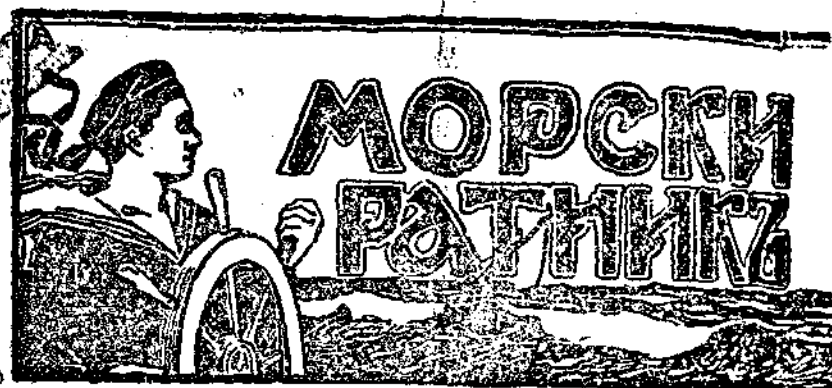


Всѣки морски тру-
женикъ допринася
блага и сближене
за родината си.



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

ОРГАНЪ НА СЪЮЗА НА БЪЛГАРСКИТЕ МОРЯЦИ

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.

ЕДНА БЛИЗКА ОПАСНОСТЪ

Политическиятъ последици на голѣмата война—новитѣ режими въ Русия и Турция, териториалното нарастване на Ромъния и Сърбия, лишаването на България отъ Егейско море и ампутирания Гърция съ Додеканеза, създадоха и нова насока на мореплаването въ Черно-море.

Английскиятъ тонажъ и брой на кораби, който до тази война, отъ дълги години, доминираше въ нашето море, биде измѣстенъ въ кратко време отъ италианскиятъ такъвъ. За нѣколко години само голѣми товарни италиански параходи и цистерни, използвайки политическото и економическо приятелство между своята страна и Съветска Русия, Турция и Ромъния, най-редовно започнаха да обслужватъ всички пристанища на Черно-море а товаро-пътнишките компании. Картелирани, поставиха най-люксовитѣ си параходи за превозъ на малкитѣ партии отъ стоки и пътници презъ Цариградъ, почти за всички пристанища, малки и голѣми на Средиземно море. Италианската редовна пощенска служба съ казанитѣ параходи, напоследъкъ, тъй

на всички страни на Черно, Егейско, Ионическо и Средиземно моретѣ при най-конкурентни цени. Разнообразнитѣ и далечни линии на този параходенъ картелъ отъ стари и съ свѣтска известностъ дружества, които отлично рентиратъ тѣхнитѣ капитали, позволяватъ на управата на това предприятие първоначално да работи въ нашето море, макаръ и на загуба понѣкога, но преследвайки, зададена целъ—хегемонията и господство на италианскиятъ флагъ въ Черно море.

Тѣ, сполучиха да отбиятъ отъ това море голѣма частъ отъ английскитѣ кораби, парализираха испанскитѣ, намалиха посещенията на френскитѣ търговски кораби, отпелониха шведскитѣ и други и затрудниха гръцкиятъ флагъ, защото съ своятъ мощенъ напоследъкъ търговски флотъ въ Средиземно море сж най-близо до Босфора и Черно море.

Разтягата отъ денъ на денъ мощъ и активностъ на италианскиятъ флотъ въ нашето море създава една опасностъ и очуждаване за бъдещето и на нашето търговско корабоплаване, което по редъ причини, до сега, намѣри своятъ правилень

ля, или преосигуровката е намѣрила, какво че осигуровката е сключена за сума, която надвишава стойността на натоваренитѣ предмети, въ никой случай осигурителя не може да бжде заставенъ да изплати загубата или обезщетение, обаче, и осигурения не е длъженъ да изплати цѣлата оговорена премия, като наказание за неговитѣ лоши намерения.

Осигурителя ще получи тоже

половинъ процентъ върху внулираната осигуровка, въ случай, когато осигуровката е сключена по отдѣлно за стоки предназначени за товарене върху нѣколко кораби, означени съ обозначената сума на осигуровката върху всѣка една отъ тѣхъ.

Ако таки условия не бждатъ спазени, тогава не може да става оспорване за частиченъ ристуръ.

(следва)

Промѣна въ правилата за товарене и товарната водолиния на корабитѣ

Досегашното опредѣляне на товарната водолиния и запасъ на плавучастъ ставаше отъ класификационнитѣ дружества, като Lloyd, Veritas и др. Това опредѣляне обаче нѣмаше международна задължителностъ. И то ставаше по начини въведени отъ Lloyd още въ 1885 год. Обаче отъ тогава много работи въ корабостроенето сж се измѣнили и се е наложило една проверка както на начинитѣ за опредѣляне товарната водолиния така и на самитѣ водолинии. А най-вече се е наложило тѣзи норми да добиятъ международенъ характеръ.

Това е и било направено въ състоялата се международна конференция презъ май 1930 г. На тази конференция, където сж били представени всички морски държави, се е разгледалъ първо въпроса дали сегашнитѣ маркирания на корабитѣ сж достатъчно безопасни. — Следъ щателна анкета се е дошло до заключението, че нито единъ корабъ не е претърпялъ до сега крушение поради претовареностъ въ товарната водо-

се се направи и второ маркиране (нова товарна водолиния), което ще служи само за този видъ товаръ. Но пъкъ относно отворитѣ на хамбаритѣ сж изработени най-подробно правила за водолинията имъ надъ палубата, дебелината на покриващитѣ дѣски и греди, дебелината на мушамата за покриване пр. Сжщо измѣнение и едно определение има за всички врати които водятъ подъ главната палуба (напр. машинна). Измѣненъ е и самия начинъ на опредѣляне товарната водолиния, като всички кораби сж длъжни да иматъ товарната си водолиния провърена по новата система. Всѣки корабъ трѣбва да притежава свидетелство отъ властитѣ на която държава той принадлежи, за проверката на товарната му водолиния и другитѣ устройства, като входници на хамбаритѣ, врати и др. Това свидетелство може да бжде изисквано отъ пристанищнитѣ власти на коя да е друга държава. При липса на такова свидетелство тѣзи власти могатъ

За спасителната служба и помощъ при крушение

Спасителната служба, по отношение на морското право не заслужава особено изучаване: тя не намери значително приложение въ никоя принципиална глава на законодателя и той не се занимава съ нея. Въ нѣкои страни — Франция, Англия и други, служейки си съ правилата на старинното право, по произволень редъ се опредѣлятъ възнагражденията за спасителната служба.

II

Помощъ при крушение. Ако единъ корабъ търпи крушение, или е въ опасностъ, другъ корабъ, забелязвайки положението му, трѣбва ли да му се притече въ помощъ? Сжщиятъ има ли право да търси възнаграждение, ако такова заслужава и какво трѣбва да бжде то?

Помощта е факултативна, понеже никакъвъ текстъ отъ законодателя не я налага. Друго е положението въ случай на сблъскване (абордажъ). Въ такъвъ случай закона наказва съ глоба, затворъ и съ временно, или за винаги лишаване отъ

псвечето пжти тя е опасна за кораба, който ще се при-тече на помощ и че при по-вечето случаи тя ще причи-ни закъснение на кораба — спасител и не ще му спе-чили никакво възнагражде-ние.

Въ такива случаи сждо-производството, вдъхновя-вайки се повече отъ практи-ческа нужда, отколкото отъ

принципите на правото, признава едно възнаграж-дение на онзи, който се е притекал на помощ.

Отъ всичко следва, че е необходимо да се изработи и приеме китъ законода-теля особенъ текстъ, който да фиксира правото за възнаграждението при тези случаи.

А-овъ

РАЗКАЗИ ИЗЪ МОРЕШКИЯТЪ ЖИВОТЪ

Тодоръ Ангеловъ

КОНТРАБАНДА

(изъ спомените на капитанъ Z)

РАЗКАЗЪ

Нашиятъ стари помощ-никъ, Сатурнинъ Иличъ, бѣше надхвърлилъ петдесетѣхъ, но въпреки това земните блага и нежния полъ не преставаха да го съблазняватъ. Пребродилъ всички морета на младини, Сатурнинъ Иличъ, голѣми бон-виванъ, обичаше да си угажда и винаги на парахода се запа-сваше съ достатъчно коли-чество лакомства — закуски отъ консерви, първокачествен-на водка и ликьори и преди всичко съ хубавъ ароматиченъ турски рѣзанъ тютюнъ отъ нѣколко килограма на вояжъ. Преди ядене, нашиятъ гастро-номъ обичаше да закуса по руски съ чашка „смирновка“ и мариновани риби, пълнени пиперки „по руски“, осетрина въ масло и всевъзможни подобни лакомства и следъ това да запуши ароматична цигара, каквато самъ си сви-ваше отъ благоуханиятъ тур-ски „бохча“, или „самсунъ“ тютюнъ. Той бѣше голѣмъ весе-лякъ, бѣше прекаралъ много прекеждия, обиколилъ бѣше цѣлото земно кълбо и негови-тъ приключения, умѣло и увле-кателно разказвани, никога не омръзваха. Тѣхъ, на борда, обичаше да разказва, когато поканеше нѣкого отъ насъ да го придружимъ при аператива и густиранието на „смирнов-ката“.

Рѣстъ среденъ, коса и мус-тачи прошарени, винаги жизне-радостенъ и засмѣнъ, Сатур-нинъ Иличъ, вънъ отъ служ-бата на борда и часоветъ за закуска и храна, нѣмаше други грижи и мисль освенъ

При едно пътуване отъ Дунава за Марсилия, бѣхме спрѣли за нѣколко часа въ Цариградското пристанище, за да се снабдимъ съ въглища и необходимитъ за случая визи на книгата ни. Сатурнинъ из-лезе на брѣга и следъ два часа се завърна обратно. Камериера се завете да го посрещне и му помогне да внесе доне-сеното. Отъ лодката извадиха два голѣми галона съ водка, нѣколко пакета съ всевъз-можни консервирани риби, хайвери, гъбички и други и четири голѣми кутии съ тютюнъ. Понеже въ Турция ки-брита се продава свободно и на неимоверно ниска цена, Сатурнинъ бѣше се запасилъ съ нѣколко голѣми кутии английски кибритъ и единъ голѣмъ пакетъ сриди, които камериера внесе въ кабината му. „Е, Сатурнинъ Иличъ, каза, старшиятъ механикъ, пакъ се запасихме за вояжъ, кога ще опитаме сридите?“

Винаги на разположение, отговори Сатурнинъ.

Прѣстояхме осемъ дни въ Марсилия докато продължа-ваше разтоварването на царе-вицата и дървениитъ метери-ялъ. Прѣзъ това време полу-чихме нареждане да се отпра-вимъ за Иеръ, откъдето да вземемъ пълненъ товаръ солъ.

При престояването ни въ Марсилия, на парахода, на нѣ-колко пжти, дойдоха гости — съотечественици, които ни по-здравиха съ „добре-дошли“. Сатурнинъ Иличъ, като любе-зень домакинъ и патриотъ, почерпи гоститъ съ „смирнов-

френски, обясняваше на мит-ничара на своятъ роденъ езикъ, че тютюня е за негово лично употребление, като често употребяваше „но контрабанда мусйе, вуй, вуй...“ Французина, сърдитъ, прибра кутията съ тютюня и кибрита и се запжти къмъ салона, а следъ него Сатурнинъ просълзенъ повта-ряше: „но мусйе, а монъ табакъ мусйе, вуй... контрабанда?!...“ „За Бога, кажете му, Z, се про-викна Сатурнинъ като ме съзря, че азъ тези работи ги имамъ за мое употребление и за приятели и, че съмъ ги купилъ въ Цариградъ; не съмъ ималъ омисль да ги укри-вамъ, нито да търгувамъ съ тѣхъ. Най-после какво искатъ отъ мене? Да ги почерпя, кол-кото искатъ да пиятъ отъ гало-на и да ме оставятъ на мира! Виноватъ ли съмъ, че не имъ знамъ езика?...“ Обяснихъ на французитъ каквото трѣбваше и помолихъ Сатурнинъ да от-вори нѣкоя кутуя отъ консер-витъ и да налѣе водка.

При почерпването, съ фран-цузитъ се сприятелихме и раз-брахме. Бѣше ги ядъ за това, че Сатурнинъ, като ст. помощ-никъ не бѣше обявилъ тютюня и кибрита си — една формал-ностъ само.

На отиване, Сатурнинъ имъ подари по-две кутийки кон-серви и по-шепа тютюнъ съ по-две кутии кибритъ и се раздѣ-лихме приятелски.

Сатурнинъ, зарадванъ отъ благополучната развръзка на конфликта съ митничаритъ, заяви, че на другата вечеръ ни кани на вечеря въ казиното на Иеръ, а къмъ камериера се обърна съ нареждането: „Иване, по скоро дай на гот-вача две кутийки гъбички, да ги приготви както той знае и ни налѣй по чашка водка, за-щото тези невѣрници — фран-цузи ми развалиха настрое-нието; сега, грспода, заповѣ-дайте се обърна къмъ насъ“.

Тѣй бѣха обвинили наши-ятъ Сатурнинъ въ контрабанда, привърши капитанъ Z, защото не знаеше френски езикъ.

При свършено тихо море, отъ юга, където бѣхме седнали на чашка кафе, наблюдавахме величествената картина на из-ригването на вулканитъ на Липарскитъ острови.

Морска авиация

Днесъ е въкътъ на авиацията

разглеждаме опредѣлениитъ авио-носачи на различните държави.

И тукъ Англия държи първен-стубащо мѣсто. Тя има седемъ авионосачи: „Фюриусъ“, „Глориусъ“, „Курежуа“, „Албатросъ“, „Хермесъ“, „Ариусъ“ и „Аркъ Рейлъ“. „Фюриусъ“, „Глориусъ“ и „Ку-режуа“ сж преправени отъ бивши минейни крайцери тѣ иматъ то-нажъ 22,000 тона и 31 бжзл ско-ростъ въ часъ. „Албатросъ“ е въ абстралийския английски флотъ и има 5,000 тона и 22 бжзла ско-ростъ въ часъ. Той носи 9 апар-ата. „Аргусъ“ и „Аркъ Рейлъ“ сж преправени отъ бивши търговски параходи.

Съединенитъ Американски Ша-ти иматъ четири авионосачи: „Са-рапига“ и „Лексингтонъ“ (отъ бив-ши минейни крайцери) 33,000 то-на, 33 бжзл скоростъ въ часъ, и въски може да носи по 72 аеро-плана. „Ранжеръ“ 14,000 тона, 25 бжзл скоростъ и „Панглей“.

Япония, която вече изтъкна ка-то първостепенна морска сила има шестъ авионосачи. „Кага“ и „Акаги“ (бивши минейни крайцери) по 27,000 тона, 27-30 бжзла ско-ростъ въ часъ, съ по 66 апарата въски отъ тѣхъ. „Ранго“ и „Ха-то“ 7500 тона, 25 бжзла ско-ростъ, съ по 28 аероплана. Япония има и още други авионосачи „Мо-торо“ и „Вакамия“, които сж пре-правени отъ бивши голѣми, но добре запазени търговски кораби.

Франция въпреки, че има само два авионосачи е добре предста-вена. Единия отъ тѣхъ „Беарнъ“ (бившъ броненосецъ) има 22,000 тона, 22 бжзла скоростъ въ часъ и 120 аероплана, отъ които гото-ви за действие сж 20, а запасни 100, като въски могатъ могатъ да бждатъ използвани. Другиятъ авионосачъ е „Тестъ“. Той има 10,000 тона 21 бжзла скоростъ и 20 апарата.

Напоследък и Швеция си по-строи свой авионосачъ „Готландъ“. „Готландъ“ има 4,800 тона, 27-б бжзла скоростъ съ 8 аеро-плана на борта си.

Последнитъ морски маневри по-казаха, че употреблението на авионосачитъ е много мѣчно, въ боя. По тази причина, пъкъ и по-ради финансови затруднения само

Съединенитъ Шати строятъ сега авионосачи. Всички други морски сили, ги изостабятъ като пра-вятъ на почти всички видове вой-ни единици ириспособления за апа-ратитъ.

По този начинъ морската обы-ация ще стане за въ бждаще не-раздѣлна частъ отъ военитъ ко-раби, но все пакъ ще е и ще си остане съ първостепенно значение

Ив. Н. Ченчевъ

ДРЕБНИ МОРСКИ НОВИНИ

Френското министерство на търговската марина е взело рѣ-шение и наредило, щото на мѣ-стото на изгорѣлиятъ неотдав-на голѣмъ и луксозенъ тран-сатлантискъ „Атлантискъ“ да се построи новъ такъвъ.

Напоследък въ корабостро-ителството има голѣмъ застои; поржчикитъ за нови параходи почти при всички по-голѣми ко-рабостроителници сж много на-малѣли. За проданъ има го-лѣмъ тонажи отъ параходи отъ различна величина.

Поради валютни затруднения и застои въ международната търговия, една частъ отъ пара-ходитъ, които разтоварваха сто-ки въ Порть-Саидъ за тран-сбордиране за разнитъ евро-пейски пристанища е намали-ла вояжитъ си отъ Индия и да-лечниятъ изтокъ за Суезъ.

Грамадниятъ дирижа-бълъ „Маконъ“, който е построенъ по типа на нео-давна загиналия „Акронъ“ е извършилъ първия си полетъ. Той се е издигналъ въ въз-духа безъ никакви затруднения, летялъ е нѣколко часа и благо-получно е слѣзаль на земята.

А.

Новооткрития и наново ремонтиранъ бившиятъ ЛОКАЛЪ „Ешмедене“

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.