

# МОРСКИ РАТНИКЪ

Абонаментъ за година — 60 лв.  
 „ пол „ — 30 лв.  
 „ странство — 100 лв.

ОТДЕЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

За реклами, само на последния листъ,  
 по 2 лв. на 1 кв. см.

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до БОЯНЪ СТАНЧЕЕВЪ,  
 кварталъ № 58116 — Варна.

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

## Скорпионъ

### За търговския ни флотъ.

Единъ корабъ, да развѣва знамето си,  
 вѣнъ отъ своитѣ води — не е само гор-  
 достъ на нацията, но и реклама за  
 нейнитѣ произведения.

Морето, което е природно благо за всички страни, които го притежаватъ, остава още чуждо за насъ, защото малко сж хората, които го познаватъ и се занимаватъ съ разрешаванieto и урежданieto на въпроситѣ свързани съ него.

Ние сме до него не отъ скоро, но все още продължаваме сладката си дрѣмка на неговия брѣгъ, приспивани отъ тихиятъ му шепотъ, безъ да си отворимъ очитѣ и помъчимъ да разгатнемъ тайнственитѣ слова, които ни нашепва, — че въ него се криятъ неизчерпаеми богатства и блага за нашата страна и че е време вече да се пробудимъ и потърсимъ начинитѣ по които бихме ги използвали!

Не е достатъчно само да се любоваме и възхищавем на неговия просторъ, но трѣбва да се погрижимъ да създадемъ условия, които биха привлекли млади и енергични сили, които да се отдадѣтъ на него всецѣло и започнатъ да му служатъ съ ентузиазмъ и станатъ причина за повдиганieto на родното ни корабоплавание.

Всички стари народи, които сж имали щастieto да бждатъ на море, сж бивали всѣкога най-богати и носители на култура.

Ето защо, народи, които днесъ нѣматъ море, употребяватъ всички средства и усилия да се здобиятъ съ излазъ на него.

Ние имаме на него, двѣ хубави пристанища, но не е достатъчно да имаме пристанища само, — необходимо е да имаме и свои параходи, на които, произвежданиитѣ у насъ продукти за износъ, сами ще имъ покажатъ пътищата, по които ще пътуватъ.

За жалостъ, ние сме останали много назадъ отъ сжседитѣ си въ това отношение. Параходитѣ които имаме на лице, не само че не сж достатъчни за постоянната връзка съ чуждитѣ пристанища, но не стигатъ и за редовната връзка между пристанищата на нашето собствено крайбрѣжие.

Търговския ни флотъ, общия тонажъ на който преди войнитѣ бѣше 4037 р. тона, намѣсто да се увеличи, остана 3495 р. тона, съ потъналитѣ на

парахода „Борисъ“, т. е. толкова, колкото е тонажа на единъ само другъ параходъ отъ средна голѣмина, посещаващъ нашитѣ пристанища.

При това положение на нашия търговски параходенъ флотъ, предъ мене неволно изпъкватъ скромнитѣ фигури на ония, които първи станяха причина да се развѣе народното ни знаме въ чужди морета и далечни пристанища! — Едни отъ тѣхъ се оттеглиха, а други затвориха очи спокойно, отнасяйки съ себе си възвишенитѣ чувства, които сж ги вълкували нѣкога, когато сж поставяли основата на едно такова велико дѣло — Български търговски флотъ — съ пълната увѣреностъ, че следъ тѣхъ, дѣлото имъ ще се поеме и развие отъ тѣхнитѣ наследници. . . .

Много време мина, отъ тогава. . . И ние — тѣхнитѣ наследници — още продължаваме да тъпчимъ на кръстопѣтъ, безъ да можемъ да изберемъ пътя, по който трѣбва да тръгнемъ, за да оправдаемъ тѣхнитѣ надежди. . . .

Време е вече да се тури край на тази дрѣмка, защото всѣки изминатъ день, безъ проявена дейностъ за подобриенieto и развитието на търговския ни флотъ, става вечностъ, която ни отдалечава повече отъ онова, което нашитѣ сжседи отдавна вече имъ тѣ.

### Какъ за нещастieto при с. Бѣла.

То продължава да занимава обществото, въпреки безразличието на косвенно отговорнитѣ фактори — тия въ чито рѣце, по недоразумение може би, е оставено да коваятъ морски закони и рѣководятъ пристанищата и морска служба.

Намъ се каза, че въ морското дѣло има отдавна узаконени норми: за годността на плавателнитѣ сждове; за годността и устойчивостъ и непотжваемостъ; за товарене и разтоварване; за разистване на пътницитѣ, за реда и дисциплината между тѣхъ; за необходимитѣ принадлежности противъ нахлуване на вода; за запазване отъ пожаръ; за спасителнитѣ средства и редъ много други норми.

Всички тия норми, лодкара Теибъ Асланъ не билъ спазилъ отъ невежество и за това става причина да се дадѣтъ 16 невинни жертви, а понеже ималъ щастieto да оживѣе, сегдъ лежи въ затвора. А нѣкой поискалъ ли е отъ нещастния Теибъ Асланъ да спазва горнитѣ норми? Макаръ и малко пристанище не посещавано отъ параходи, тамъ трѣбваше да има поне единъ старши морякъ, който да

власть не е компетентна и ней липсва специалност по службата, която дофисъ ѝ е възложена.

Всички се пръзиквама, че липсва морско законодателство, което да урегулира изчерпателно нашата морска и пристанищна служба.

Пристанищната власт, въ лицето на пом. н-ка на Варненското пристанище, инженеръ Б. Кжневъ, ни казва въ брой 7 на Морски Ратникъ, че още съ откритването на дветъ ни черноморски пристанища била приготвилъ необходимитъ морски законопроекти, които по едни или други причини не могли да станатъ закони до днешенъ и понеже следъ 22 години чакане станали неудобни за днешното време, сега установили базата на морското ни законодателство и „тези дни“ щастие ще озари морска България. . . . . ще излезе отъ канцеларията, новия законъ за търговското кораблоплаване!

И справедливо запитва „Варненска Поща“ въ броя си отъ 9 т. м., нужно ли е и следъ катастрофата на велики четвъртъкъ при с. Бѣла, още да чакаме до като началницитъ на пристанищата имъ опредѣлятъ съ законъ, до кждъ се простира тѣхната властъ за контролъ върху плавателнитъ сждове; или пъкъ тѣхнитъ права и задължения ясно да били опредѣлени въ специално морско законодателство.

Едно съобщение отъ София гласи, че въ дирекцията на железницитъ и пристанищата сега заседавала конференция за разглеждане законопроекти; за търговско кораблоплаване; за поощряване корабостроенето и кораблоплаването подъ българско знаме, които наскоро щели да бждатъ внесени за гласуване отъ Народното Събрание.

Въ съобщението се казва, че въ конференцията участвуватъ: н-ка и пом. н-ка на Варненското пристанище, началницитъ на пристанищата Бургасъ и Русе и висши чиновници отъ Дирекцията на железницитъ и пристанищата. Какъвъ резултатъ може да очакваме отъ този съставъ на конференцията въ която липсватъ вещи лица юристи и експерти моряци?

Ние препоръчваме на отговорнитъ фактори въ чинто ржце е уреждането на всички морски въпроси у насъ, да прочетатъ действителния разказъ „Пялотъ“ отъ П. А. Шишковъ, печатанъ въ брой 2 стр. 12 на сп. „Морски Сговоръ“ отъ тази година, за да разбератъ, че и следъ нещастieto при с. Бѣла, нашата морска и крайбрежна служба е изостанала по-назадъ даже и отъ най-затѣнтенитъ колонии по Африканския брѣгъ, защото е поверена на хора, несведующи. Ние сме далечъ отъ всѣква мисль да оскърбяваме, когато да било Г-нъ инженеръ Б. Кжневъ ние познаваме като младъ, енергиченъ, високоинтелигентенъ, опитенъ строител на шосета, но да му се повери кованието на морски закони, да управлява морско пристанище и ръководи крайбрежна служба—това, ей Богу, е недоразумение!

По понятни причини, днешнитъ ръководни фактори на кораблоплавателната ни служба сж отявлени противници на морска Дирекция, но крайно време е всѣки да заеме своето мѣсто защото „всѣка идея, макаръ и гениална, не струва нищо, ако не се прилага отъ специалисти“ е казалъ Paul Cloagac.

Намъ не липсватъ вещи моряци, съ опитностъ добита отъ продължителна служба на нашитъ и чуждестранни параходи. Намъ не липсватъ моряци съ служебенъ и образователенъ цензъ, които биха били по-полезни, отъ тия, които не знаятъ що е морски усетъ.

Крайно време е да се пристъпи къмъ реформи въ морскитъ ни служби и въ случая трѣбва да се предпочетатъ ония, които сж изпитани вече на практика отъ по-културнитъ народи, а тия реформи ще ни посочатъ само специалиститъ моряци, които непосредствено сж ги проучвали.

Б. С.

## Съюзъ на рибарскитъ кооперации въ България.

Рибарството у насъ е единъ, отрасль отъ народното стопанство, тѣсно свързанъ съ морето и Дунава и далечъ неизползванъ тѣй, както е въ другитъ страни. Посредствомъ рибарскитъ кооперации и нему се даде тласъкъ къмъ подобрение, обаче има още много и много да се рѣзи, докато постигнемъ крайната цѣль. Следъ разочарованията отъ разни „инспектори“, рибаритъ у насъ обърнаха погледа си къмъ Б. Н. Морски Сговоръ за подкрепа и защита, готови да се вслушатъ въ съветитъ му. Придавайки дейната програма на Морския Сговоръ за миналата година, Главното управително Тѣло приготви проекта уставъ за съюзъ на българскитъ рибари, който разпрати до всички рибарски кооперации за проучване, а на 28 II т. г. въ рибарското училище въ гр. Варна, устрои срѣща за размѣна на мисли по създаването на рибарски съюзъ въ България и фиксирание мѣстото, кждъ би трѣбвало да се свика учредителенъ конгресъ на съюза.

Въ сждото време отъ 26 до 28 февруарий т. год. се е състояла въ София конференция на рибарскитъ кооперации въ България съ сждата задача—основаване на Рибарски Съюзъ.

Тази втора инициатива е на рибарското бюро при М-во на Земледелието и Гържавнитъ Имоти, и по не-извѣстни намъ причини, за нея не бѣха повикани делегати на всичкитъ рибарски кооперации, а и до сега е необяснимо, защо беше това пренебрежение.

Отъ списанието „Морски Сговоръ“ брой 4 стр. 14 т. год. узнаваме, че конференцията на рибарскитъ кооперации била взела единодушно решение:

„Основава се веднага Съюзъ на рибарскитъ кооперации въ България.“

Директивитъ дадени на комисията по изработването уставъ на съюза, внушава вътъ доверие въ преуспеване на наченатото дѣло, стига въ тѣхъ да се вложи искреностъ и истински кооператизъмъ.

Намъ се вижда пѣрибрзано съобщението, че бждещата централа на съюза щѣла да бжде въ София. Познавайки българската действителностъ, ние мислимъ, че най-добъръ би било да се взематъ още отъ сега мѣрки да не излѣзе този съюзъ недонсече. Шомъ, като конференцията е възприела бждещия съюзъ да влезе въ възможно най-близо общение и като цѣло а членува въ М. Сговоръ, неговото мѣсто е при седалището на централното управление въ гр. Варна. Като истинска майка, Морски Сговоръ нека откърми съюза на рибарскитъ кооперации, нека непосредствено го закриля, докато закрепне, а когато той порастне и стане мощенъ, силенъ, способенъ за самостоятеленъ животъ, ще си намѣри мѣстожителството въ страната.

Опита отъ миналото ни учи, че всѣки другъ пътъ за създаването съюзъ на рибарскитъ кооп-

пераци, ще ни изведи на безпътница. Нека не се забравя, че кооперативното дѣло е културно дѣло, и шомъ организацията на съюза ще се базира на закона за кооперативнитѣ сдружения, тои трѣбва да остане далечъ отъ спекулативни замисли за концесии и темъ подобни.

Както и да е, дветѣ инициативи за рибарски съюзъ се обобщаватъ и нека се надѣваме, че Глав. Управително Тѣло на Морския Сговоръ въ скоро време ще изпълни задължението си да свика общъ рибарски съборъ за учредяването на съюза.

Б. С.

## Пилотажната служба въ нашитѣ пристанища.

Варненското пристанищно управление е съобщило на г. г. параходнитѣ агенти, че съгласно заповѣдта на Гна Министра на Желѣзницитѣ и Пристанищата, отъ 29 май т. г. подъ № 299. § 3 на гл. III отъ таксовия правилникъ въ сила отъ 10 май 1922 година, се измѣня и допълва, както следва:

§ 3. Такса за въвеждане и извеждане на корабитѣ.

1) Всѣки корабъ при влизането си въ Бургаското или Варненското пристанище се посреща и въвежда отъ пристанищния корабоводачъ (пилотъ) срещу заплащане на следнитѣ такси:

а) За кораби до 10	Р. Т. бруто	— 1,50 л.
б) " " отъ 11— 50	Р. Т. бруто	— 3,00 лв.
в) " " " 51— 100	" " "	— 10,00 "
г) " " " 101— 200	" " "	— 15,00 "
д) " " " 201— 500	" " "	— 20,00 "
е) " " " 501—1000	" " "	— 35,00 "
ж) " " " 1001—2000	" " "	— 50,00 "
з) " " " 2001—3000	" " "	— 70,00 "
и) " " " 3001— на горѣ.	" " "	—100,00 "

2) Горнитѣ такси сж задължителни за всички кораби влезли въ Бургаското и Варненското пристанища.

3) Ако нѣкой корабъ промени по свое собствено желание, но съ разрешение отъ пристанищното управление, указавото му първоначално мѣсто заплаща 50% отъ горнитѣ такси, сжщо и когато по вина на кораба, последния бжде принуденъ отъ пристанищното управление да промѣни мѣстото си.

4) Ако при излизането на нѣкой корабъ отъ горѣпоменатитѣ пристанища, корабоначалника на този корабъ или агента му поиска пилотъ за извеждане, той плаща повторно горната такса.

Б. Р. Горнитѣ такси ще бждатъ събирани по курсъ определенъ отъ финансовото м-во, който сега е 1500 за 100 лева.

## Тайнитѣ на морето. (Зони на мълчанието)

Въ последно време сж направени нови изследвания, пише Дайли Майлъ, на тъй нареченитѣ „зони на мълчанието“, които сж станали причина на много корабокрушения.

Такава „зона на мълчанието“ е била открита напоследъкъ при Case Rocks, наречена „гробницата на Пасифика“.

До корабитѣ попаднали въ нѣкоя отъ тия зони, не е могло да достигне никакъвъ звукъ, ма-

каръ и отъ най-силната „сирена“, когато нейния звукъ вѣнъ отъ тѣхъ може да се чуе много подалече.

Въ тия зони не сж прониквали сжщо и вълнитѣ на безжичния телеграфъ, по причини още неизвѣстни.

Една отъ тия „зони на мълчанието“ е била открита отъ Английското Адмиралтейство въ Индиския океанъ, което изпратило единъ специално екипиранъ за целта параходъ съ най-добритѣ радио-експерти, дано да може да се вдигне завесата на мистерията, обаче тя и до днесъ остава неразбулена.

Въ услуга на науката и мореходството английското адмиралтейство е поставило крайсера Jarwoith, но и той не е можалъ на останови нищо повече, освенъ това, че единъ часъ преди изгрева на слънцето, радио-телеграфа работи съ неточностъ както и това, че денемъ предаването е точно отъ онова — нощемъ.

Защо? — сжщо неизвестно.

Морето, казва сжщия вестникъ, крие много още мистерии, които науката тепърва ще има да разбулва.

Алфонсъ Ламартинъ.

## Следъ дълго штуване по море.

Продължение отъ брой 7.

Другото е, когато безъ да щете, усѣцате, че сте се наситили вече на желанието си да сте на брѣга и почвате да съжелявате за онова разнообразие което ви дава живота на кораба. Тамъ, на него мисълта ви не може да се задържи за дълго и да ви измѣчва; тамъ вие нѣмате врѣмъ за измѣрване пропастьта на скърбитѣ, които смъртта е изривилъ въ гърдитѣ ви. Скърбѣта, наистина, сжществаза и тамъ, но всѣки моментъ тя е облекчена отъ нѣкоя нова идея. . . .

Шумѣтъ, и движението около васъ; картинитѣ които се откриватъ отъ палубата на кораба, една отъ друга по разнообразни; вълнитѣ които се издигатъ и спускатъ; вѣтъра който ви разхлажда и надува платната, които по двадесетъ пѣти на день трѣбва да се обръщатъ и нагодяватъ споредъ него; гледката на всички маневри въ бурно море, хилядитѣ случайности презъ деня или нощта; силното люление; отнесенитѣ отъ бурята платна; търкалянието на разнитѣ незакрепени предмети изъ коридоритѣ; силнитѣ удари на вълнитѣ въ крехкитѣ стени на кораба, тамъ където е кабината ви, въ която се мѣчите да заспите; бързитѣ стъпки на моряцитѣ, които бѣгатъ отъ единия боргъ на другия; кресъцитѣ на изплашенитѣ „кокошки, които прехвърлилата презъ палубата вълна измокра въ клеткитѣ, закрепени за мачтата; пѣнието на пѣлитѣ, които първи извествяватъ настѣпващата зора следъ бурна и мрачна нощъ; странния изгледъ — дивъ или гиздавъ, — на нѣкой непознатъ брѣгъ задъ чиито върхове се показватъ първитѣ лжчи на изгреващото слънце; блестящитѣ като снѣгъ градове и села, разпрѣснати между зелени горички — всичко това различа душата, подкрела сърдцето, разпилява скърбѣта, утталожва тжгата презъ време на штуванието, — когато съ стѣпването на брѣга мжката съ всичката си тежестъ пада върху душата; прекарания въ едно спокойно легло сънь, прави човѣка плячка на неговитѣ тжжни мисли. Неразличаванъ отъ нищо, той остава лице срещу лице съ свонѣ чувства, безнадеждни размишления

за разрушеното си бъдеше и не знае какъ да понесе монотонния и празенъ градски животъ...

Ето това е, което испытвамъ.... и за това желая да пътувамъ вѣчно,.... да замина на нѣкой безкраенъ войажъ и да испытая всичкитѣ му приятни развлечения и най-трудни приключения!

Преволъ Йона

### Моряшки преговори въ Римъ.

На 13 Май въ Римъ се е събрала комисията за ново проучване и разглеждане заявлението на фашисткото моряшко сдружение.

Комисията се е състояла отъ представители на: фашистката организация, моряцитѣ, арматоритѣ и дирекцията на търговската флота.

Разискванията, които сж биле затруднени отъ нѣкои въпроси отъ мораленъ характеръ, сж се приключили съ пълно разбирателство и се е взело решение, да се свига на 1 юний едно ново събрание, въ което ще бждатъ исчерпани окончателно въпроситѣ между моряци и арматори.

Между това главния секретаръ на фашиститѣ е приелъ секретаря на фашисткото моряшко сдружение и размѣнили мисли по морски въпроси и специално за старитѣ инвалиди отъ търговската флота, съ заключение: да се издаде указъ, съ който да се опредѣли и отпусне нуждната сума за издръжката на инвалидитѣ моряци.

## ХРОНИКА.

American Export Line, която по настоящемъ обслужва съ параходитѣ си, линията: Балтиморе—Марселия—Генуа—Ливорно—Неаполъ открива нова линия и за Источно Средиземно море, като параходитѣ тръгватъ отъ Балтиморе, ще туширатъ Александрия—Яфа—Бейрутъ и Пирея.

Great Lakes Transatlantic Steamship Line е пуснала осемъ параходи за обслужване редовнитѣ съобщения между Чикаго и Ливерпулъ.

Jadranska Plovidba (Адриатическо Мореходство) за да свърже пристанището Сушакъ съ Черно море е купила въ Англия още единъ параходъ отъ 2900 тона.

Корабостроителницата на Lithgows въ Глазговъ е продала намиращитѣ се въ постройка два 8000 тонни параходи на Лондонски арматори за 144,000 английски лири. Едина предаденъ презъ априлъ, а другия предаденъ презъ Май т. год.

Въ английскитѣ корабостроителици презъ изтеклитѣ три месеци е имало поръчки за постройка на нови моторни параходи на общъ тонажъ 500,000 тона.

З: подобрената, които се предвиждатъ да се направятъ въ пристанището Сакъ-Франциско ще бждатъ изразходвани 1,000,000 английски лири.

Новиятъ кей който ще се строи въ пристанището Зундерландъ, ще струва 200,000 английски лири.

Петдесетъ голяшината на минаването Дунава отъ рускитѣ освободителни войски въ 1877 година, ще се отпразнува въ гр. Свицовъ на 28 Юний идущата 1927 година. По случая ще станатъ голѣми юбилейни тържества, ще бжде възпроизведена картината на минаването величественната рѣка съ понтони отъ 54-я пѣхотенъ Мински полкъ. Енергичния кметъ на гр. Свицовъ Г-нъ А. Капитановъ полага голѣми грижи за тържественното отпразнуване първия воененъ подвигъ, който извоюва нашето освобождение отъ 500 годишно робство.

На 8 юний т. г. корабитѣ „Хони“ и „Александръ I“ на път отъ Варна за Гьозекенъ, сж биле изненадани отъ силна буря придружена отъ градушка колкото орѣхи. Нѣкой отъ платната на кораба „Александръ I“ сж се скъсали и самия корабъ безъ малко щѣлъ да бжде преобърнатъ.

Една отъ лодкитѣ влечени отъ тѣхъ се е откъснала и била отнесена отъ вѣтъра навътрѣ въ морето съ двама души въ нея.

Капитана на кораба „Хони“, г-нъ Василевъ направилъ всичко възможно и успѣлъ да ги спаси.

## ОБЯВЛЕНИЯ

### За курортиститѣ въ гр. Варна.

Въ курортния кварталъ, до Търговската Академия, срещу морската градина, дава се поднаемъ за сезона

**мобилиранъ етажъ отъ 2 стая, салонъ съ пиано, трапезария и кухня.**

Споразумение редакцията на Морски Ратникъ

### Въ млекарницата и баничарницата „ШВЕЙЦАРИЯ“

на Никола Пуйчевъ, срещу магазина Герчевъ, до хотелъ Парижъ, курортиститѣ на Варна ще намерятъ винаги пресни млѣчни произведения, Цариградски бюрекъ съ чисто масло и други закуски.

По чистота и качество не отстъпва на никоя млекарница въ града.

За да се увѣрите посетете.

### При курорта Св. Константинъ до Варна

Новитѣ съдържатели на бюфета сж наредили разкошенъ ресторантъ съ винаги пресни, топли и студени ястия и закуски, всѣкакъвъ видъ напитки, при чудно красива обстановка.

### Две мобилирани стая на улица Шопско № 18.

до морската градина, при тихо семейство, даватъ се поднаемъ за сезона, на износна цѣна.

### На булевардъ Сливница 31 ФОТО „ЕТЮДЪ“

на КОСТА ТЕРЗИСТОЕЗЪ

изработва най-хубавитѣ морски пейзажи и разни портретни и др. снимки, съ намалени цени, по случай сезона на морскитѣ бани

Искате ли да видите кой отива въ морската градина? — Отбийте се въ КАФЕНЕ „СЛАВИЯ“ на ул. 6 Септемврий, където се приготвява най-хубаво кафе и сервиратъ всички безалкохолни разхладителни питиета и сиропи.

Печатница „Взаимность“ на Ив. Проиковъ—Варна  
Пор. № 189

1926 год.