



Свободна трибуна на морски въпроси, факти изъ морето и морска белетристика.

Абонаментъ: за година 60 лв., пол. год. 30 лв., за странство 100 лв. годишно. — ОТДЪЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛВ.

Урежда редакциянъ комитетъ.

Всичко се адресира до Сѣова на българскитѣ моряци, Сите № 43 — Варна.

Къмъ българскитѣ моряци.

До в. „Морски Ратникъ“

Деньтъ въ който всички български моряци трѣбва единодушно да работятъ за преуспѣването на родното морско дѣло е настаналъ отдавна. „Морски Ратникъ“, който отъ два години насамъ ратува за това дѣло, заслужено е намѣрилъ подкрепата на всички родолюбиви български моряци и на всички ония, които милеятъ да видятъ българскитѣ параходи двойно по-вече и два пѣти похубави отъ колкото сѣ днесъ. „Морски Ратникъ“, може би, по нѣкога да ни поднася и по нѣкога горива пѣна, но тя ще бѣде всѣкога истинна и спрѣведлива, защото ни показва правия пѣтъ, по който трѣбва да вървимъ за постигане поставената целъ и достойното изпълнение на моряшкия ни дългъ къмъ родината. За това, прицѣпъ трѣбва да бѣде даденъ най-напредъ отъ насъ. Красива е само оная борба въ живота, която се води съ открито, чело и има за целъ величието на родната страна.

Но за да бѣдемъ силни, ние трѣбва, преди всичко, да се приучимъ да се вслушваме въ искренитѣ съвети на по-опитнитѣ въ живота отъ насъ и си пожелаемъ, щото нашия „малкъ вестникъ“ да стане за насъ истински фаръ, който да ни показва пѣтъ на нашия животъ, пѣленъ съ лишения и опасности, но за това пѣкъ достоенъ за похвала. Нека ни напѣтва къмъ велики и хубави дѣла, къмъ дисциплина, чинопочитание, себеотрицание и героизмъ, чрезъ които ние ще се възвисимъ и ще станемъ достойни за по-свѣтли дни, които ни очакватъ.

Като така, нека всѣки отъ насъ заработи споредъ силитѣ си, по своята специалностъ. Нека се застъпятъ всички ония въпроси отъ технически, икономически и общокултуренъ характеръ, които сѣ въ тѣсна връзка съ живота на морето, морската търговия и индустрия.

Нека ни вдъхновява всѣкога хубавата мисль — да видимъ най-после и нашата нещастна въ морско отношение родина, щастлива и обнадѣждана.

Нека тридесетъ и тритѣ години отъ юналото не хвърлятъ сѣнка и не вѣдватъ смутъ въ нашитѣ души отъ направеното презъ тѣхъ. Бѣдѣщото е предъ насъ и то е много примамливо.

Нека чрезъ смелостъ и упоритъ трудъ нѣмъ подготвимъ почвата, въ която ще хвърлятъ семената на нашата доброжелателна и непоколебима вѣра въ бѣдѣщото. Днеска дѣлото на морика е въ неговъ рѣще и отъ неговата добра воля ще зависи целѣтъ успѣхъ на великото дѣло.

Както магнитната сѣрка, следъ своитѣ люления въ лѣво и дѣсно, предизвиква отъ вън-

кашни влияния, идаа да се установи въ своето нормално положение, така и ние — българскитѣ моряци — следъ непродължително лутане, ще намѣримъ своя полюсъ, като чрезъ взаимно уважение и почитание дадемъ всѣкому заслуженото.

„Кораба“, направяванъ отъ твърдата и опитна ръка на своя опитенъ кормчия, нека се понесе величественъ и гордъ къмъ висшитѣ интереси на цѣлия български народъ.

Български моряци! Бѣдете горди, че на вашитѣ плещи лежи великото дѣло — възбуждането на българския народенъ търговски флотъ! Бѣдете смели и съ радостъ и жаръ работете за щастieto на скъпата ни родина, което е и ваше щастие!

Съ моряшки поздравъ: Ст. М.

За морскитѣ кредити.

Следъ войната, всички държави, за да подпомогнатъ на западнитѣ индустрии, агрикултурни и други предприятия, сѣ били принудени да предвидятъ особенни кредити за тѣхното поавдигане, като не сѣ пропуснали още и едно друго важно предприятие, отъ голѣмо значение за икономическото поавдигане на своитѣ страни. Къмъ него и именно тѣ сѣ насочили всичкото свое внимание и усилия въ днешнашитѣ критически времена, а то е — **националния търговски флотъ**.

Днеска, когато се прави всичко възможно поощрението на всички индустрии, ние можемъ да начертаетъ една почтена програма за бѣдѣщото на нашата страна, чрезъ създаването на една достатъчна за нуждитѣ ни търговска флота и то, какъ се заемемъ за това безъ да се губи нито часъ.

Повдигането на търговската ни флота, трѣбва да земе едно почетно мѣсто въ програмата икономическата ни политика въ страната.

Известно е че нашия търговски флотъ се ни мина днеска въ своя занаятъ — и до сега, не ни далъ още признаци на по-интензивенъ животъ и който трѣбваше да даде една земледѣлческа и ситна една страна каквато е нашата, по-приклява високитѣ нава на нуждитѣ параходи, остава бѣде всѣкога конкурирана отъ еднаквитѣ проведения на другитѣ страни, които заавалява, постепенно нашитѣ порашни пазари и ни измѣтатъ отъ тѣхъ.

Нѣма да бѣде излишно да повторимъ, ония моряшки добродетели и добросъвестности, които съществуватъ въ другитѣ страни, сѣ за нами, макаръ и късно, но бавно, и сигурно, да формиратъ и у насъ.

Морето въ своето значение на откритъ пътъ за прогресъ и елементъ на богатство, е таково, че веднъжъ испитани неговитѣ блага, нѣма да остави да намалѣятъ трафика и размѣната на стоки съ вънкашния морски свѣтъ.

Днеска, ние сме единичкитѣ останали най-назадъ въ мореходно отношение. Но не е важно това. Важното е, че не се прави нищо за да се влезе въ правия пътъ и да се наредимъ наредъ, поне съ нашитѣ съседи.

А това може да стане, само съ добва воля, смѣлъ духъ и голѣма инициатива, като правителството даде своята подкрепа на време и даде примѣръ за това.

Български арматйори почти нѣмаме. А и тия които нмаме, далечъ не сж изпълнили своятъ дългъ и не сж се убедили още, че е време вече да се погрижатъ малко повече за дѣлото, което е въ тѣхнитѣ ръце. Тѣ трѣбва да взематъ вече мѣрки за да се отърсятъ отъ предрасждацитѣ на онова което си е отживѣло вѣка, и да се погрижатъ за доставката на необходимитѣ на страната ни пареходи.

Наистина, че за тази работа се изискватъ немовѣрни усилия, но съ общитѣ такива на цѣлия български народъ, това ще стане неусетно, както сж се постигали много други велики дѣла. Тия усилия всѣкога ще бждатъ увѣнчани съ успѣхъ, стига дѣлото да бжде ръководено отъ силна и опитна ръка.

Всички, които сж се занимавали, поне отчасти съ морскитѣ работи, не могатъ да не видятъ, че момента е настналъ и не трѣбва по никакъвъ начинъ да се пропуса, Търговския ни флотъ, трѣбва да стане способенъ за изпълни своето назначение.

Ако въ първо време средствата сж оскъдни и недостатъчни, ще дойде редъ на помощта, която държавата дава въ видъ на субсидии, стига само тия субсидии, да се даватъ не както до сега безразборно, а въ видъ на кредити, които да се използватъ за засилването и увеличението броя на пареходитѣ ни и тѣхното подновяване.

Само този е начина по който ще може да се осигури една постоянна и дълга работа, не само на моряцитѣ, но и на всички други професионалисти и търговци, свързани съ морето.

Германия, освенъ всички улеснения, които прави за засилване търговската си флота, въ 1924 година е учредила и единъ морски кредитъ отъ 50 милиона златни марки, за аванси на арматйоритѣ, въ размѣръ до 50% отъ стойността на кораба, за срокъ отъ петъ год. съ 1% лихви и то безъ да се прави ипотека на него.

Англия е поставила на разположение на арматйоритѣ си, за сжщата целъ, 18 милиона англ. лири, при най-изгодни условия за тѣхъ.

Франция, освенъ премиитѣ за нови постройки на кораби въ страната, е създава преди две години единъ народенъ институтъ за морски кредити, които достигатъ до 60% отъ стойността на корабитѣ при 3% лихви.

Испания, за субсидиране постройката на кораби е учредила фондъ за десетъ години отъ по 10 милиона песета годишно.

Съединенитѣ Щати, освенъ субсидиитѣ, даватъ всеки до 25 милиона долари годишно на арматйоритѣ, въ размѣръ 1/2 отъ стойността на корабитѣ.

Италия, която дава 200 милиона ит. лири субсидии и 63 милиона премии годишно, днеска предвижда още и кредитъ, който има за целъ засилването търговския си флотъ, съзнавайки ясно пол-

зата отъ това за напредѣка и благосъстоянието на страната.

И у насъ, ако субсидиитѣ, които държавата отпуска, се използватъ по единъ по рационаленъ начинъ, нашитѣ произведения щѣха да се превозватъ днеска съ навла, много по-низки отъ сегашнитѣ и нѣмаше да бждатъ бити по цена отъ чуждитѣ такива.

Трѣбва да се съзнае вече това и да се заработи по-смѣло и по упорито, ако желаемъ създаването на желания отъ цѣлия български народъ—нашъ самостоятеленъ търговски флотъ, който да може да обслужва интереситѣ на цѣлия народъ, а не само тия на нѣколко души.

Малко повече желание и по ясни разбирания за обща благотворна работа, не могатъ да не осигурятъ успѣха на започнатото дѣло.

Нека не съжеляваме за миналото. Бждащото е наше, то е предъ насъ — да го използваме!

Сар. W. K.

Една неправда.

Наблюдавали сме много обществени служби, но служба тѣй, неблагоприятна, въ която хората сж тѣй онеправдани, каквато е тая отъ експлоатационния отдѣлъ въ нѣкой отъ нзшитѣ пристанища, едва ли има нѣкъде.

Неизвестно по какво нещастно съпадение, службата въ тия пристанища е раздѣлена на „горна“ и „долна“. Т. е. горна е оная, която заема горния етажъ, а долна — тая, която се помещава въ долния етажъ на зданието. Може би, че това наименование има и преносна смислъ.

„Долната“ служба, или тѣй наречената експлоатационна има назначение да събира доходитѣ на държавата. Нейнитѣ чиновници и служащи сж нѣщо като „парии“ и сж едни отъ най-онеправданитѣ. Тѣ сж тия, които работятъ декемъ и нощемъ празникъ и делникъ, когато всички останали празнуватъ или почиватъ. Тия забравени нещастници трѣбва да сж всѣкога на работата си, тѣй да се каже „по навикъ“.

Но въпреки това, никой до денъ днешенъ не е помислилъ и не се е вгледалъ въ сжщността на тая работа за да даде своята справедлива преценка. Не е ли все едно, ако тия хора работятъ въ извънредно време или не?— Такава е работата. Но ние мислимъ, че ако тия хора сж принудени, или задѣлжени да работятъ извънредно, тѣ справедливо заслужаватъ полагаемото имъ се за случая възнаграждение, съответна почивка или заплаща.

Ние поне до сега не знаемъ да има нѣкъде учреждение, където се работи въ извънредно време и безъ да се заплаща за това.

Чиновницитѣ и служащитѣ отъ другитѣ служби въ нашитѣ пристанища, получаватъ не само „извънредни“, а иматъ и своитѣ „почивки“, получаватъ своя „порционъ“ и плюсъ това получаватъ тѣй-нареченитѣ тантиеми—т. е. известенъ процентъ върху извършената работа. Нена бждемъ по-ясно. Това сж проценти, които се раздаватъ само на чиновницитѣ и служащитѣ отъ „горната“ служба, по неже тѣ сж които правятъ разходитѣ за всички работи въ пристанищата.

А хората, които сж натоварени да събиратъ или пренасятъ доходи на държавното съкровище, ако и да работятъ въ извънредно време, сж лишени отъ всѣкакви „извънредни“ и „послѣдствени“

Казватъ ни, че било предвидено за тия чиновници и служащи да се събиратъ нѣкакви „корабни пари“, които нито сж извънредно възнаграждение, нито пъкъ „данѣкъ“ и се разпредѣляли по силата на нѣкакъвъ правилникъ така, че ония двама или трима, които въ сжщностъ работятъ извънредно, получаватъ по-малко отъ другитѣ, които никогане сж работили вънъ отъ работното време.

Питае Съюза на българскитѣ моряци, който е защитникъ на всички моряци, справедливо ли е това и не трѣбва ли да обърне внимание тамъ където трѣбва, за премахване на тая неправда?

Инспекцията на труда известна ли е за това и ако знае, защо не се гури край на тая несправедливостъ?

Д. СТ.

Б. Р. Въпроса е ясенъ. Въ известния отдѣлъ отъ пристанищната служба—експлоатационния—като че не служатъ хора отъ едно ведомство. Тѣ като че сж поставени вънъ отъ всѣкакви закони и правилници, за да бждатъ неоправдани въ всѣко отношение, въ заплати, категории, облекло, почивки, порционъ и пр. и пр.

Дягъ е, прочее, на Съюза на българскитѣ моряци, да проучи основно въпроса и да направи нужното за премахването на тая вѣлююща неправда.

За лѣкарския персоналъ на параходитѣ и пристанищата.

Парахода, този сложенъ организъмъ, състоящъ се отъ машини и хора, който превозва, освенъ товари, още и хора, било като екипажъ или пътници, които поради исключителнитѣ условия, сж принудени да живеятъ въ помещения, сравнително много тѣсни; които отбивайки се въ разни пристанища, често пѣти заразени отъ разни инфекциозни болести—се излага на риска да бжде заразенъ—трѣбва да отговаря на специални хигиенически условия, които отдавна сж озаконени въ чуждитѣ страни, споредъ които, присѣтствието на постоянния лѣкаръ въ него е задължително.

Нека се знае, че въ интереса на самитѣ арматѣори е да подържатъ лѣкари на своитѣ параходи, понеже съ това се улеснява много и самата санитарна властъ въ разнитѣ пристанища, като се опростяватъ до минимумъ формалноститѣ за даване „свободна практика“ на параходитѣ, което отъ своя страна ще намали излишнитѣ разходи, които се предизвикватъ ать дълготъ задържане парахода подъ пълна пара.

Единъ параходъ съ лѣкаръ има всѣкога възможността да получи „свободна практика, много по-скоро и по-лесно отъ всѣки другъ, който е безъ такъвъ.

Но за да може всичко това да стане, необходимо е още да се създаде положение за лѣкаря въ парахода, както това е въ другитѣ страни. А за да се привлечатъ хора, които да заематъ тия длѣжности, не-

обходимо е създаването на нужнитѣ условия за тѣхъ въ парахода, както и постоянна и добре опредѣлена санитарна служба въ нашитѣ пристанища. Защото честото сѣняване на карантиния лѣкарски персоналъ въ пристанищата предизвиква голѣми усложнения въ работата. Ако и ние бихме имали лѣкари-моряци, тѣ щеха да схванатъ ясно истинското положение на нещата и би се направило много за улеснението на мореходството, безъ да се излага страната на рискъ отъ заразяване.

Това трѣбва да стане частъ по-скоро, ако искаме да видимъ родното мореплавателно дѣло, да влезе въ пѣтя, по който отдавна вървятъ всички морски страни, по-стари отъ насъ.

Нап. Н.

Б. Р. Ние мислимъ, че ако въ първо време създаването на лѣкарски длѣжности и въ нашитѣ параходи ще бжде затруднено, то поне да се предвидятъ танива, които да се заематъ отъ фелдшери когото е все таки повече отъ нищото. Толкова, по-вече, че тия хора, когато излезатъ отъ параходитѣ ще бждатъ отъ голѣма полза и за пристанищата ни.

За радиотелеграфа на параходитѣ.

Една отъ най-главнитѣ задачи [на Маркони е била, да даде на мореплавателитѣ сигурно и гарантирано средство за съобщение, както съ брѣга, така и между параходитѣ, когато сж въ открито море.

Още отъ самото си начало, радиотелеграфа се явява като изобретение, предназначено за съобщение на параходитѣ. Обстоятелството, че системата на неговата инсталация се състои въ обтягането на една телена жица между две мачти, доказва ясно това.

Първитѣ опити съ него сж били направени на италианския параходъ „Санъ Мартино“ въ Специя. Следъ това, въ 1898 година, тия опити сж били продължени на яхтата на Галския принцъ въ Англия „Осборнъ“. Презъ 1899 година, Маркони настаненъ на голѣмия американски транзатлантикъ „S. Paul“, на връщане отъ Съединенитѣ Щати сполучилъ да установи връзка чрезъ радиотелеграфа съ една отъ брѣговитѣ станции, инсталирани на островъ *Wight*, на едно разстояние отъ 40 мили.

Следъ тия първи радиотелеграфни опити, правени на море, Маркони основава известното дружество „Маркони Интернационалъ Марине Коммуникейшънс С-о“, следъ което, посредствомъ еднъ голѣма мрежа отъ брегови радиотелеграфни станции въ Англия, Маркони презъ 1901 година, установява първата обществена радиотелеграфна служба между параходитѣ на брѣга.

Първата телеграма предадена на 100 м. разстояние е била дадена отъ парахода „Втрурия Нѣколко мѣсеца следъ това, Маркони успѣва влезе въ връзка съ сушата на разстояние отъ 10 мили отъ парахода „Филадельфия“, но окончателно технически успѣхъ на радиотелеграфа за голѣмитѣ разстояния е билъ осигуренъ следъ опититѣ съ италианския параходъ „Карло Алберто“, презъ 1901.

година и съ парахода „Лукания“, през 1904 год. Съ тези последни опити вече се е установило положително, че единъ транзатлантикъ може, през всичкото време на пътуването си, да бъде въ връзка и съ двата материка.

Обаче въ 1910 година, опита направенъ съ парахода „Принчипеса Мафалда“ (който потъна неотдавна), Маркони добива за резултатъ, предаването на разстояние повече отъ 6000 мили, отъ когато се почва истинското развитие на радиотелеграфа. Но действителното си значение, той добива следъ голъмата морска катастрофа, произлезла отъ сблъскването на двата голъми транзатлантици „Републик“ и „Флорида“, където благодарение на радиотелеграфа сж биле избегнати хилядитъ жертви.

Отъ тогава всички правителства задължили своитъ параходи, да иматъ радиотелеграфъ и днеска почти нѣма параходъ безъ такъвъ, като не сѣмѣтаме параходитъ на българското търговско паруходно дружество.

М. Б.

ПРОГРАМА

за конкурса на Българ. Народенъ Морски Сговоръ за написване цикълъ отъ морски пѣсни.

1. Обявява се конкурсъ за написване на единъ цикълъ отъ 4 — 5 стихотворения — пѣсни, които иматъ за съдържание морето, стремежа и любовта къмъ него, живота на моряцитъ и сроденъ сюжетъ.
2. Пѣснитъ трѣбва да бъдатъ куплетирани и да иматъ строго ритмична форма. Желателно е едната отъ тѣхъ да има формата на маршъ или химнъ.
3. Въ конкурса може да вземе участие всѣки българинъ.
4. Трѣбва да се представятъ написани специално за конкурса и неиздавани до сега творби.
5. Пѣснитъ трѣбва да бъдатъ представени най-късно до 1 Мартъ 1928 година, въ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. Варна ул. Царъ Борисъ № 6. Тѣ трѣбва да бъдатъ написани на пишуща машина и да носятъ мото, а въ отделенъ запечатанъ пликъ, скрепенъ съ мотото и приложенъ къмъ тѣхъ да се представи името на автора.
6. За преглеждане на представенитъ пѣсни се избира комитетъ — жури отъ 5 члена, двама отъ които се посочватъ отъ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С., двама отъ писателския съюзъ — София и единъ отъ Министерството на Народната Просвѣта.
7. За най-хубавия цикълъ се опредѣля награда 5,000 лева. Премиранитъ цикълъ става пълна собственост на Б. Н. М. С.
8. Журито избира най-хубавитъ отъ премиранитъ пѣсни и ги препоръчва за отпечатване въ сп. „Морски Сговоръ“ срещу хонораръ, съгласно правилника на Б. Н. М. С.

Варна, 28 XI 1927 год.

Отъ Г. У. Т. на Б. Н. М. С.

Рибарския корабъ „Перунъ“

Отраднo и весело става на моряшката душа, когато вижда единъ по единъ да пристигатъ въ нашитъ води кораби, които ще развѣватъ красивия трицветъ на нашата държава.

Кораба „Перунъ“ е една голъма и отъ голъмо значение, придобивка, за страната и за морячеството.

Ние, които отъ векове живѣемъ край морето, днеска започваме да разбираме ясно снѣзи блага,

които то ни предлага.

И ето: „Перунъ“ се приготвява (да започне да кръстосва тъмносинитъ води на нашето крайбрежие, извличайки отъ тѣхнитъ глѣбини всичка онова: скрито до сега, богатство.

Освенъ това, той ще ни даде още и много смѣли риболовци, които ще могатъ да изучаватъ на практика риболовното искусство въ него, следъ което разпрѣстнати по целото крайбрежие, ще осигурятъ морето съ риболовни лодки и много още малки и голѣми наследници на красивия „Перунъ“.

И тогава, поразени, ще замлъкнатъ всички ония, които сж злословили за него, защото ще видятъ колко сж биле недогледчиви.

Ние не можемъ да направимъ друго, освенъ да пожелаемъ, щото хубавото дѣло, на което „Перунъ“ поставя основата, да расте и достигне своето заслужено мѣсто.

Нашитъ моряшки приветствия на виновниците за това истинско патриотично дѣло!

МОРЯКЪ.

Всички на работа!

Настѣпалитъ зименъ сезонъ е най-добния за да се пропагандира между нашитъ колеги-моряци, идеята за сплотяване особено между ония, които, по една или друга причина, сж още извънъ редоветъ на Съюза.

Дългъ се вменява на увеселителнитъ комисии при клоноветъ отъ Съюза на българскитъ моряци, да се погрижатъ за устройване пѣ-често: семейни срѣщи, вечеринки, звѣжави и др. за да могатъ членоветъ имъ да се опознаятъ по отблизо, особено тия отъ Варненския клонъ, въ който младежитъ жадуватъ за такива полезни развлечения, намѣсто да прекарватъ времето си въ задушнитъ кафенета.

По този начинъ още ще може да се манифестира и моряшката сплотеностъ и мощъ, както и да се подобри финансовото положение на Съюза, понеже въ тия забави ще се разиграва томбола, ще се продаватъ съюзни картички и др.

Прочее, на работа всички!

Г. ЦВѢТКОВЪ.

ХРОНИКА

Съобщава се на клоноветъ че въ Съюза ни се получи моделъ Съюзна значка, Настоятелствата на клоноветъ да събератъ отъ членоветъ си по 50 лв. капаро и сумитъ испратятъ до касиера на Съюза на Българскитъ моряци гр. Варна. Поръчителне съпроводени съ стойността нѣма да се изпълняватъ.

Задължителна е значката за всички членове. Новото настоятелство на Клона отъ Съюза на българскитъ моряци въ гр. Русе е образувано както следва: Председателъ на клонъ — Савва Христовъ, Секретаръ: Георги Малчевъ, Касиеръ: Любенъ Златаровъ, Контролна комисия: Тодоръ Стояновъ, Спасъ Пановъ.

Другарски Сждъ: Русанъ Колевъ, Борисъ Радевъ, Петко Камбуровъ и Иванъ Павловъ.

Печатница „Взаимностъ“ на Ив. Прокопъ — Варна