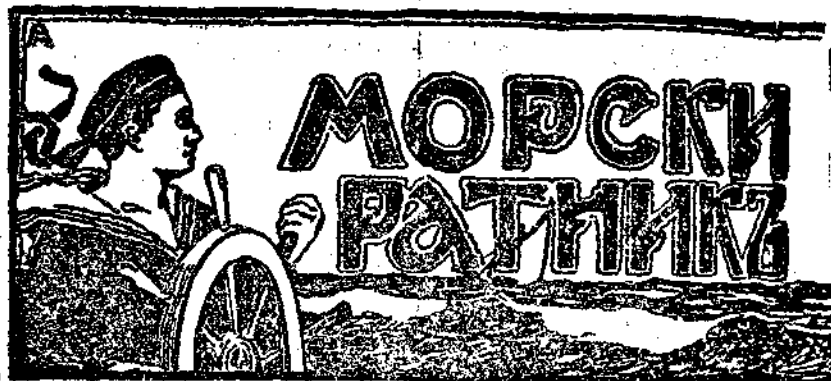


Всѣки морски тру-  
женикъ допринася  
блага и сближение  
за родината си.

БЪЛГАРСКИ  
ПРЕДСТАВНИКЪ



Получаването на  
„Морски Ратникъ“  
е задължително за  
всѣки съюзень членъ.

ВАРНА БЪЛГАРСКИ МОРСКИ РАТНИКЪ

Абонаментъ: за година 60 лв., пол. год.  
30 лв., за странство 100 лв. годишно.

Всичко се адресира до Съюза на Българските  
моряци: ул. „Цариградъ“ № 1 — Варна.

Отдѣленъ брой 3 лева  
Урежда редакционенъ комитетъ.

## Моряцитѣ искатъ параходи!

Нѣма защо да говоримъ за  
грамадното значение, което  
има търговския флотъ за на-  
родното стопанство, което съ-  
що е останало на заденъ  
планъ, както и самиятъ ни  
търговски флотъ.

Състоянието въ което се  
намиратъ тия два фактора на  
народно благоденствие въ  
страната, ние можемъ да на-  
речемъ критическо.

Не е ли време да се тури  
вече край на това?

Нѣма ли да се даде гласъ  
на водния ни транс-  
портъ съ доставянето на па-  
раходи, както за Дунава, тана  
и за морето?

Защо създадохме такива  
големи кадри отъ безработни  
моряци?

Защо поддържаме морско  
училище, възпитаницитѣ на  
кото нѣма нѣкъ да прило-  
жатъ своитѣ знания и трудъ?

Или съ него ще рѣшаваме  
проблемата на умствения про-  
летариатъ и безработица?

Необходима е коренна ре-  
организация на дезорганизи-  
раното наше мореходство.

Състоянието въ което се на-  
мира нашиятъ морски транс-  
портъ не обезпечава изиск-  
ванията на родното стопан-  
ство и не отговаря на на-  
шиятъ вносъ и износъ.

Основни недостатѣци на на-  
шиятъ воденъ транспортъ.

4) Различнитѣ схващания и  
интереси, въ резултатъ на  
което имаме единъ нищожень  
трафикъ съ нашитѣ кораби.

Необходима е ясна и по-  
ложителна програма за работа:

1) Коренно преустройство  
на търговския ни флотъ, нато  
се даде пълна свобода за не-  
говото засилване.

2) Да се доставятъ на  
всѣка цѣлна параходи за Ду-  
нава и морето и да се даде  
гласъ за строение на плат-  
ноходи отъ по-малкъ тонажъ.

3) Да се опредѣли най-  
подходящия типъ на парахо-  
дитѣ и платноходитѣ и тѣх-  
нитѣ двигатели.

4) Да не се допуска доста-  
вянето и строенето на ко-  
раби, които не отговарятъ на  
мореплавателната програма  
на страната.

5) Да се премахне моно-  
пола съ нашето търговско  
мореплаване, нато се даде  
възможностъ и на други па-  
роходни дружества да се об-  
разуватъ и развиватъ.

За постигане на всичко това,  
трѣбва да се знае:

Че кораба е най-важната  
стопанска единица, която  
трѣбва да работи по точно  
опредѣленъ търговски планъ,  
отъ който да не се отстъпва  
безъ предварително добре про-  
учени условия.

Моряцитѣ искатъ параходи,  
които да работятъ по точно

нища за да комплектува, или  
да размѣня товара си, осиго-  
рителя не понася рисковетъ за  
осигоренитѣ предмети, освенъ  
когато тѣ се намиратъ на борда  
на кораба, ако за това липс-  
ватъ специални въ полицата  
условия.

Цѣлостното товарене (пъл-  
ниятъ товаръ на кораба)  
трѣбва да бѣде извършено въ  
едно пристанище. Това обстоя-  
телственено условие се нарича  
за пристанищата на Сръди-  
земно море клауза за скели-  
ране, а за океана и далечнитѣ  
портове, такава за пристанище.

Трѣбва да се вземе подъ  
внимание и пътя на вояжъ —  
осигорения смѣня пътя, ако  
той следва единъ пътъ, разли-  
ченъ отъ онзи, който е оби-

чаенъ за благополучното при-  
стигане на мѣстоназначението;  
той измѣня вояжа, ако вземе  
курсъ за друго предназначе-  
ние, различно отъ онова, което  
е означено въ осигорителната  
полица. При една и при дру-  
гия случай, стига товаренето  
да не е било принудително,  
осигорителя е освободенъ отъ  
всѣка отговорностъ, защото  
мѣстото на риска е смѣнено.  
Всѣко смѣняване на пътя, на  
вояжъ, или на кораба има  
ефектъ да освободи осигори-  
теля и при все това премията  
трѣбва да му бѣде изплатена,  
ако той е понасялъ рискове  
презъ известно време, колкото  
и кратко да е било то.

(следва)

Другото италианско пара-  
ходно сдружение „Tirania“  
(включваща компаниитѣ „Citta“  
и „Florio“) ще получава годиш-  
на субсидия отъ 78,575,000 ли-  
рети за време отъ 1932 год. до  
1946 год.

Отъ войната насамъ, Ита-  
лия направи голѣма крачка въ  
реда на морскитѣ държави.  
Докато тя въ юни 1922 год.  
имаше търговски флотъ отъ  
1016 кораба съ вместимостъ  
2,698,722 B.R.T., на същата  
дата презъ 1932 г. тя вече има:  
1091 кораба съ 3,301,334 B.R.T.  
Презъ 1932 г. Италия е била  
втората въ свѣта страна по за-  
ложенитѣ въ постройка кораби  
(следъ Англия).

Суезкия каналъ. — Презъ  
канала съминали презъ 1931  
год. 20,034,000 тона кораби  
презъ 1931—30,028,000 тона отъ  
цѣлия този тонажъ, първиятъ  
имаме Английски корабъ:  
12,052,000 и 16,624,000 тона.

Франция — Събитие  
морския свѣтъ презъ послѣ-  
нитѣ месеци на 1932 год. бѣ-  
спускането на вода въ С.  
Пазеръ на най-големия  
свѣта параходъ „Normandie“  
построенъ за Compagnie G.  
rale transatlantique. Той ще  
водоизмѣщение 75,000 тона  
скоростъ 30 мили, което  
прави най-големия и най-б-  
зия параходъ на зематъ.  
Обслужва линията: Хавъръ  
Плимутъ — Ню-Йоркъ,  
юни 1934 г. При неговото  
скане на вода е било и  
ски народенъ празникъ  
Франция. По форма „Nor-  
die“ прилича донѣкъде  
„Bremen“ и „Europa“ о-  
капообразния вълнорезъ  
е така силно заобленъ и  
вата частъ се силно и  
напредъ надъ водата. Т.  
направено съ цель да

## Морски новини

Австрия. — Преди нѣколко  
мѣсеци въ Виена е основана  
параходна компания, съ на-  
именование „Austrian Lloyd“, и  
съ основенъ капиталъ 500,000  
шиллинга. Пристанища на реги-  
страция на корабитѣ ѝ ще бѣ-  
датъ Триестъ и Шушалъ. Въ  
това предприятие е заинтере-  
сована и компанията „Козу-  
личъ“. То ще се ползва съ  
всички облаги на австрийския  
законъ за мореплаването, а  
така също и Италия му дава  
големи улеснения и свободна  
зона въ Триестъ.

До сега Австрия имаше  
(следъ войната) само една  
мореплавателна компания „Ve-  
ga“, която разполага съ нѣ-  
колко парахода, пътуващи

да въ привършени къмъ нача-  
лото на идущата година следъ  
което той ще бѣде подложенъ  
на изпитание, преди да бѣде  
оставенъ на мѣсто. „Westfa-  
len“ е параходъ отъ 5, 124  
B.R.T., строенъ въ 1905 год.

Компанията Nord Deutsche  
Lloyd е инсталирала на през-  
океанския параходъ „Bremen“  
новъ типъ телефонни апарати  
посредствомъ които пътниците  
презъ цѣлото пътуване могатъ  
да водятъ разговоръ съ Европа  
или Америка.

Въ Германия е образувано  
едно дружество което откупило  
единъ пътнички параходъ отъ  
14,000 B.R.T., който е превър-  
натъ въ „корабъ-базаръ“ за  
изложба и рекламна продажба  
на германскитѣ произведения  
на море. Този корабъ, съ име

# РАЗКАЗИ ИЗЪ МОРЕШКИЯТ ЖИВОТЪ

Тодоръ Ангеловъ

## БОЙКОТАНЪ

(изъ споменитъ на капитанъ Z.)

РАЗКАЗЪ

Въ денъ на годишнината отъ обявяването на нашата независимост се случихме въ Цариградъ, където разговаряхме на връщане отъ Портъ Сайдъ. Следъ завръщане отъ молебена въ егзархийския параклисъ въ Шишли, коменданта ни покани на обѣдъ, на обща трапеза въ салона на първа класа. Следъ обичайнитъ наиздравици по случая, при десерта, помолихме капитанъ Z., като съвременикъ по обявяването на нашата независимост, да ни разкаже нѣщо отъ тогавашнитъ събития. Капитанъ Z. малко се замисли, като чели мисълта му отлетя двадесетъ години назадъ...

Да, господа, започна той, денъ на обявяването на нашата независимост ни завари на път отъ Митилинъ за Цариградъ, безъ това велико събитие, по пътя за Дарданели да ни бѣше извъсно; тогава, знаете, нѣмаше още радиотелеграфъ по параходитъ. Сутринта рано при пристигането ни въ Чанакъ, нашиятъ агентъ веднага се яви на парахода и нѣкакъ смутено ни заяви, че тъй като нашата държава е заявила, че не признава повече сюзеринитета на Турция и се е обявила въ независимо кралство, безъ за това да вземе съгласието на Високата порта и султанъ. Хакима, Турския национален комитетъ, въ съгласие съ правителството е решилъ да бойкотира българскитъ стоки и кораби и по никой начинъ да не позволи на работници и маунаджии да манипулиратъ съ българскитъ кораби, тъй че, въ Дарданели, както и въ Цариградъ, ще ни посрещнатъ, но за работа въ парахода дума да не става — ще ни бойкотиратъ. За разговаряване въ Дарданели нѣмахме нищо, обаче стокитъ за товарене бѣха възприпятствувани: нито единъ работникъ и маунаджия не съгласявалъ да работи. Едвамъ успѣхме, съ голѣми молиби да дебаркуваме нѣколкото пжници и то въ агенцияската лодка. Тѣй лошо се бѣха настѣрвали турцитъ — забраната и бойкота, по заповедъ, застъпаше и...

на австрийската поща — тогава въ Турция капитулагитъ бѣха още въ сила и великитъ държави имаха свои пощенски станции — нарешили, щото купенитъ за насъ хлѣбъ и други да бждатъ доставени съ австрийската пощенска лодка въ запечатани торби въ видъ не пощенски кошти. И дѣйствиелно, следъ единъ часъ, пощенската лодка, съ Австроунгарското знаме на кърмата акустира на борда ни и ни предаде нѣколко голѣми човала и дребни прѣтки съ „поща“. Въ човалитъ бѣха нашиятъ провизии. Тѣй като нѣмаше какво повече да правимъ въ Дарданели, веднага отпътувахме за Цариградъ. Ние вече знаехме какво ни очаква тамъ; въ Цариградъ бѣше централниятъ комитетъ, който ржководеше бойкота, ведно съ пресата, а имахме и достатъчно товари за разтоварване.

Сутринта, рано, пилота който ни посрещна при Санъ Стефано ни съблщи, че бойкотажа обхваща и Австрийскитъ параходи, тѣй като Австроунгария е окупираа Босна и Херцеговина и, че нашиятъ параходъ, обслужващъ Цариградската линия стои въ пристанището безъ да може да разтовари. Въведоха ни въ пристанището и ни завързаха на шамандура. Малко следъ това на парахода се явиха трима господа — по фесовеги и говорѣтъ имъ разбрахме, че сж турци — и понскаха да видятъ коменданта. Поканихме ги въ салона на първа класа и поржчяхме обичайното сутринно кафе. Господата бѣха интелигентни и вежливи; единиятъ говореше отлично френски езикъ. Следъ приветственото добре дошли и като запитаха за здравето ни, господинътъ, който говореше френски, заяви на коменданта, че сж делегирани отъ страна на Комитета да ни съблщатъ, че всѣкаква манипулация съ българскитъ и австрийски параходи въ турскитъ пристанища е изключена и, че параходитъ на тѣзи държави сж бойкотирани.

Коменданта ни т.

ще се справи въ нашата легация и ще чака нареждане отъ дирекцията ни. Господата си заминаха, следъ като поздравиха най-вежливо. Около параклада сновяха множество лодки. Подкаритъ ни отправяха всевъзможни обиди, като при всѣка такава не забравяха и епитета „гяуръ“. Пжтниците отъ локалнитъ босфорски параходи и онези за Принцовитъ острови, които минава на близкъ отъ насъ, жени и мъже турци, въ болшинството си, не считаха за излишно да ни отправятъ сжщитъ епитети, както тѣхнитъ събратя лодкаритъ — това, даже имъ се струваше патриотично. На вториятъ денъ, отъ единъ отъ тези параходи, който минаваше много наолизо отъ насъ, понеже ние бѣхне вързани на една отъ крайнитъ шамандури, едно дете се провикна колкото му гласъ държеше: „хей, гяури, вашиятъ параходъ коренъ ше хване въ Цариградското пристанище“ — изглежда, че за това бѣше подучено и поставено отъ родителитъ си. Види се, това много се хареса на околнитъ лодкари, които нѣколко дни подъ редъ ни се заканваха съ сжщитъ детински заплашвания. Отъ другиятъ нашъ параходъ ни разпавиха, че съ тѣхъ става сжщото нѣщо. Хлѣбъ и хранителни продукти ни даваха, не бѣше както въ Чанакъ, където тамошниятъ комитетъ бѣше се престаралъ. Въ това време нашето правителство интервенираше. Тѣй като въ товарѣтъ ни бѣха заинтересовани търговци чужденци — поданици на великитъ сили, нареди се, на четвъртиятъ денъ да разтоваримъ, безъ да товаримъ, разбира се, и отпътувахме при сжщитъ закачки на лодкари и любопитни. Другиятъ ни параходъ, остана неразговоренъ, тѣй като стокитъ му, повечето брашна, бѣха български и изглеждаше, че дълго време парахода ще остане на котва, до като въпроса се разреши по дипломатически редъ. Думитъ на малкото турче, че „парахода ще пусне корени въ пристанището“, като че ли, наистина започнаха да се оправдаватъ поради дълготраене на преговоритъ каза Z. и пристѣпи да стѣкми лулата си, която бѣше изгаснала.

Следъ дълго боледуване се е поминала съпругата на секретара на Варненския клонъ на Съюза на моряцитъ — Стоянъ X. Тановъ. Нашиятъ съболезнования къмъ опечаленитъ.

НОВО НОВО  
Модерна Машинна Електротехническа  
Водопроводна работилница

„ИЗГРѢВЪ“

на **ВЛАДИМИРЪ СТОЙНОВЪ** машиненъ техникъ, ул. Нишка—Балканска до домътъ на г. Петровичъ.

**Инсталира:** Електрически, Водопроводни, паропроводни инсталации въ фабрики, работилници, домове и др.

**Поправя** всѣкакви шевни, плетачни машини, примуси, грамофони, ключове, брави, парни отоплення, парни котли и машини, електрически ютии и др.

**Поправя** и преобоядисва всѣкакви желѣзни кревати и пружини.

**Приема експертиза по парни котли, парни и др. машини.**

Посрѣдничи за покупка и продажба на всѣкакви мишини и апарати.

1-ва Модерна и дипломирана халва-бозаджийница

„ПЧЕЛА“

ВАРНА.

Предлага на всички търговци и бакали, които търкуватъ и съ **халва**, по поржчка да имъ приготвятъ всички видове халви по случай **заговезни** и **настѣлващитъ велики пости**.

**Чисто захарни халви при износни цѣни. Собственно производство.**

Съ почитание:  
съдържателъ: **Стоянъ Алексиевъ**

Платихте ли си абонамента?

Новооткрития и наново ремонтиранъ  
бившия **ЛОКАЛЪ**  
„**ЕШМЕДЕМЕ**“

се откри отъ 1-и Януарий, т. г. отъ известния на Варненци **Бай Пеню**, съдържателъ на лѣтната градина Приятна почивка. Посетителитъ на локала, винаги ще намѣратъ най-пресни закуски на скара и народна кухня. Точатъ се най-хубави вина. Всѣка вечеръ свири оркестръ.

1-3

Отъ 5 Януарий **Бай Вангелъ** се завърна вече на своята

„**РИЛА**“

ул Преславска № 35.

Така че за целта се снабди съ Екстра Варненски и др. вина. За мезета и дума да не става кебапче 1 лв. Дробче 2 лв. шишенце вино 3 лева, и друго всичко съ намалени на половини цени.

80-2-10

Отъ сълѣващата