



113. — ВАРНА, — ГРАДСКАТА БИБЛИОТЕКА.

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

Абонаменти: за година 60 лв., пол. год. 30 лв.; за странство 100 лв. годишно. — ОТДЕЛЕНЪ БРСЖ 2 ЛВ.

Урежда редакционен комитетъ

Всичко се адресира до Стюва на БЪЛГАРСКИЯ МОРИЩЕ, Солунска 12 — Варна

По Дж. К.

Живота на моряка.

Моряшкия животъ — и други пъть се е казвало — е познатъ много малко отъ хората на сушата. Няколко дни или месеци, прекарани случайно презъ лятото, въ пътуване, далечъ не сж въ състояние да дадѣтъ представа за живота на моряка, какъвто е въ действителностъ. За да може човекъ да се опознае съ него, трѣбватъ години пътуване, презъ които да се изпитатъ всичкитъ преживявания на неравната борба съ стихиятъ, следъ което само може да се дойде до правилното заключение, какъвъ може да бѣде духа на себеотрицание, който опладава истинския морякъ, когато е на кораба.

Животъ на моряка не е нищо друго, освенъ непрекъснато самопожертвуване. Неговия животъ е всѣкога въ опасностъ, придруженъ съ силни изпитания.

Морякъ знае, че рано или късно, неговия гробъ ще бѣде обширното море, но той не може да се откаже отъ него и остава вѣренъ въ обичаитъ си къмъ неизвестността. Когато моряка замисля, той знае много добре, че при завръщанieto си отъ далечно пътуване, може да не завари между живитъ нѣкой отъ своитъ близки, и все пакъ замислява, защото съзнанието за своя дългъ — да работи за общото благо и величие на своята родина е проникнало дълбоко въ неговата душа.

Този животъ на моряка е останалъ чуждъ и непознатъ на обществото до сега и затова той остава неосцененъ, неразбранъ и следователно — невъзнаграденъ.

На моряка се е гледало и продължава да се гледа у насъ като на човекъ грубъ и даже излишенъ, изолиранъ отъ обществото, като да е лишенъ отъ правата съ които се ползватъ всички, които живеятъ на брега.

Хубавъ комплиментъ е — се привиква единъ морякъ — да наричатъ добрия морякъ: морски вълкъ! — Моряка е лъвъ, продължава той — съ гривата на морската вълна, но лъвъ, крайно добъръ, великодушенъ, привързанъ къмъ кораба си, съ който пътува, като се грижи за него така, като да е неговата собственост.

Моряка притежава истинскитъ чувства на любовъ къмъ своето отечество, своето родно място, къмъ които се стреми и тупи неговото сърдце, когато на хоризонта се очертаатъ върховетъ на родния брегъ, следъ дълго и мъчително пътуване.

Непрекъсната борба съ стихиятъ и опасности, неспирно пресбръзаватъ моряка, като човекъ. Морето не го прави — както иснатъ да кажатъ — коки — грубъ и несъобщителенъ, а напакъ: любезенъ и просветенъ, благороденъ и снисходителенъ,

създавайки отъ него единъ съвършенъ човекъ. И много, естествено е, защото той е позналъ цѣли свѣтъ, културата на разни народи, нѣкой отъ тѣхнитъ обичаи и езици и т. н. Морето е окрасило неговото чело съ истински златни ширити, защото е излизалъ всѣкога победителъ въ борбата си съ него.

Англичани и американци — първитъ морски народи въ свѣтъ — гледатъ на моряка, като на привилегированъ човекъ, защото ясно сж схванали, че където има моряци, има кораби а където има кораби — тамъ има животъ и напредѣкъ!

Само оня, който никога не сж чувалъ за морето, може да не знае, че търговския флотъ на една страна се състои отъ отважни пионери, каквито сж: командния персоналъ на корабитъ, помощници команденъ персоналъ на сѣщитъ и тѣхната прислуга. Че командния персоналъ се състои отъ изпитани професионалисти: капитани и механици, които за да получатъ правото, което имъ дава законъ да упражняватъ занаятъ си, прекарватъ дълги, уморителни стѣжки. Първитъ за да изучатъ всестранно навигационното искусство, а вторитъ — механиката.

А това се постига само следъ дълги пътувания, започвайки своята кариера, като помощници, презъ който периодъ тѣ получаватъ необходимата опитностъ, безъ която не може единъ корабъ да пътува съ сигурностъ и да следатъ за исправността на неговитъ двигатели.

Малко сж риня, които знаятъ че на всѣки параходъ, който се отправя въ открито море, било денемъ или нощемъ, на командния постъ бди неуморно дежурния навигационенъ офицеръ, а въ дълбокия нощемъ на кораба — дежурния механикъ, който прекъсва по-големата частъ отъ живота си и едва поносима температура и е изложенъ на разни непредвидени опасности. Всредъ общия тресѣкъ на машинитъ, той зорко следи ритмичния пулъс на различнитъ машини, които управлява, като опитованъ тѣхната мощь.

Въ машинното отделение на единъ параходъ сж заключени много отъ познатитъ ни науки: механика, физика, динамика и пр.

Само оня, който е ималъ възможностъ да преживѣе дълги години между ония громадни и разнообразни машини, може да отбѣи труда на механика въ единъ параходъ и тоя на неговия мощенъ персоналъ. Въ едно машинно отделение на единъ параходъ има всѣкога толкова много работа, че всегдѣва да се работи нѣщо, да се изучава и разрешаватъ проблеми отъ съществена характеръ, понеже въ сърдцето на кораба.

Тѣй като, стотици човѣшки същества повѣрватъ живота си въ ръцетъ на капитана и неговия

механикът, въ парахода рядко технич сънъ бива тихъ и спокоенъ. Колко дълги нощи сж бивали прекарвани въ безсъние отъ тъкъ, сващайки ясно голѣмата отговорност, дългъ и сабелюбие.

Слаби сж думитѣ за да се опише живота на моряка и обяснятъ причинитѣ, които сж го заста- вили да стане такъвъ. Душата на моряка още отъ рождение е свързана съ морето.

Нека ние, които сме на сушата, му отдадемъ заслужената почитъ и се погрижимъ за неговитѣ бждинни, защото чрезъ него ние градимъ щасли- вото бждаще на цѣлия народъ!

Антонъ П. Хумовъ — Анхиало.

Нашето морско и рѣчно дѣло.

Страшни и неизброими сж моралнитѣ и мате- риални загуби, които докара безумната свѣтова война за победители и победени.

И по-вече отъ всѣкой другъ пътъ, днесъ свѣ- та изнемогва подъ кошмара на тежкитѣ и непоно- сими нейни послѣдствия.

Малки и велики държави, победители и побе- дени, всички почти, полагатъ неимоверни усилия за възстановяване на понесенитѣ загуби и разрушения защото, както отдѣления индивидъ, така и свѣта въобще, не могатъ да се самообредатъ на гибель.

Между тѣхъ, изнемогващитѣ държави, за не- щастие е и нашата малка България, която едва ди- шѣ подъ гнетѣ на прѣкомѣрнитѣ и крайно неспра- ведливи репарационни задължения, които факто- ритѣ на Ньойския миръ въ своето опианение нало- жиха на нейната изтерзана снага.

Това е злострастието на България. И все пакъ нейнитѣ надежди и перспективи за по добри дни не сж покрусени и тя не е загубила самооблада- нето и вѣрата за възстановяване на своето мате- риално, морално и културно равновесие и спокой- ствие!

И изистина, между многобройнитѣ пжтища и средства, които се откриватъ предъ погледа на България за постигане на своето консолидиране и нейната природна, географическа привилегия, че источнитѣ и севернитѣ ѝ граници се миятъ отъ Черно-море и Дунава.

А тъкмо това нейно естествено преимущество, колкото и неосценявано до сега отъ общество и държава е отъ неоспоримо велико значение за нейното бждаще и културенъ напредѣкъ.

Черно-море и Дунавъ!

Те това сж артеритѣ и венитѣ, чрезъ които ще се оживи и заздрави изтерзаната снага на Бъл- гария.

Морскитѣ и Дунавски наши пристанища и де- бушето—това сж дробоветѣ, чрезъ които въ голѣ- ма степенъ ще се възстанови стопанската и нацио- нална мощъ на изтерзаното българско племе. Нещо по-вече, Черно-море и Дунавъ днесъ и въ бждаще сж надеждата за нейното благосъстояние и напре- дѣкъ.

Ето защо, много естествено е, че и погледитѣ на България, отавърнати, може би временно отъ необятнитѣ и златни добруджански житни равнини, днесъ, по-вече отъ други пътъ, сж отправени и на- сочени къмъ изграждане и засилване на нейното морско и рѣчно дѣло, взето въ най-широката сми- сълъ на думата.

Доказателства за това сж: създадения Бъл- гарски Народенъ Морски Сговоръ, Съюза на бъл-

гарскитѣ моряци, практическото рибарско училище въ Созополь, многобройнитѣ риболовни кооперации и др. организации, които свидетелствуватъ за жи- вия и трескавъ интересъ у насъ къмъ морското и рѣчно дѣло.

Въ пжтъ на това изграждане на изшето чер- номорско и Дунавско дѣло е несъмнено и пусната та подписка — апелъ отъ „Българското Корабо- плавателно Кооперативно д-во България“, ос- новано преои година въ Варна, на което всички добри граждани и родолюбци трѣбватъ да дадатъ своята морална и материална подкрепа.

И тукъ кооперацията има да изиграе своята велика творческа ролъ, защото кооперирането на всички сами по себе си гѣй слаби икономиче- ки ще способствува несъмнено много за засилване на нашето корабоплавателно дѣло, а съ това раз- бирасе, ще се допринесе не по-малко и за изгра- дането на нашата обща стопанска и културна мощъ и националенъ напредѣкъ.

Ето защо въ заключение, ще кажемъ, че и- стински отечественъ и стопански дългъ ще изпъл- нятъ къмъ себе си, стрѣла и културата всички, които даватъ своята материална и морална подкре- па и съдействие на поменатото Българско Корабо- плавателно Кооперативно дружество „България“ на което пожелаваме напредѣкъ и прѣуспѣване.

Солунската свободна зона.

(Продължение отъ брѣй 45—47)

Съгласно указитѣ отъ 15 февруарий и 27 я- нуари 1923 година, комисариатъ на Солунската свобод- на зона се състои отъ: единъ прѣдстѣителъ на Солунската община, 2) двама прѣдстѣителъ на прѣдвѣстнитѣ камари, 3) единъ делегатъ на сѣло- житѣ, 4) единъ такъвъ отъ дружеството на Солунскитѣ индустриалци, 5) инспекторъ на вътрешнитѣ работи на Македония, 6) Дирек- тора на солунската митница, 7) Капитанъ на порта, 8) държавния комисаръ на желѣзницитѣ и трѣмваитѣ, 9) единъ висшъ чиновникъ отъ администрацията, назначенъ отъ глав- ното солунско управление, 10) единъ държавенъ ко- мисаръ отъ ведомството на министерството на финанситѣ и директора на Солунския клонъ на Гръцката Народна Банка.

За прѣдседател на комисариата се избира единъ отъ членоветѣ му, съ изборъ по между си.

За обслужване транзита особено, на добитъка, въ Солунската свободна зона, сж построени вече една частъ отъ предвиденитѣ за целта де- лове, конюшни и кѣлини, техническата дирекция на който е поверена на бившия директоръ на ве- теринарната служба въ Македония.

Първиятъ завършенъ вече етажъ е на три ета- жа, третия отъ които е предназначень само за складиране на сѣно и фуражъ, разпредѣлянето на който става посредствомъ два голѣми електри- чески кранове и малки вагонетки. Вториятъ етажъ е на две отдѣления, по-малкото отъ които е за во- лове, а по-големното—за овни. Кравизнето на добитъка въ този етажъ става посредствомъ специа- лень улукъ-сизла, поставень отъ вънкашната страна и съ такъвъ наклонъ, че да се избѣгне на- квото и да било нещастие съ него. Отдѣлението за овни може да се прегради на деветъ раалични части и събира до 1000 овни. Това дѣление се из- вършва посредствомъ подвижни желѣзни решетки и дава възможностъ на търговцитѣ да държатъ добитъка си по-удобно.

За проветряване на помъщенята служат широките прозорци и специални вентилатори. Отдъленето за волове, може да събере до 100 глави едър добитък.

Първия етаж на този дам е раздѣлен на три самостоятелни помъщения. Най-големото е за едри волове и се подраздѣля на две, всѣко едно от които може да събере по 100 вола.

Второто помъщение е раздѣлено също на две отдѣления, по-големото от които е за коне а третото, най-малкото, специално за бикове съ 12 мѣста.

Разпредѣлението, както на фуража, така и на появането на добитъка се извършва автоматически и бързо. Чистенето и дезинфекцирането на помъщенията се извършватъ едновременно и става много удобно, понеже водата е съ много силно налягане и подовѣтъ сѣ послани съ асфалтъ.

На 20 метра отъ първия дам е построена кочината за свини, въ която презъ лѣтните горещини се поставятъ подвижни басейни съ хладна вода. Тя е раздѣлена на осемъ части, всѣка една отъ които може да побере до 40 свини.

Въ най-скоро време ще бжде построена амбулатория за добитъка, завеждана отъ специалисти, кждето прегледанието и лѣкуванието му ще бждатъ безплатни.

За храненето на добитъка се плаща споредъ качеството и количеството на фуража.

(Ще продължимъ)
Съачъ

Карантинната служба въ Варненското пристанище.

Тази служба въ Варненското пристанище, напоследъкъ се прилага по начинъ съвършено не-последователенъ и различенъ, че едва ли би могло да се разбере какъвъ е той и какъвъ би трѣбвало да бжде.

Така напримѣръ: параходъ пристига сутринтъ следъ като е изгрѣло слънцето и трѣбва да чака до 8 часа за да му се даде свободна практика; а не е рѣдко да чака и до 9 часа, безъ да се прави разлика, дали парахода идва отъ Бургасъ, кждето вече е билъ прегледанъ, а може би и дезинфекциранъ и дератизиранъ. Такъвъ е билъ случая съ италианския параходъ „Веста“, който е дошелъ въ Варна на 29 януарий отъ Бургасъ и който е билъ дерегистриранъ гамъ.

Не сѣ рѣдкостъ също и случаи, когато параходитъ сѣ бивали принудени да чакатъ по дѣли часове и да свирятъ и следъ часъ или часъ и половина, да се получи нареждане отъ карантинната властъ, парахода да акостира на кея безъ прегледъ, следъ което му се дава свободна практика отъ нѣкой отъ чиновницитъ или служащитъ.

Такива сѣ случаи съ английския параходъ „Манджурянъ“ пристигналъ въ Варна на 23 декемврий м. год., на който книгата се прибраха отъ санитарния пазачъ. Съ данския параходъ „Делта“, пристигналъ отъ Сулина на 19 декемврий м. год., голандския параходъ „Хермесъ“, пристигналъ на 2 февруарий т. год., английския параходъ „Медъфъ Корфу“, пристигналъ на 5 февруарий, германския — „Тиносъ“, пристигналъ на 3 февруарий, парахода „Ситрия“ пристигналъ на 23 февруарий, който следъ като е чакалъ отъ 2 и половина до 3 и половина часа, акостира на кея и тогава му се даде свободна практика.

Има още и такива случаи, когато парахода

има свой лѣкаръ и въпреки неговитъ категорични заявления, че всички сѣ здрави, пакъ се настоява за визита на екипажа и въ последствие се отмѣнява и хората се разпушатъ. . . .

Веднѣжъ така, ние не виждаме кжде е последователността въ тая работа и защо може, параходъ който идва отъ странство, да може да акустира на кея и тогава да му се дава практика, а параходъ, който идва отъ Бургасъ, кждето е получилъ вече такава не може. . . .

Освенъ, че този начинъ на работене, принуждава параходитъ да губятъ излишно време, и се излага и престижа на страната.

Не е ли време да престанемъ да чуваме, че сме си все пакъ ориенталци?

Нека погледнемъ, Турция, която е до насъ и която се старае да улесни съ всички възможни мѣрки корабоплаването, а ние, като че ли и кже да правимъ обратното.

Тогава, нека да не ни е чудно, че Варненското пристанище се посѣщавало малко отъ чуждитъ параходи. . . .

Г. Ж. Д.

30 пристанищнитъ приспособления въ чужбиня.

Генуезкото пристанище, което отъ две години насамъ е станало едно отъ първитъ пристанища въ Средиземно море, продължава усилено да се развива, за да натѣлѣе растящитъ нужди на и рския трафикъ. Всѣка година въ него изникватъ нови и нови молове, снабдени съ най-модерни средства, които улесняватъ търговията, всички останали и талиански пристанища следатъ съ голѣмо внимание развитието на родната търговска флота и чръгатъ бждещето на своята страна.

Между всички предприятия, въ Италия, се развива още една нова индустрия, а именно тая, за постройка на специални пристанищни вдигателни уреди, които по-рано — съ исклучение на тия съ малка мощностъ — сѣ стрѣли исклучително въ странство. Днеска обаче тия мощни, вдигателни уреди се строятъ исклучително въ страната, положе намиратъ голѣмо приложение въ пристанищата, особено въ по-големитъ, какъто е Генуезкото. Четиритъ голѣми вдигатели и десетъ електрически елеватори сѣ построени само за разтоварване на немни ажглиша, както и други деветъ, които се монтиратъ.

Четиритъ вдигатели, отъ типа на арковитъ, движени по жельзна линия, се отличаватъ отъ старитъ, както по голѣмата си подемна сила, така и по голѣмия си размахъ. Всичко това е предизвикано отъ нарастващитъ нужди на трафика, за да се достигне най-големата възможна бързина въ манипулацията и товара да може да се депозира на желаното разстояние отъ самия вдигател. Това е отъ голѣмо значение, защото дава възможностъ още да се товарятъ по-големо количество вагони, находящи се на една и съща линия, безъ да става нужда да се мѣстятъ, както тѣ, така и самия вдигателъ.

Консорциума, управляващъ Генуезкото пристанище е избралъ този новъ типъ вдигатели, следвайки примѣра на голѣмитъ чуждестранни пристанища, понеже времето за товарене и разтоварване съ тѣхъ се намалява извънредно много, което значи, да се намали и срока на престояване на самитъ параходи.

Тия вдигатели, които сѣ вече въ действие, вдигатъ по три тона съ размахъ отъ 7.5 до 15

растояние. Построени са въ видъ на арка
та, под която могат свободно да се дви-
реноветъ, опиратъ се на четири колейета и
кождетъ въ движение съ електричество, ко-
произвежда отъ моторъ съ 8 конски сили,
еха — отъ 65 к. с. Растоянието между ко-
та на релситъ е 4-12 м., а минималната ви-
за поддигане на товара е 18 метра.
результатътъ, добитъ до сега отъ тия вдигате-
биле повече отъ задоволителни, особено
тѣхната солидностъ, движението имъ съ
ичество, отличнитъ качества на моторитъ и
малката консумация на енергия.

Кап. В.

Р. Говори се отдавна, че и за нашитъ при-
да щели да бъдатъ доставени специали вди-
но дали ще бъдемъ живи да ги видимъ?

Странични съмотелни винтове на платноходитъ.

Ако има нѣщо, което най-много е занимавало
итъ, въ последно време по отношение на
нието на корабитъ, особено платноходитъ,
по какъвъ начинъ може да се добие най-го-
бързина на сжщитъ, както това е постигнато
тата и въздуха.
ние сме съвременници на всички ония усилия
авания за постигане желаната скоростъ, не-
а модернитъ параходи, но и за платноходи-

известно ни е, че това което се касае до дви-
та на корабитъ, може да се каже, не е нап-
особено много въ продължение на после-
петдесетъ години; защото още презъ 1869
ние виждаме параходи съ машини съ трой-
ление, кондензатори и налягане отъ че-
сететъ атмосфери. Парахода „Индия“ който
4827 тона вместимостъ е ималъ машина
00 конски сили и е развивалъ една скоростъ
надесетъ мили въ часъ. Парахода „Сити офъ
къ“, който е билъ построенъ презъ 1889 г.,
30 тона вместимостъ е билъ съ машина
100 конски сили и е достигналъ 20 мили
въ часъ.

и резултати както виждаме и до днесъ не
няти особено много, като не сѣтваме по-
въ последно време бързоходитъ, моторни
ли параходи. Че не сме отишли много нап-
това отношение, иде да ни потвърди
и потвърдилъ Италиански параходъ „При-
Мафалда“, който бѣше единъ отъ модер-
затлантици съ две машини, а идентиченъ
юения преди 26 годъ, параходъ „Умбрия“
спомогателнитъ моторни двигатели за пла-
тъ, се отдава голѣмо значение, защото сък-
значително времето на тѣхното пктуване
направени въ това направление, съ пос-
витло вънъ отъ надлъжната плоскостъ на
дали вече своитъ благоприятни резул-
странични моторни двигатели иматъ това
ство, че могатъ да се вдигатъ и спускатъ
споредъ случая, дали се има нужда отъ
не.

ърво време се е предполагало, че стра-
употребление на винта не ще даде ника-
ни резултати, обаче при условията при-
ува единъ платноходъ, се е видѣло, че
ира въ голѣма степенъ своя курсъ и у-
ого маневрирането му.

Опита направенъ съ платнохода „РОЗА С.“
тоя страниченъ двигателъ отъ 20 конски сили
да въ резултатъ, при силенъ страниченъ вѣтеръ
5.53 мили скоростъ въ часъ. Платнохода „Роза С.“
е 190 тона и тѣзи 2.65 м. празенъ. Отъ рапортъ
на капитана на сжщия платноходъ, се вижда,
било при пълнѣнъ товаръ или при лошо време, и
раба съ помощта на този двигателъ е правелъ
своитъ пътъ мили въ часъ въ продължение на по-
вече отъ двадесетъ часа пкть.

Платнохода „Risveglio“ е достигналъ при по-
битъ 6 и половина мили въ часъ съ пълнѣнъ товаръ
отъ 220 тона.
Отъ тия и много други опити се вижда, че
приложението на страничнитъ мотори има голѣмо
преимущество по отношение на хода и следов-
телно въ икономическо отношение.

Освенъ това, моторъ поставенъ на кърмата
когато е въ бездействие, причинява едно забавяне
на кораба и прече на воднитъ струи да дейст-
вать правилно на кормилото.

По тия съображения, обикновенитъ мотори на
платноходитъ, когато сж въ действие, не принасятъ
никаква икономия, както за кораба, така и на стра-
ната каквато сме име, бѣдна отъ кѣмъ горивото за-
тахъ, а единъ чистъ платноходъ, снабденъ съ стра-
ниченъ спомогателенъ моторъ, следъ като изпол-
зва добре вѣтъра, може да си помогне, само при
нужда съ него.

К-нъ В. Каракостовъ.

ХРОНИКА

Единъ изпратенъ отъ Бъл. Търг. Паро-
за командването на купения отъ Лондонъ Триестинъ
параходъ „Карниолия“, сега — както се научаваме
че ще бѣде кръстенъ „Бургасъ“, е пристигналъ
вече въ Триестъ и вѣроятно е, парахода да бѣже
въ наши води кѣмъ втората половина на мѣсецъ
мартъ.

Отрадно впечатление прави готовността на
Бъл. Тър. Пароходно Дружество да засили и по-
новитъ свой плавателенъ паркъ, съ което ще помогне
много много на изнемогавицето напоследъкъ, бъл-
гарско Корабство.

Презъ м-цъ априль, се очаква да бѣже до-
корана и новостроящия се крайбреженъ параходъ
„Княгиня Евдокия“, който ще бѣде луксозенъ и
активитъ ще намѣрятъ въ него всички удобства
за приятно и бързо пктуване по нашето крайбрежие.

Параходната компания Хамбургъ — Америка
Лайпъ е поръчала за своята служба: Хамбургъ-Ню-Йоркъ,
два машинески парахода отъ типа на „Клевеландъ“, тѣ
ще бѣдатъ моторни, съвършено еднакви и ще иматъ 165
м дължина, 22 м. широчина и по 10,000 тона вместимостъ
съ 16.5 мили скоростъ въ часъ.

Редакцията на „МОРСКИ РАТНИКЪ“, който
проси, извинение отъ своитъ абонати за закъс-
нената служба, което се дължи на чисто икономъ-
чески причини, поканва най-любезно сжщитъ да
не отказватъ исплащането на поднесенитъ имъ
отъ пощата квитанции, съ които ще подкрепятъ
едно погледано и културно дѣло.

Печатница „Взаимностъ“ на Ив. Прокопъ — Варна
Пор. № 60 — 1928 год.