъ човѣшката сила, нито отъ вѣтъра. За това ще говоримъ по късно.

Ако взъ се придѣржамъ къмъ раздѣлянето на грѣцки, срѣдновѣковни кораби и т. н., това се дължи само на удобството и тази частъ да не стане много дѣлга. Но не трѣбва да се забравя, че само три основни промѣни на историята на кораба дадохме, които се дѣлжатъ на робството, барута и пѣрата.

Следъ всичко това, което до тукъ бѣ изложено, ясно проличава, че главниятъ стремежъ на корабостроителите е билъ използването на човѣшката сила отъ днитѣ на финикийците до Карлъ V, презъ чието властуване галерите почнали постепено да изчезватъ отъ морето. Тѣзи стари господи сѫ сѫщо така спорили по въпроса за гребането и най-доброто вѣтрилно съоръжение, както днесъ собствениците на съвременния усъвършенствуванъ пароходъ спорятъ съ въвеждането на

моторите съ вѫтреши горене. Съ това настѫпвате въ най-трудната проблема за старите гърци: какъ старите гърци сѫ поставляли кѣрмилото? Колко люде сѫ управлявали едно кѣрмило? Какъ сѫ били разположени пейките на гребците? Гребците седѣли ли сѫ въ два реда единъ надъ други или за втория редъ сѫ имали нарочна палуба?

Притежаваме множество изображения на кораби по вази, стени и паметници, но щомъ се опитаме да разгледаме подробностите, настѫпвате въ тѣмнината. Художниците сѫ доставяли на своите купувачи красави картини, които сѫ задсвоявали окото. На тѣхъ приличатъ нѣкои съвремени морски художници, които изобразяватъ голѣми вѣтроводи, които караятъ старите капитани съ „набито око“ да се чудятъ на несѫществуващото вѣтрилно съкъмяване, каквото е изобразено на платното.

Грѣцките картини ни разказватъ много нѣщо, но като нѣми мѣлчай за това, което ни интересува: какъ сѫ поставляли гребците, щомъ като е имало повече отъ два реда?

Веднажъ за винаги за да се разреши този въпросъ, Наполеонъ III, който е билъ приятелъ на класическите учени, заповѣдалъ да се направи корабъ съ подробното, взети отъ грѣцки картини и релефи. Тази трирема — галера съ три реда гребла, действително е била въ 1865 г. спусната на вода, но не е могла да се движи. Това е естествено, защото никой не се е опиталъ да направи на късъ хартия напрѣченъ разрѣзъ на такъвъ корабъ. Вече два реда гребла единъ надъ други не сѫ удобни, но ако се прибави още единъ редъ отгоре, тогава ще бѫде необходимо ребро дѣлго 10—12 метра, но то не трѣбва да тежи съ тонове, което е почти невъзможно. Защото при бирените галери съ два реда гребла — греблото е управляемо отъ петима гребци.

Греблатата сѫ страшно неудобна работа. Още при близитѣ тѣ ставатъ безпомощни, а ако гребците не сѫ обучени и дисциплинирани, греблатата се разбѣркватъ, и най-важното на галерата, нѣяната скоростъ, се довежда до незначителностъ.

Затова е прието, че изобразените три четири и пять редни галери е да покажатъ само числата на използвани гребла, които сѫ управлявани въ единъ редъ. Изглежда това да бѫде правилното разрешаване на въпроса.

Историята, която презъ вѣковете е проникнала до насъ, историческиятъ вѣсти за грамадните римски и египетски кораби отъ по-кѣсните времена, приличатъ на срѣдновѣковните съобщения, въ които се казва, че въ боя сѫ загинали пять хиляди моряци, докато сега положително знаемъ, че всички, които сѫ взели участие въ боя, сѫ били само 500 души. Въ срѣдните вѣкове, когато всѣко практическо корабоплаване е било замрѣло, тогавашните обикновенъ човѣки, които е познавалъ 30-тонните кораби, не могълъ да има представа за 30,000 тонни. И сѫщо така сѫ правили тогавашните писатели, които сѫ творили народното творчество: прибавяли сѫ по нѣколко нули на числата, за да ги представятъ по внушителни. Така ни разказватъ за нѣкогашния дреднаутъ, който въ сѫщностъ никога не е билъ по-голямъ отъ обикновенъ корабъ.

Непосрѣдствено ние нѣмаме сведения за голѣмината на старите кораби, защото намѣрените прочути кораби на Неронъ и Калигула, сѫ били единъ видъ нощи плаващи клубове, закотвени въ плитко езеро; но ние притежаваме косвено доказа-

зателство; това доказателство се гради отъ състоянието на старите гръцки и римски пристанища, които и най-обикновеният яхтклубъ на известно езеро не би призналъ за истинско котвено място. Има намърени остатъци отъ стари римски докове. Тъй като били по-тъсни отъ 4-5 м. Отъ отношенията на старите военни кораби—широкината към дължината е била 1:8,—а на старите търговски кораби 1:7—можемъ лесно да опредѣлимъ тъхната дължина: тъй не могатъ да бѫдатъ по-дълги отъ 31.5 м. Дълбочината на дока показва, че се отнася до кораби, както египетските, съ газене до единъ метъръ.

Какъ адмиралите, съ такива флоти отъ оръжии черупки, съ могли да победатъ силата на финикийците и карthagените? Въпросът остава открыти и ни поставя въ голъмо затруднение, защото не притежаваме сведения за тъзи битви. За изхода на морския бой, голъмината на корабите, взели участие, има само относително значение. При нормални условия единъ модеренъ кръстосвачъ — не голъмътъ линейни кораби, но сръденъ кръстосвачъ, — би потопилъ всички кораби на двеста страни при Трафалгаръ, безъ да бѫде той застъгнатъ. При това, боятъ при Трафалгаръ е билъ завоя на европейската история.

Това тръбва да си спомняме, когато ще се произнасяме за старите и средновѣковни морски боеве. Корабите съ били така препълнени съ гребци и войници, че за правилно продоволствие и достатъчно място за спане и дума не е ставало. Тъзи флоти тръбвало да се държатъ близко около брѣга, защото кухните не биха могли да пригответъ достатъчно храна, а робите на галерите следъ убийствената дневна работа не биха могли да си отпочинатъ презъ нощта. Повечето отъ старите морски боеве съ ставали въ близостъ на брѣга, което предизвиква чудно чувство, като си представимъ, че сънародниците съ заставали по близките хребети и съ викове съ поощрявали моряците, като съ викали на помощъ Юпитеръ или съ изказвали проклятие на Ваалъ, ако боятъ клони къмъ неблагоприятна за тъхъ развръзка.

Ако се гледаме въ нашите нововъведения отъ гледна точка на кораба, тогавашните морски боеве съ били действително много тежки. Точно както и въ модерните бойни кораби никой не мисли за спасението на обслугата, която работи дълбоко при машината, котлитъ или бойните припаси, когато настъпи последния моментъ, също така и заверижениетъ гребци е тръбвало да потънатъ заедно съ кораба, безъ да имъ се даде възможност да изплуватъ до брѣга. „Бенъ Хуръ“, въ която тробора се рисува една древна действителност, въ това отношение е напълно правдоподобна. Заверженъ робъ на греблото е представлявалъ нѣщо като част отъ машината, и дотогава съ обръщали внимание на него, докато корабът е плавалъ, също каквото е днесъ динамото, което произвежда електричество, за да стреля оръдието.

Също и смъртността на войниците е била много голъма, защото повечето отъ главнокомандуващите съ усвоявали най-страшните методи, като не съ се интересували отъ смъртта на корабокрушениците, а съ отправляли своите кораби направо и безогледно срещу неприятелски или свои кораби. При римляните не попадаме въ такива странни очудвания. Тъй като принадлежали къмъ забележително достойните народи, тъй като били решителни бойци, способни държавници, превъзход-

ни организатори и непостижими колонизатори.

При все това, въ историята не може да се открие, че нѣкой римлянинъ е ималъ чувствително сърдце. Не че тъй съ били отъ камъкъ, но въ тази важна точка на човѣшката анатомия тъй като съ се отказали. Каждето е тръбвало да тупти сърдцето, тамъ е останало пустота, или е било завладѣно отъ егоизъма. Както изглежда, никога не съ могли да разбератъ, че просто тъй не съ били способни на това човѣшко чувство, което въ другите части на свѣта се срѣща и при най-простите народи: съжаление или съчувствие къмъ ближния, а приятелство или гостоприемство тъй почти не съ познавали. Точно това особено свойство на римлянина отъ градъ въ вѫтрешността на сушата, заселенъ на още „по-вѫтрешна“ река, съ скрита злоба, непрѣодолима и почти нечовѣшка срѣдства е способствувало да бѫдатъ завладѣни земите на почти цѣлия тогава познатъ свѣтъ.

И за да можело това да се постигне, римляните е тръбвало да господствуваатъ на моретата. По природа тъй като съ били селяни; когато съ започнали борбата съ Карthagенъ, на животъ или смърть, отъ изхода на която е зависѣло дали Средиземното море да бѫде семитско или латинско, тогава тъй се заели съ такова усърдие да строятъ кораби, каквато е характерно за римлянина, щомъ като се касае за живота на неговия градъ.

Въ борбата си съ Карthagенъ, римляните въ действителност съ се срещали съ финикийците, първиятъ морски народъ по това време. Тъй като съ изучили методите на единствения останалъ другъ морски народъ, който също е стоялъ на видна висота като морска сила — това съ били гърците, отъ които съ взели кораби, разучвали съ ги и съ промъняли споредъ тѣхните схващания, разбирания и нужди.

За военни цели тъй като съ възприели дългите и тѣсни кораби, които съ се движили съ гребла, но тъй като човѣшката сила бързо се изчерпва, щомъ като тя се сведе до понятието на машина, римляните тръбвало да използватъ вѣтъра, щомъ като съ били принудени да преминаватъ голъмъ разстояния между Италианския полуостровъ и Карthagенъ на африканското крайбрѣжие. Въ корабната стратегия тъй като съ въвели собствена система, като съ приложили пехотинския начинъ на бой на открито море. За тъхъ това е било много естествено: Римъ е завладѣлъ свѣта само съ пехота, която е поставяла като човѣшка буря, щомъ е тръбвало нѣкакъ да разбие неприятелския фронтъ. Римляните съ усилили носовете на корабите до такава степень, че се обрънали на таранъ. Съ това нововъведение отначало не съ постигнали голъми резултати. Таранътъ е тръбвало да бѫде построенъ особено грижливо. Ако носътъ не е билъ особено здравъ, то той не е могълъ да разбие стената на неприятелския корабъ. Но ако е билъ много здравъ, и при това е лежалъ много ниско въ водата, то следъ удара въ неприятелския корабъ не е можелъ да се измъкне отъ него и победителятъ е тръбвало да потъне заедно съ победения корабъ. Таранътъ въ последствие е билъ прикрепенъ на голъма дървена макара, та въ време на удара да му бѫде придалена по-голъма пробивна сила. Непрѣдствено следъ тарана съ поставяли две здрави напрѣчни греди, които не съ му позволявали да се забие много низко.

Преводъ на Д. Фурнаджиевъ
(Следва)

СБОГОМЪ, МОРЕ!

ОТЪ СОНЯ НИЧИЯ

Сбогомъ море! Тежка прокоба далечъ отъ тебе ме куди. Въ чуждъ край далеченъ, срѣдъ адски трѣсъкъ и шумъ безконеченъ, въ го-лъмия градъ азъ трѣбва да продължа земния си путь.

И тебе оставямъ тукъ, море!..

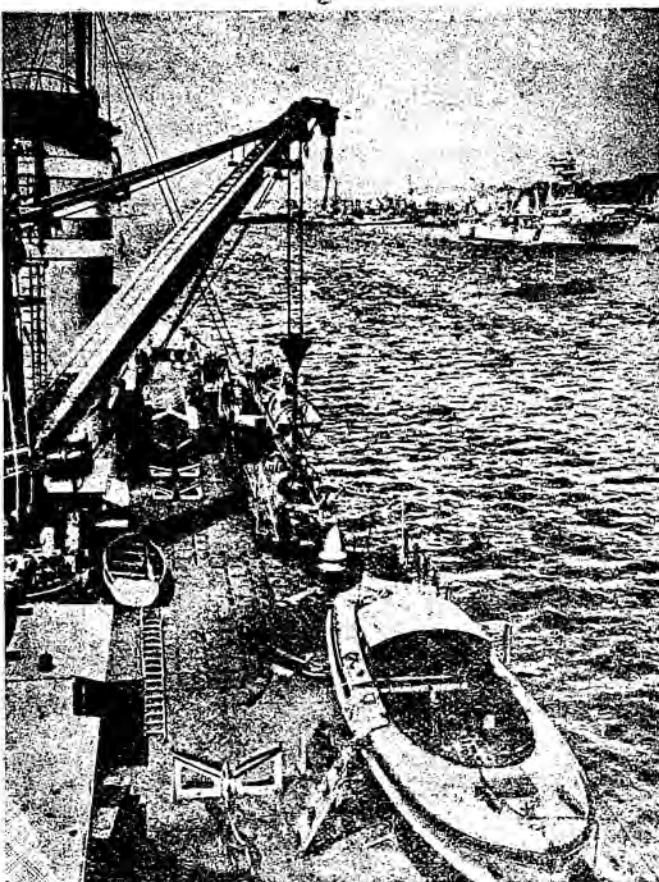
Жадни очитѣ ми по твоята бурна гръдь се устремяватъ, твоятъ ликъ въ сърдцето нaranено ще се затай, твоята пѣсенъ въ душата вѣчно ще звучи.

Море, родно море, ще помнишъ ли ти тихите лѣтни вечери, окъжани въ луненъ свѣтликъ, ще за бравишъ ли бѣлата лодка, волно разперила бѣли крила? Ще помнишъ ли дивния и неразгаданъ трепетъ въ душата на мургавата девойка съ голѣмитѣ тѣжни очи и нейната съ благоговение изречена клетва: ще бжда вѣчно твоя, само твоя, море!?

Ще помнишъ ли босоногото малко момиченце срѣдъ безгрижната детска дружина, потопило взоръ въ далечината, да пита вълната: какъ отъ где идешъ, кой е твоя путь, какво има отвѣдъ, въ презморските страни?

Босоногото момиченце порастна. Волно развѣваниетѣ отъ немирния презморянинъ кждри се стѣгнаха въ дълги плитки. Очитѣ станаха по-дълъ боки, въ тѣхъ заблика неудържимъ копнежъ. И не вече съ шумната детска дружина, а сама идваше младата замечгана девойка при тебъ, море! Не питаше какво има отвѣдъ, защото голѣмитѣ книги бѣха ѝ разказали за чудните приказни страни. Съ часове слушаше тя прехласната твоята пѣсенъ: многозвучната дивна пѣсенъ на морето! Съ широко отворени очи тя чакаше да ѝ изпратишъ, като досгойно заслуженъ даръ своя мургавъ и калѣнъ въ буритѣ синъ?..

Помнишъ ли разплаканата девойка върху са-



Въ Тулонското пристанище

мотната скала и отминаващия въ далечината корабъ?

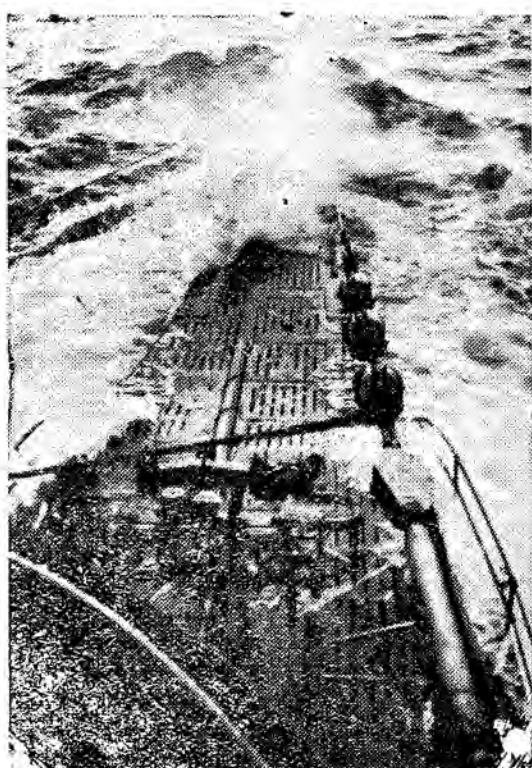
Той не се върна, море, защото бѣше твой синъ, защото ти го призова. Не ти се сърдя, макаръ че дива болка разжгва сърдцето ми. Той е при тебъ сега, смѣлиятъ морякъ-герой. Приютенъ въ дълбоките ти бездни, навѣки той спи щастливъ, и може би сънува малката девойка. Пъятъ му пала-витѣ ти щерки; бурни приказки за подвизи и славни битки му вѣтъръ разказва. Ти ще му ка-жешъ, нали море, че тукъ на твоя брѣгъ му казва сбогомъ тѣжната му и все пакъ горда любима — и една сълза въ сърдеченъ даръ ще му отнесешъ.

Отивамъ си, море! Въ край чуждъ далеченъ ще скита боленъ моя духъ.

Кой въ лѣтните привечери ще ми дивни при-казки мѣлви, кой зиме ще ми пѣе бурната могъща пѣсенъ?.. Море, море!.. Но ще се върна пакъ безсилна да те забравя и изоставя, защото тебъ обрекохъ пламенното си сърдце. Ще се върна, и отново съ бѣлия вѣтроходъ ще кръстосвамъ бурната ти ширъ и ще ме гали твоя пѣещъ вѣтъръ. Лицето ми изпито, бледо, съ огнени слънчеви цѣлувки ще покриешъ. И пакъ ще бжда твоя, твоя върна любима до гробъ...

О, море!..

Но, ако умра, въ копнежъ по тебъ, море, сама въ тоя чуждъ край нелюбимъ, душата ми на волна чайка ще дѣ се превърне, при тебъ ще долети и надъ твоята ширъ крила разпери ще на воля, тѣй както духътъ на твоя вѣренъ синъ — хероятъ морякъ, витай съ крилата на своето безсмъртие!..



Подводникъ въ време на изплаване

Скръбъта за морския воинъ капитанъ I р. Дим. Добревъ

СКРЪБНА ВЕСТЬ

Капитанъ I рангъ

Димитъръ Добревъ

славниятъ херой отъ историческата атака на „Хамидие“, когато българскиятъ малъкъ, но храбъръ флотъ, доказа предъ свѣта своята действителна мощь и жизнеспособностъ, не е между живитѣ!

Офицеритѣ, преподавателитѣ, чиновницитѣ, подофицеритѣ, юнкеритѣ и кадетитѣ отъ Военно-морското на Негово Величество училище съ чувство на синовна признателностъ се прекланятъ предъ вѣчния духъ на великия морякъ и клетвено се заричатъ да следватъ неотклонно неговите завети за величието на обединена България—отъ Дунавъ до Бѣло море и отъ Черно море до Охридското езеро.

Готови да умремъ, за да живѣе България, ние сме на денонащна жертвоготовна стражка и отдаваме сърдечна дань на почитъ къмъ безсмъртния борецъ за българското морско преуспѣване съ нашите възхвални слова:

Вѣчна слава на стария морски воинъ!

Погребението ще стане въ Варна, съгласно нарочна програма, която ще бѫде оповестена допълнително.

Варна, 12 априлъ 1944 г.

Отъ чиноветѣ при Военно-морското на
Негово Величество училище

Дружество на запаснитѣ офицери — Варна

СКРЪБНА ВЕСТЬ

Още единъ стълбъ отъ създателитѣ на българския флотъ си отиде, оставяйки дълбока следа въ нашата бойна история.

Още единъ боенъ другаръ

ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ

Капитанъ I рангъ о. з. — кавалеръ на Военния орденъ за храбростъ III ст. бившъ командиръ на бойния миноносенъ отредъ и участникъ въ сражението при островъ Цушима, напусна редоветѣ на запасното воинство.

Поклонъ предъ създателя на бойната традиция на Родния флотъ, поклонъ предъ дѣлото на единъ храбрецъ отъ Морскитѣ на Негово Величество войски.

Скжпитѣ останки на покойния ще се вдигнатъ на 13 априлъ 14 часа отъ Военно-Морското на Негово Величество училище въ гр. Варна, а опѣлото ще се извѣрши въ храма „Св. Никола“.

Поканватъ се запаснитѣ офицери и запасното воинство отъ Общия съюзъ да почетатъ масово покойника и си взематъ последно сбогомъ.

Настоятелството
на д-вото на запаснитѣ офицери.

СКРЪБНА ВЕСТ

Чиноветъ отъ Морскитъ на Негово Величество войски съ скръбъ съобщаватъ на българското общество, че на 11 априлъ т. г. е склопилъ навъки очи известниятъ български морски воинъ

Капитанъ I рангъ

ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ

единъ отъ всепризнатитъ стари и родоначалници на българския боенъ флотъ, чийто животъ бѣ непрестанна и всеотдайна служба на Царь и Родина.

Добилъ висока военно-морска просвѣта, той участвува като офицеръ въ Руско-японската война презъ 1904 1905 год., а въ последствие заема високи ръководни постове въ редоветъ на флота на Негово Величество.

Така, незабравимиятъ покойникъ презъ 1912 год., въ качеството си на командиръ на отредъ торпедоносци, изнесе по единъ неподражаемо блѣстящъ начинъ историческата победа надъ кръстосвача „Хамидие“, която покри съ вѣчна слава нашите морски знамена и изпълни съ неувѣхваща гордостъ сърдцата на младите български поколѣния.

Жизнениятъ подвигъ на капитанъ I р. Димитъръ Добревъ бележи величава верига отъ свѣтли прояви и подвизи, съ които неговиятъ хероиченъ образъ вѣчно блѣсти—и като пътеводна звезда ще сочи заветния путь на борбата и жертвата—единствениятъ путь къмъ възхода и величието на морска България.

Свѣтлата паметъ на стария херой ще укрепява нашите дѣсници, за да видигатъ по-високо и съ вѣра въ победата нашите корабни светини сега и всѣкога!

Тленните останки на покойника ще бѫдатъ изложени за поклонение отъ почитателите му въ Военно-морското на Н. В. училище, ул. „Караджа“ № 32, въ четвъртъкъ отъ 9—13 часа, а опѣлътъ ще се извѣрши на 13 т. м. въ 14 часа въ църквата „Св. Никола“.

Варна, 12 априлъ 1944 година.

Отъ чиноветъ на Морскитъ на Негово Величество войски.

СКРЪБНО СЪОБЩЕНИЕ

Чиноветъ на Черноморския флотъ съ скръбна болка съобщаватъ, че въ непрвторимите дни на борческо напрежение, когато обединеното ни Отечество устремно лети по славния путь на борбата и победата, доблестниятъ многопрославенъ морски воинъ

Капитанъ I рангъ ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ

роденъ въ гр. Русе, на 12. II. 1868 год.

отделъ въ лоното на безсмъртието, окръженъ съ сиянието на себежертвата и подвига.

Образецъ на пламенно българолюбие, непрежалимиятъ покойникъ засвидетелствува исторически заслуги като възторженъ и неуморимъ труженикъ на българската морска мощь, които му отреждатъ по достоинство едно отъ първите места въ нашето военно-морско дѣло.

Щастливо съчеталъ въ своята особено надарена личностъ голѣмите научни познания, богатия жизненъ опитъ и борческия духъ на рѣдкия храбрецъ, капитанъ I р. Димитъръ Добревъ се издигна до висотата на призвания победоносенъ водачъ на отреда торпедоносци, който въ ноемврийската нощъ на 1912 год. записа първата наша победа на море.

Приживе кап. I р. Димитъръ Добревъ бѣ едно свѣтло име на великъ морякъ, а следъ смъртъта си той и дѣлото му ставатъ вѣчна легенда, отъ която родниятъ морякъ ще се учи какъ се изпълнява дѣлга къмъ Царь и Родина въ клетвеновѣрна служба подъ знамето на морска България!

Български моряко, помни и следвай примѣра на хероя отъ атаката на „Хамидие“ капитанъ I рангъ Добревъ—ето нашиятъ зовъ къмъ тия, които вървятъ по пътя на незабравимия морски ветеранъ!

Тленните останки на покойника ще бѫдатъ изложени за поклонение отъ почитателите му въ Военно-морското на Н. В. училище, ул. „Караджа“ № 32, въ четвъртъкъ отъ 9—13 часа, а опѣлътъ ще се извѣрши на 13 т. м. въ 14 часа въ църквата „Св. Никола“.

Варна, 12 априлъ 1944 год.

Отъ чиноветъ на Черноморския флотъ
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

СКРЪБНА ВЕСТЬ

Офицеритѣ, подофициеритѣ и моряцитѣ отъ торпедната флотилия при Черноморския флотъ, съ синовна тѣга оповествяватъ земния залѣзъ на рѣдкия българинъ и бележитъ морски началникъ

Капитанъ I рангъ

Димитъръ Добревъ

свѣрзалъ имѣ и дѣла съ началнитѣ страници на българското военно-морско евангелие, написани съ кръвь и духъ, за вѣчна прослава на нашите морски знамена.

Ние, неговитѣ приемници, даваме свѣщенъ обетъ предъ тленнитѣ останки на всепризнатия ветеранъ, въоржени съ най-високитѣ военски и моряшки добродетели, да следваме неговия путь и неговия примѣръ, за величието на България!

Поклонъ предъ великото му дѣло!

Вѣчна да бѫде паметъта му!

Отъ офицеритѣ, подофициеритѣ и моряцитѣ отъ торпедната флотилия при Черноморския флотъ

Съюзъ на вѣзпитаниците на Военно-морското на Н. В. училище

о. з. капитанъ I рангъ

Димитъръ Добревъ

хероятъна „Хамидие“—душата на първата блѣстяща българска победа на море,
почина!

Бившъ началникъ и преподавателъ на Военно-морското на Н. В. училище, началникъ на отреда при първото бойно кръщене на родния флотъ 8/21 ноември 1912 г.

Ние, вѣзпитаниците, закърмени съ неговитѣ подвизи и идеали, не можемъ да прежалимъ тази скжпа загуба, но подкрепени отъ неговия духъ, който непрестанно ще витae около насъ, ще продѣлжимъ дѣлото, за което той бѣ достоенъ.

Миръ на праха му!

Богъ да го прости!

Варна, 12 априлъ 1944 г.

Отъ Съюза на вѣзпитаниците на Военно-морското на Н. В. училище—Варна

СКРЪБНА ВЕСТЬ

Престана да тупти едно храбро и пълно съ устремъ сърдце...

Капитанъ I рангъ

Димитъръ Добревъ

бившъ (1912 г.) командиръ на отредъ миноносци, когато сѫщите записи са най-славната страница на военно-морската история на Третото българско царство, отъ днесъ 11 априлъ 1944 година, не е вече между живите. Поклонъ предъ тленнитѣ останки на голѣмия морски херой-победителъ!

Русе, 11 априлъ 1944 год.

Отъ капитанитѣ при Дунавските корабни и брѣгови служби.

СКРЪБНА ВЕСТЬ

Служителите при Централното управление и от всички външни служби на Дирекцията на водните съобщения съобщават съ голямо прискърбие за неочекваната смърт на

капитанъ I рангъ

ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ

роденъ въ гр. Русе презъ 1868 год.

Високо морско просвѣтенъ, вдъхновенъ носител на морската идея у насъ, сърцатъ, храбъръ морякъ и командиръ, получилъ бойното си кръщение въ Руско-японската война—1904-5 год., заемалъ дълго време високи и отговорни постове въ флота на Негово Величество.

Същиятъ на 21.XI. 1912 год. е победоносниятъ командиръ на отреда български торпедоносци, който покри съ вѣчна слава нашия морски стягъ и показа на свѣта, че въ гърдите на българския морякъ тупти юнашко сърдце.

Ние, неговите последователи, не ще забравимъ никога голѣмиятъ дѣла на героя морякъ, които ще ни бѣдатъ пжеводна звезда при изпълнение на нашия моряшки дѣлъ и готовност за саможертва предъ олтара на Велика обединена и цѣлокупна България!

Вѣчна слава на героя морякъ!

Миръ на праха му!

Тлѣнните останки на покойника ще се вдигнатъ утре 13 т. м. въ 2 часа следъ обѣдъ отъ В. морското на Н. В. училище—Варна, а опѣлъто ще се извърши въ църквата „Св. Никола“.

Варна, 12 априлъ 1944 год.

Отъ служителите при Централното управление и отъ всички външни служби на Дирекцията на Водните съобщения.

СКРЪБНА ВЕСТЬ

Съюзътъ Морски техникъ съ голѣма скръбъ съобщава, че на 11 т. м. въ гр. В. Търново навѣки склопи очи прославениятъ родоначалникъ на Българския флотъ—почетниятъ ни председателъ

о. з. капитанъ I рангъ

ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ

на 76 годишна възрастъ, родомъ отъ гр. Русе

Животътъ на голѣмия покойникъ бѣ образецъ на пламенно родолюбие и низъ отъ величави по замисълъ и изпълнение подвизи.

Презъ 1904-1905 г. великиятъ покойникъ участвува като морски офицеръ въ Руско-японската война. Придобилъ богатъ опитъ, по-късно той взема живо участие въ създаването на родния ни флотъ, а на 21 ноември 1912 г., като водачъ на отреда торпедоносци, записва най-славната дата въ историята на нашия малъкъ, но храбъръ боенъ флотъ—атақата на „Хамидие“.

Като почетенъ председателъ на съюза ни, кап. I р. Добревъ до последния си земенъ мигъ укрепяваше нашите дѣсници, показвайки ни лжтя, който трѣбва да следване за величието на България.

Поклонъ предъ твоята свѣтла паметъ, възторжени труженико — ние ще следваме неотклонно твоя заветъ!

Тлѣнните останки на покойника ще бѣдатъ пренесени въ гр. Варна и изложени на поклонение въ В. М. на Н. В. училище на 13 т. м. Същиятъ денъ въ 14 ч. ще се извърши погребението при нарочна програма.

Варна, 12 априлъ, 1944 год.

Съюза Морски Техникъ

Уредничеството на „Морски прегледъ“ благодаря за изпратените дарения и съобщава за сведение на бъдещите дарители, че сумите следва да се изпращат изключително чрезъ пощенска чекова сметка № 8540, пощенска кутия 84. — Варна.

Пренесени отъ бр. 187—43,886

454. Страшимиръ Чернаевъ — Варна	100 лв.	469. Михаилъ К. Николовъ — гр. Царево — Малко-Търновско	100 "
455. Султанка Статева — Варна	20 "	470. Дунавския флотъ — Русе	860 "
456. Минчо Василевъ — Варна	30 "	471. Емилъ Свраковъ — Варна	100 "
457. Андрей Ташковъ — Варна	30 "	472. Любенъ Стамболовъ — Никополь . .	100 "
458. Добри Семовъ Фетфаджиевъ — с. Равна — Провадийско	35 .	473. Василь Стаматовъ — Варна	100 "
459. Семо Н. Фетфаджиевъ — с. Равна — Провадийско	35 .	474. Цв. Димитровъ, зъболъкаръ — Варна 500 "	
460. Маринъ К. Манаховъ, — с. Долна Орѣхово- вица — Горно Орѣховско	100 .	475. Черноморския флотъ — Варна	4358 "
461. Христо Ив. Михалевъ — с. Долна Орѣ- ховица — Горно Орѣховско	100 "	476. Флотска рем. технич. работ. — Варна 1015 "	
462. Никола попъ Василевъ — с. Черничево — Карловско	100 "	477. Военно Морското Н. В. у. ще — Варна 1155 "	
463. Стефана Бэръмова — Тръвна	200 "	478. Маринъ Дюлгеровъ Б. Н. Банка — Бургасъ	100 "
464. Стефанъ Василевъ, аптекарь — Ломъ	100 "	479. Подпоручикъ Христо Момчиловъ 3-та ж. п. рота — Скопие	50 "
465. Бончо Хр. Живковъ — с. Нова-махла — Габровско	100 "	480. Милко В. Ралчевъ — с. Ломецъ — Троянско	40 "
466. Турист. Д-во „Родни Балкани“ — Варна	100 "	481. Сава Хазърбасановъ — с. Сонгуруларе — Карнобатско	100 "
467. В. Шуркова — Скопие	100 "	482. Събрани общо отъ дарители отъ 20 до 99 лева	660 "
468. Сава Василевъ — Варна	100 "		Всичко 54,374 лв.

(Списъкътъ следва)

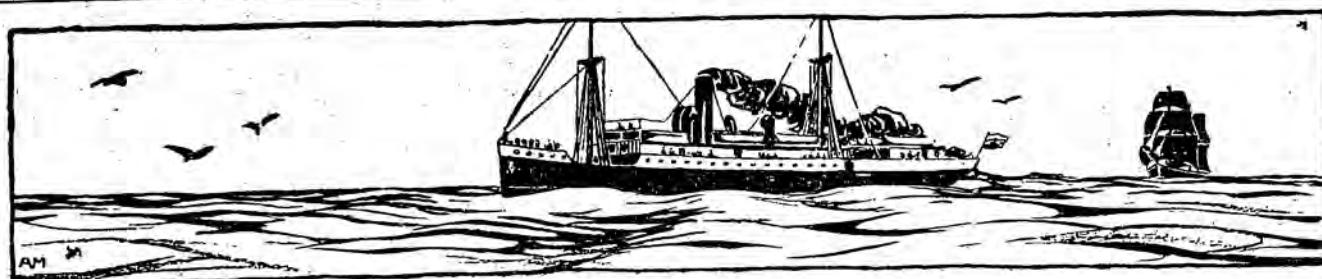
Всички писма, ръкописи и пр. да се изпращатъ до пощ. кутия № 84. — Варна.

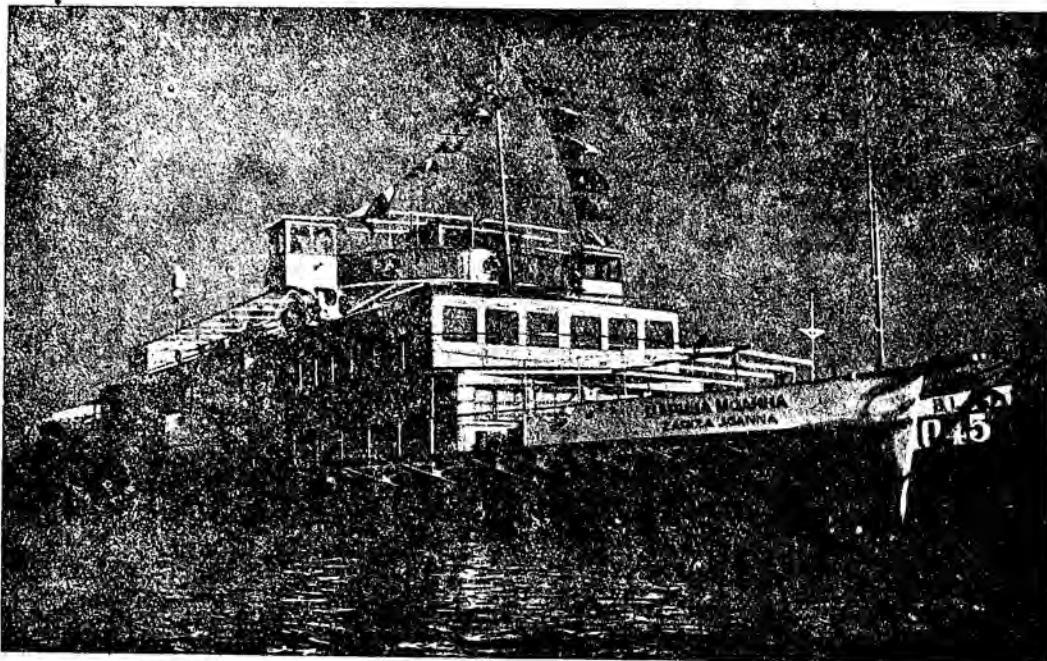
Умоляваме нашите абонати, които получаватъ двойни броеве отъ списанието, вместо да ги връщатъ въ уредничеството — да ги подаряватъ на свои познати.

Уредничеството временно задържа броевете отъ „Морски прегледъ“, предназначени за абонати отъ София, за да бъдатъ изпратени впоследствие наведнажъ.

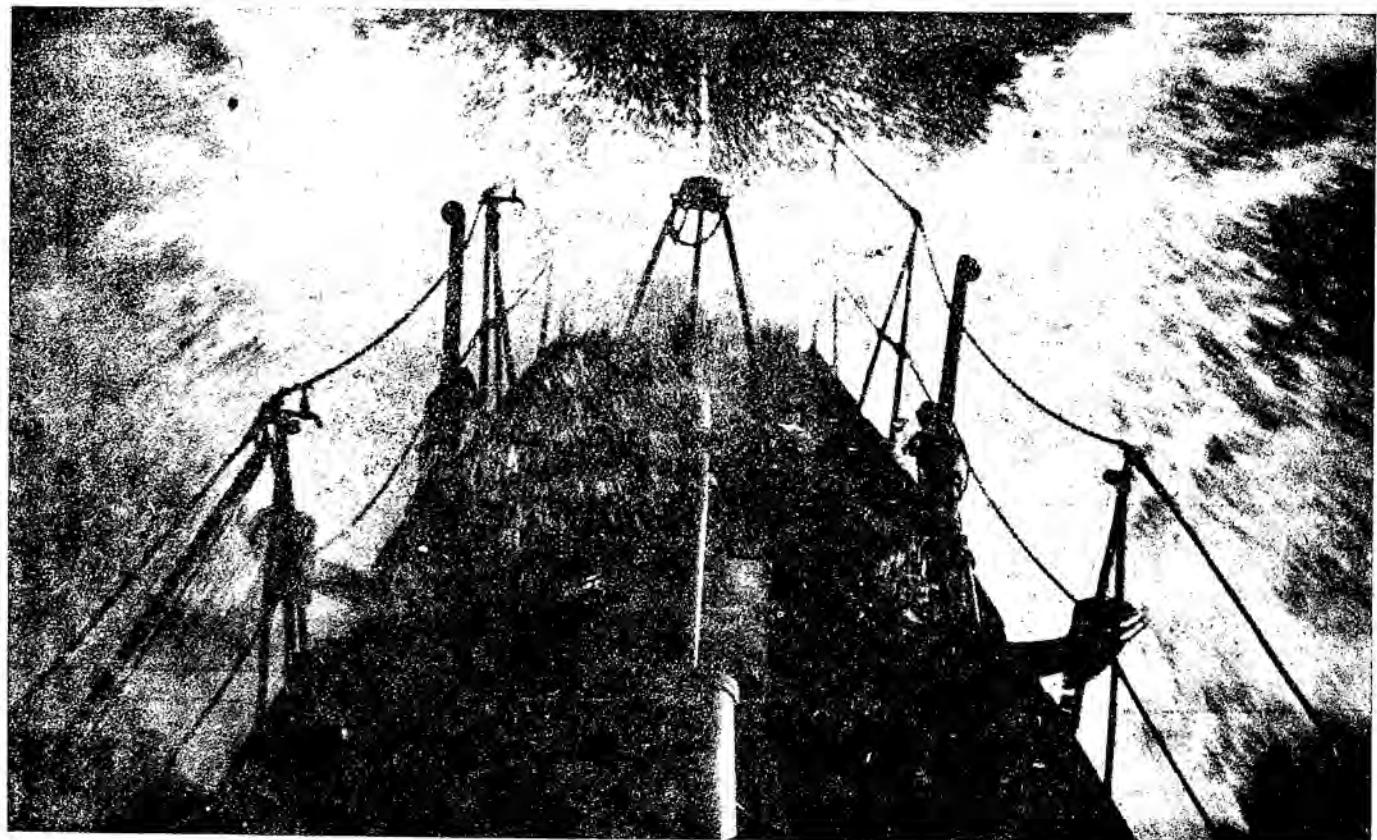
За нередовности при доставяне на списанието и за промъни въ адресите, абонатите се умоляватъ да съобщаватъ своевременно въ уредничеството, като въ писмата си отбелязватъ непременно абонаментния си номеръ.

ТОЗИ БРОЙ 188. СЪДЪРЖА: Храбростта — уводна статия; † Капитанъ I рангъ Димитъръ Добревъ — прославениятъ български флотоводецъ; Рѣка Дунавъ и ние — Черноморецъ Храбъръ; Деветъ години Българско рѣчно плаване — Дим. Роевъ; Борбата съ конвойта днесъ — лейтенантъ Кихн, прев. отъ нѣмски ст. м. кадетъ Г. Георгиевъ; Възгледи за линейния корабъ — (продължение), прев. отъ нѣмски В. Руевски; 7,000 години корабоплаване — Ванъ Лоонъ, прев. отъ нѣмски Д. Фурнаджиевъ, Сбогомъ, море! — Соня Ничия; Скръбъта за морския воинъ капитанъ I рангъ Димитъръ Добревъ.





КОРАБЪТ ОТЪ БЪЛГАРСКОТО РЪЧНО ПЛАВАНЕ „ЦАРИЦА ИОДНА“



НОСОВАТА ЧАСТЬ НА ЕДИНЪ ОТЪ НАШИТЕ БОЙНИ КОРАБИ